

Versorger legen weitere Kraftwerke still



Mehrere Blöcke des von Eon betriebenen Kraftwerks Staudinger bei Großkrotzenburg (Hessen) wurden bereits stillgelegt. Im Regelbetrieb ist nur noch der mit Steinkohle betriebene Block 5. FOTO: DPA

VON ROLF SCHRAA UND JÜRGEN GESPER

Bonn. Angesichts der sinkenden Börsenstrompreise melden immer mehr Versorger ihre konventionellen Kraftwerke zur Abschaltung an. Nach der regelmäßig aktualisierten Kraftwerksliste der Bundesnetzagentur stieg die Zahl der sogenannten Stilllegungsanzeigen allein seit Jahresbeginn bis Ende Juli um neun auf 57 Kraftwerke. Die Betreiber wollen vor allem Gas- und Steinkohle-Kraftwerke abschalten. Der Börsenstrompreis ist innerhalb von zwei Jahren von etwa 50 auf rund 30 Euro pro Megawattstunde gefallen. Über die Pläne hatte die „Bild“-Zeitung berichtet.

Kurz- und mittelfristig ist die Versorgung sicher, die Branche sorgt sich aber um die nötigen Neubauten in den kommenden Jahren. Bundesweit sei jedes zweite Neubauprojekt gestoppt, sagte ein Sprecher des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW). „Der Anteil der Kraftwerke, die rund um die Uhr Strom erzeugen können, wird in den nächsten Jahren weiter stark sinken“, sagte BDEW-Hauptgeschäftsführerin Hildegard Müller. Hinzu kämen Verzögerungen beim dringend notwendigen Netzausbau. „In der Summe empfinden wir die Situation als besorgniserregend.“

„Insgesamt haben wir weiter eine ausreichende Erzeugungskapazität“, sagte ein Sprecher der Bundesnetzagentur. „Wo regional die Erzeugung nicht ausreichen könnte, werden wir den Stilllegungen weiter widersprechen.“ Dies ist meist südlich des Mains der Fall. Endgültigen Stilllegungen können die Netzbetreiber widersprechen, wenn sie die Versorgungssicherheit in Gefahr sehen. Wenn die Bundesnetzagentur dies bestätigt, müssen die Kraftwerke zum Erhalt der Netzstabilität weiterlaufen. Bisher ist das bei elf der 57 angemeldeten Kraftwerke der Fall.

Maut für mehr Straßen und mehr Lkw

Neue Regelungen der Abgabepflicht treffen Firmen in der Region / Kosten für schadstoffarme Fahrzeuge sinken

VON MAREN BENEKE

Bremen. Im Bremer Lager von Hellmann Worldwide Logistics stapeln sich Waren aller Art: Vom Buxbaum bis hin zum Fahrrad ist hier alles zu finden. Der Logistiker mit Hauptsitz in Osnabrück nutzt eine große Halle im Güterverkehrszentrum, um sogenanntes Stückgut von hier aus an seine Kunden in der Region – dazu gehören etwa Baumärkte oder Gartencenter – zu verteilen. Dafür schickt das Unternehmen meist nicht die ganz großen Lkw auf die Straße, sondern sogenannte 7,5-Tonner. Zwischen 80 und 100 Fahrzeuge dieser Art hat Hellmann nach eigenen Angaben allein in Bremen im Einsatz. Bislang musste der Logisti-

ker für sie keine Maut bezahlen, das wird sich im Herbst ändern. Ab dem 1. Oktober wird die Mautpflicht ausgeweitet. Dann müssen Unternehmen für all jene Fahrzeuge eine Abgabe leisten, die 7,5 Tonnen und mehr wiegen. Bislang lag die Grenze bei zwölf Tonnen. Damit fallen bundesweit etwa 180.000 weitere Fahrzeuge unter die Mautpflicht.

„Am Ende werden wir einen Teil der Kosten an unsere Kunden weitergeben.“

Hellmann-Geschäftsleiter Kai Hasenpusch

ker für sie keine Maut bezahlen, das wird sich im Herbst ändern.

Ab dem 1. Oktober wird die Mautpflicht ausgeweitet. Dann müssen Unternehmen für all jene Fahrzeuge eine Abgabe leisten, die 7,5 Tonnen und mehr wiegen. Bislang lag die Grenze bei zwölf Tonnen. Damit fallen bundesweit etwa 180.000 weitere Fahrzeuge unter die Mautpflicht.

Für Hellmann Worldwide Logistics ist das mit immensen Kosten verbunden. Kai Hasenpusch, der das Deutschlandgeschäft verantwortet, rechnet mit gut einer Million Euro pro Jahr. In diese Rechnung fällt nicht nur die zu zahlende Maut, sondern etwa die Verwaltungskosten, die innerhalb der Firma neu anfallen. Um diese zusätzlichen Ausgaben zu kompensieren, hat das Unternehmen laut dem Geschäftsleiter bereits reagiert: Es werde versucht, mehr Waren auf die Schiene zu verlagern; die Firma setze – wenn möglich – mehr Lang-Lkw ein; und man habe vor etwa einem Jahr begonnen, den Fuhrpark auf die beste Schadstoffklasse umzustellen. „Am Ende werden wir einen Teil der Kosten aber wohl auch an unsere Kunden weitergeben müssen“, sagt Hasenpusch. Zwischen einem und 2,6 Prozent könnten sich die Dienstleistungen von Hellmann sich dann verteilen.

Damit ist Hellmann kein Einzelfall. Eine Studie im Auftrag des Deutschen Spedition- und Logistikverbands (DSLVB) hat ergeben, dass die aktuellen Umstrukturierungen in der Lkw-Maut vor allem Stückgut-Logistiker – dazu gehört auch die Osnabrücker Firma – teuer zu stehen kommt. Nach den Berechnungen dürften sich die Mautkosten für die Unternehmen zwischen 25 und 62 Prozent erhöhen.

Stückgut-Transporteure sammeln und verteilen Sendungen unterschiedlicher Art – von 30 bis 2500 Kilogramm – von ihren Auftraggebern ein und bündeln die Transporte mit gleicher Zielregion. Dafür haben die Firmen unterschiedliche Netzwerke aufgebaut. Fünf der sieben in der Studie

untersuchten Zusammenschlüsse laufen über Bremen – etwa Cargo Line, Schenker Deutschland oder Emons. Beim Einsammeln und Verteilen der Transportgüter setzen die Stückgut-Logistiker oftmals die kleineren Lkw ein. Deswegen sind diese Firmen nach Ansicht des DSLVB besonders von den Maut-Änderungen betroffen. Im Land Bremen gibt es nach Angaben von Robert Völkl, Geschäftsführer des Vereins Bremer Spediteure, etwa ein Dutzend Unternehmen, die in einem Stückgut-Netzwerk unterwegs sind. Die Ausweitung der Mautpflicht nennt Völkl „eine neue Herausforderung, die an den Markt weitergereicht werden muss.“ Das bedeutet: Weil die Kosten für den Unterhalt der Netzwerke mit ihren Anlagen, dem Personal und den Fernverkehrszügen nach Angaben des Bremer Branchenvertreters größtenteils fix sind, gebe es dort kaum weiteres Einsparpotenzial für die Unternehmen. Daher müssten die Auftraggeber der Speditionen damit rechnen, dass die Firmen die zusätzlichen Mautgebühren über kurz oder lang über steigende Transportpreise an sie weitergeben.

Verbraucher sollten sich laut Völkl aber nicht sorgen, dass sie künftig mehr für ihre Einkäufe bezahlen müssen. „Werden die Transportkosten auf einzelne Produkte runtergerechnet, bewegen wir uns im Promillebereich“, sagt er. Diese Angabe deckt sich mit einer Studie der TU Dresden: Demnach haben sich die Verbraucherpreise im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut nur marginal geändert.

Neben der Ausweitung auf 7,5 Tonnen schwere Lkw hat es in diesem Jahr schon eine weitere Änderung in der Mautpflicht gegeben: Seit dem 1. Juli wird die Abgabe für Lkw nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen fällig. Zu den 1100 zusätzlichen Kilometern gehören Teile der B6 bei Bremen sowie rund um die Region Nienburg (Weser). Ab 2018 sollen dann alle Bundesfernstraßen zahlungspflichtig werden.

Lars Haack leitet den Fuhrpark der Nienburger Wilhelm Reese Speditions-GmbH. Bislang musste das Unternehmen nur dann Maut zahlen, wenn es mit seinen Lkw auf die gut 35 Kilometer entfernten A7 gefahren ist. Das hat die Spedition monatlich bislang circa 35.000 Euro gekostet. Durch die zusätzlichen Strecken kommen seit dem 1. Juli nun noch einmal bis zu 5000 Euro hinzu, schätzt Haack. „Für ein kleines Unternehmen wie uns ist das schon eine Hausnummer.“ So muss die Firma beispielsweise, wenn sie den schnellsten Weg in Richtung Hannover über die B6 nimmt, für eine knapp 50 Kilometer lange Strecke bezahlen, die zuvor mautfrei war. Insgesamt 600 Kilometer täglich legt der Fuhr-

„Das kann punktuell auch Arbeitsplätze kosten.“

Karlheinz Schmidt, BGL

park der Spedition, die Expertin für Spezialtransporte wie Bohrtürme ist, nun über mautpflichtige Straßen zurück.

In diesem Jahr versuche die Firma, die Mehrkosten durch Einsparungen im eigenen Betrieb zu kompensieren, sagt auch Haack. „Wenn das nicht funktioniert, müssen wir weiterschauen.“ Dass wegen der zusätzlichen Ausgaben ein Teil des 50-köpfigen Teams seinen Arbeitsplatz verlieren könnte, glaubt Haack nicht. „Entlassungen wären der allerletzte Ausweg.“

Ähnliche Fälle wie der der Wilhelm Reese Speditions-GmbH sind Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), in der vergangenen Zeit häufiger zu Ohren gekommen. Nach seiner Ansicht sind vor allem solche Unternehmen von den Änderungen betrof-

fen, deren Umschlagsanlagen weit weg von Autobahnen liegen und sie daher vom Transport über die Bundesstraßen abhängig sind. „Müssen diese Firmen nun plötzlich Maut für ihre Fahrten zahlen, kann sie das bis zu 100.000 Euro zusätzlich im Jahr kosten“, sagt er. „Das ist schon ein Schlag ins Kontor.“ Weil diese Unternehmen wegen des starken Wettbewerbs in der Branche dann preislich oftmals nicht mehr mit der Konkurrenz mithalten könnten, rechnet der BGL-Chef damit, dass sich bestimmte Standorte nicht mehr halten lassen. „Das kann punktuell auch Arbeitsplätze kosten“, sagt Schmidt.

Zuletzt waren die Einnahmen aus der Maut geschrumpft. Deswegen hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) beschlossen, die Abgabe für Lkw in diesem Jahr zwei Mal auszuweiten. Durch die Neuregelung bei den Bundesstraßen sollen laut Angaben aus dem Ministerium weitere 80 Millionen Euro pro Jahr in die Kassen gespült werden, durch die Absenkung der Grenze auf 7,5-Tonnen-Fahrzeuge könnten nach den Berechnungen noch einmal 300 Millionen Euro pro Jahr dazukommen. Bislang nimmt der Bund jährlich etwa 4,5 Milliarden Euro durch die Lkw-Maut ein. Die Mautgebühr pro Kilometer ist gestaffelt nach der Anzahl der Achsen des Lkw und nach Emissionskategorien.

Für die Betreiber von Lkw-Flotten gibt es aber auch gute Nachrichten: Zum Herbst senkt das Verkehrsministerium die Sätze für die meisten Zugmaschinen. So werden für einen besonders schadstoffarmen Lkw (Euro-VI) mit zwei Achsen statt 12,5 Cent ab dem 1. Oktober nur noch 8,1 Cent pro Kilometer fällig. Profitieren tun also all jene Firmen, die auch schon vor dem Sommer Maut zahlen mussten und mit schadstoffarmen, wenig achsigen Lkw unterwegs sind. Anders sieht es bei Fahrzeugen mit fünf und mehr Achsen aus: Hier werden die Sätze zu Beginn des Jahres gesenkt worden, im Herbst werden sie wieder erhöht.

Studie: Verkehr wächst durch Gigaliner

VON BERND RÖDER

Berlin. Um die Zulassung besonders langer Lastwagen auf deutschen Straßen wird heftig gestritten. Eine Studie im Auftrag der Allianz pro Schiene kommt zu dem Ergebnis, dass die Einführung der sogenannten Gigaliner eine Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Straße bewirkt. Grund seien Kostenvorteile im Vergleich zur Bahn.

Die Prognose kommt zu dem Ergebnis, dass 7,6 Prozent des Schienengüterverkehrs auf die Straße abwandern werde, wenn der Lang-Lkw in Deutschland generell zugelassen würde. „Diese Menge entspricht 7000 Lkw-Fahrten täglich“, sagte der Verkehrsforscher Herbert Sonntag. Betroffen wären vor allem Produkte wie Automobile, Chemiefasern, Möbel und Holz. Sonntag ist Professor an der Technischen Hochschule Wildau und gehört auch dem Vor-

stand des Vereins Allianz pro Schiene an. Mit den bis zu 25 Meter langen und 44 Tonnen schweren Lkw läuft noch bis Ende 2016 ein Test, an dem sieben Bundesländer teilnehmen. Vier andere Länder sind mit

ausgewählten Strecken dabei. Bislang laufe der Versuch „sehr erfolgreich“, stellte das Verkehrsministerium fest. Zwei Lang-Lkw könnten drei reguläre Lkw ersetzen.



Kühne + Nagel ist einer der Logistiker, die einen Gigaliner in der Hansestadt im Einsatz haben.

FOTO: KUHAUPT

ANZEIGE

Mehr Reichweite geht nicht!

SONNTAG TOTAL – Die reichweitenstärkste Werbeträgerkombi* für Ihre Anzeige oder Beilage

Sie erreichen ...

insgesamt 368.000 Haushalte mit 433.000* Leserinnen und Lesern.



Ansprechpartner: Vincent Koss
Tel. 0421/3671-4400
vincent.koss@weser-kurier.de

* Quelle: Die Reichweitenstudie Januar 2014 wurde im Auftrag der Bremer Tageszeitungen AG von der IPSOS Deutschland GmbH durchgeführt. Basis: Leser pro Ausgabe (LPA).

WESER KURIER SONNTAG TOTAL
KURIER AM SONNTAG · KURIER DER WOCHE

Deutsche Bank zeigt Kunden an

Frankfurt/Main. Wegen des Verdachts auf Geldwäsche und Steuerhinterziehung hat die Deutsche Bank einige ihrer vermögenden Kunden angezeigt. Dabei soll es um Geschäfte gegangen sein, die diese mit dem Bankhaus Sal. Oppenheim getätigt haben. Das berichtet das „Handelsblatt“.

Im Juni dieses Jahres haben Ermittler demnach insgesamt 28 Objekte, darunter auch Villen und Büro- und Geschäftsräume, durchsucht. Sal. Oppenheim soll 2007 Fonds in Luxemburg aufgelegt haben, die den Anlegern Steuervorteile beim Handel mit Wertpapieren sicherten. Wie die Zeitung weiter berichtet, dürfte die Privatbank bis Ende 2008 so mehrere Milliarden Euro eingesammelt haben.

Nachdem das Institut 2009 von der Deutschen Bank übernommen wurde, untersuchte diese die Produkte genauer. Dabei seien jene Fonds aufgefallen, wegen der die Behörden jetzt ermitteln. Die Deutsche Bank habe deswegen Anzeige wegen des Verdachts auf Geldwäsche und Steuerhinterziehung erstattet. Für die betroffenen Kunden kam die Situation überraschend. Ein Anwalt sagte dem „Handelsblatt“: „Die Situation war völlig unreal, meine Mandanten konnten sich überhaupt keinen Reim auf die Sache machen.“