

22.09.08

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 117789 - vom 19. September 2008. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung am 4. September 2008 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa (2008/2008(INI))

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilungen der Kommission „Das Programm der EU für den Güterverkehr: Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa“ (KOM(2007)0606), „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ (KOM(2007)0607), „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“ (KOM(2007)0608), und „Mehrjahresverträge für die Qualität der Schieneninfrastruktur“ (KOM(2008)0054),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Güterverkehrslogistik in Europa - der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“ (KOM(2006)0336),
 - in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über die Einführung des Europäischen Zugsicherungs-/Zugsteuerungs- und Signalgebungssystems ERTMS/ETCS (KOM(2005)0298),
 - in Kenntnis der Schlussfolgerungen des Rates vom 29.-30. November/3. Dezember 2007 über die Mitteilung der Kommission über den „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ sowie vom 7. April 2008 über die Mitteilung der Kommission über den „Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“,
 - in Kenntnis des Grünbuchs der Kommission „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ (KOM(2007)0551),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“¹,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. Juli 2008 zum Thema „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“²,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0326/2008),
- A. in der Erwägung, dass der Verkehrssektor für knapp 30 % der CO₂-Emissionen in der Europäischen Union - in den Städten sogar für 40 % - verantwortlich ist und dass die CO₂-Emissionen trotz einiger Bemühungen um Verbesserungen bei Technologie und Innovation zwischen 1990 und 2005 um 26 % gestiegen sind, während sie in den anderen Sektoren durch Investitionen, die Milliarden von Euro gekostet haben, um 10 % gesenkt werden konnten,

¹ ABl. C 187 E vom 24.7.2008, S. 154.

² Angenommene Texte, P6_TA(2008)0356.

- B. in der Erwägung, dass ein nachhaltiger und effizienter Güterverkehr in Europa eine wesentliche Rolle im Hinblick auf eine erfolgreiche und wettbewerbsfähige Wirtschaft spielt und von großer Bedeutung ist, um die Ansprüche der Verbraucher zu erfüllen und eine große Zahl an Arbeitsplätzen und ein hohes Wohlstandsniveau für die europäischen Bürger zu schaffen,
- C. in der Erwägung, dass für den Güterverkehr etwa eine 50%ige Steigerung (in Tonnenkilometern) zwischen 2000 und 2020, wie im Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370) prognostiziert, vorausgesagt wird, und dass der Güterverkehr bereits zwischen 1995 und 2005 mit rund 30 % schneller als das Bruttoinlandsprodukt gestiegen ist; ferner in der Erwägung, dass das Wachstum im gesamten Güterverkehr größtenteils das Ergebnis einer Zunahme im Strassen- und Flugverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern war,
- D. in der Erwägung, dass Lösungen zugunsten nachhaltigerer und effizienterer Logistik- und Güterverkehrssysteme sowie Lösungen der intermodalen Integration aller Verkehrsträger nicht nur zur Verbesserung der Wirtschaft und der Sicherheit führen, sondern auch den Zielen der Europäischen Union in den Bereichen Klimawandel und Energieeinsparungen gerecht werden, die bis 2020 erreicht werden sollen,
- E. in der Erwägung, dass, um diesen Herausforderungen zu begegnen, die Europäische Union und die Mitgliedstaaten sich angesichts der derzeitigen Situation unzureichender Haushaltsmittel bestimmte koordinierte Prioritäten setzen, ihre Ressourcen auf eine begrenzte Zahl von Maßnahmen zugunsten der Nachhaltigkeit und Intermodalität des Güterverkehrs konzentrieren und die sensiblen Regionen berücksichtigen sollten,
- F. in der Erwägung, dass das europäische Korridornetzwerk besser entwickelt werden soll, wobei vom bestehenden Netz und von den existierenden Strukturen und Technologien ausgegangen und auch die „grünen Korridore“ für alle Güterverkehrsträger mit ehrgeizigen nachhaltigen Umweltkriterien integriert werden sollten,
- G. in der Erwägung, dass das Ziel des vorstehend erwähnten Aktionsplans Güterverkehrslogistik darin bestehen muss, die Güterverkehrsdienste in Europa und darüber hinaus zugunsten aller europäischen Unternehmen und der Wettbewerbsfähigkeit Europas insgesamt zu erleichtern,
1. betont, dass die europäischen Güterverkehrssysteme dringende Herausforderungen bewältigen müssen, um die wirksame Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa zu fördern und um stärker zur Verbesserung der Mobilität und Energieeffizienz sowie zur Reduzierung des Ölkonsums, der Schadstoffemissionen und der externen Kosten beizutragen, und begrüßt deshalb die oben genannten Mitteilungen der Kommission und Schlussfolgerungen des Rates; ermutigt die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Industrie, künftig eine für die Mobilität, die Umwelt, das Klima, die Wirtschaft, die Sicherheit und die sozialen Interessen nachhaltigere Güterverkehrspolitik zu unterstützen, indem sie bei der schrittweisen Integration von vorrangigen grenzüberschreitenden Schienengüterkorridoren, von Knotenpunkten und von konventionellen Netzen in einer erweiterten Europäischen Union effizientere

Logistiksysteme anwenden, und indem sie die Anwendung des Nutzer- und Verursacherprinzips für alle Verkehrsträger fördern;

2. bekräftigt die Kommission in ihrer Ansicht, dass Ko-Modalität und Intermodalität weiterhin Schlüsselfaktoren bei der Schaffung eines nachhaltigen und effizienten Güterverkehrs in Europa sind;
3. stellt jedoch fest, dass die Kompetenzen und Mittel der Europäischen Union zur Verbesserung der Güterverkehrsmärkte beschränkt sind; weist darauf hin, dass Hauptabschnitte des Netzes bereits unter Ausschöpfung ihrer vollen Kapazität genutzt werden; fordert daher die für die wichtigsten europäischen Korridore zuständigen Verkehrsminister dringend auf, die Frage der Infrastrukturinvestitionen anzugehen und sich zumindest auf die Koordinierung ihrer nationalen Investitionspläne in Bezug auf ihre entsprechenden Korridore zu einigen;
4. ist der festen Überzeugung, dass die Güterverkehrslogistik in Städten einen spezifischen Ansatz erfordert; hofft, dass die Debatte über das vorstehend erwähnte Grünbuch über die Mobilität in der Stadt zusammen mit dem Aktionsplan Güterverkehrslogistik zu einem Austausch bewährter Praktiken zwischen den Städten führen können, damit nachhaltige Lösungen für die Versorgung von Städten gefunden werden;
5. fordert deshalb, dass die Kommission bis spätestens Ende 2008 ein Programm zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den für die Projekte in diesem Bereich verantwortlichen Mitgliedstaaten vorschlägt und Lösungen für den derzeitigen Stillstand unter besonderer Berücksichtigung des Güterverkehrs erleichtert und bewertet, wobei der zusätzliche Mehrwert des Faktors Logistik nicht außer Acht gelassen werden darf;
6. unterstützt das Konzept von Netzen, die für den Güterverkehr bestimmt sind und die von den bestehenden Netzen des konventionellen Verkehrs, die im Zuge des Fortschritts beim Hochgeschwindigkeitszugverkehr frei werden, profitieren müssen;
7. unterstreicht, dass die Schienengüternetze auf den am stärksten „marktrelevanten“ Güterverkehrskorridoren basieren sollen, unter Berücksichtigung der existierenden Korridore des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) und des bestehenden Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (d.h. je nach Bedarf erweitert um spezifische Gebiete, die ein großes Verkehrsvolumen erzeugen, wie beispielsweise Häfen); vertritt die Ansicht, dass – wo dies noch nicht geschehen ist – hochrangige Koordinatoren für die Korridore benannt werden sollten; fordert die Europäische Eisenbahnagentur als ERTMS-Systembehörde auf, sicherzustellen, dass diese Strecken interoperabel werden;
8. erwartet, dass die Kommission die „grünen Korridore“ als Musterprojekte für die Mobilität und die Verknüpfung von Verkehrsträgern definiert, dass sie eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger zur Reduzierung von Unfällen, Staus, Lärm, lokaler Giftstoffverschmutzung und sonstiger Verschmutzung, CO₂-Emissionen, Landschafts- und Energieverbrauch durchführt und dass sie verstärkt erneuerbarer Energiequellen (insbesondere von Wind- und Solarenergie) entsprechend der EU-Gesetzgebung, ihren Zielen und den Intelligenten Verkehrssystemen nutzt;

9. regt in diesem Zusammenhang an, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten stärkere Anreize zur Förderung der Umweltverträglichkeit aller Verkehrsträger und zur Unterstützung deren effizientester Kombination bieten sollten, die zur geringsten Beeinträchtigung der Umwelt vor allem in den „grünen Korridoren“ führen sollen;
10. schlägt vor, die Integration von Regionalplanung, Produktionsabläufen und Marktstruktur bis hin zur Verkehrsvermeidung zu unterstützen und zu kürzeren Distanzen bzw. angepassten Geschwindigkeiten im Güterverkehr beizutragen; ist der Meinung, dass das zeitaufwändige und energieintensive 'stop-and-go' im Güterverkehr durch computergestützte Geschwindigkeitsanpassung vermieden werden soll;
11. betrachtet die richtige Durchführung und Stärkung der bestehenden Rechtsvorschriften betreffend den Transport von gefährlichen und verschmutzenden Gütern als eine Priorität;
12. regt an, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten den Austausch bewährter Verfahren in grenzüberschreitenden sensiblen Gebirgs- und Ballungsräumen sowie Städten vorantreiben sollen, wobei die Empfehlungen in seiner vorstehend erwähnten EntschlieÙung über die Mobilität in der Stadt sowie die Erfahrungen des Civitas-Programms für umweltverträglicheren und besseren Stadtverkehr unter Stärkung der logistischen Dimension zu berücksichtigen sind;
13. fordert die Kommission auf, die Ko-Finanzierung der Europäischen Union auf die Effizienz, die Interoperabilität, die Modernisierung der Schieneninfrastruktur, intermodale Knotenpunkte und andere Güterverkehrsträger zu konzentrieren;
14. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten ebenfalls auf, sich im Hinblick auf die für 2009 erwartete Umgestaltung des Gemeinschaftshaushaltes bereits jetzt Gedanken über die Stellung des Verkehrs in diesem Haushalt zu machen, damit Fehler, die in der Vergangenheit begangen wurden, nicht wiederholt werden, und damit für die Zukunft sichergestellt ist, dass ausreichend in die strategischen Infrastrukturen investiert wird, so dass die Union die Ziele verwirklichen kann, die sie sich im Bereich der nachhaltigen Entwicklung und der Reduzierung der Emissionen gesetzt hat;
15. betont, wie überaus wichtig interoperable Straßenbenutzungsgebühren für einen effizienten Güterverkehr in Europa sind;
16. betrachtet eine bessere See- und Binnenhäfenanbindung an das Schienen- und Straßennetz des Hinterlandes als einen wichtigen Bestandteil der Transportinfrastruktur; betont die wichtige Rolle der Logistikplattformen des Binnenlandes sowie der Trockendocks;
17. ist überzeugt vom Potential der Binnenschifffahrt für den Güterverkehr und fordert die Kommission dringend auf, die richtige Durchführung des Naiades-Aktionsprogramms zur Förderung der Binnenschifffahrt in Europa sicherzustellen;
18. betont, dass Investitionen in Hinterlandterminals flexibel und schnell verwirklicht werden und so Engpässe in der gesamten intermodalen Kette beseitigen können;

19. fordert, dass die Einhaltung bzw. Einführung stabiler intermodaler Standards im Hinblick auf Maße und Gewichte von Fahrzeugen, Containern und Verladeanlagen als von strategischer Bedeutung erachtet wird, um die Güterlogistik auf Schiene und nachhaltige Wasserwege zu verlagern, um so die Infrastrukturkosten zu reduzieren;
20. stellt fest, dass verschiedene horizontale Techniken, die zu einfacheren Verlademöglichkeiten von LKW auf Schiene aber auch bei der Verlagerung auf verschiedene Spurbreiten der Schiene beitragen würden, oft nicht ausreichend standardisiert sind; drängt deshalb die internationalen und europäischen Instanzen, insbesondere diese Techniken mit dem Ziel höherer Effizienz und Kostenreduzierung zu standardisieren; weist in diesem Zusammenhang mit Nachdruck darauf hin, dass rasch eine weltweite Norm für die intermodalen Ladeeinheiten festgelegt werden muss;
21. ersucht die Kommission, die Leitlinien für Umwelt- und Schienenbeihilfen so zu gestalten, dass Investitionen zugunsten des nachhaltigen Schienengüterverkehrs erleichtert werden; betont in diesem Zusammenhang die strategische Bedeutung der Ko-Finanzierung von Lärmreduzierung auch an der Quelle (Güterwagenumrüstung), wie es für die ERTMS-Ausstattung des rollenden Materials bereits der Fall ist;
22. ist überzeugt, dass Infrastruktur-Management und die Erbringung von Dienstleistungen grenzüberschreitend, nichtdiskriminierend und transparent abgewickelt werden müssen, damit eine effiziente, interoperable und reibungslose Güterlogistik erreicht werden kann; weist in diesem Zusammenhang mit Nachdruck darauf hin, dass der Verkehrsbinnenmarkt für alle Verkehrsträger vollendet werden muss; begrüßt in diesem Zusammenhang den Vorschlag der Kommission zur Errichtung eines gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraums ohne Grenzen und befürwortet den Gedanken eines Beförderungsdokuments und zentraler Zugangsportale für alle Verkehrsträger;
23. weist mit Nachdruck darauf hin, dass ein gut funktionierender Binnenmarkt für den Straßengüterverkehr zu einem effizienteren Güterverkehr und weniger Leerfahrten beitragen kann; fordert die Kommission auf, rigoros auf die Einhaltung der europäischen Rechtsvorschriften über den internationalen Straßengüterverkehr und die Kabotage zu achten; erkennt an, dass die Mitgliedstaaten den Kabotageverkehr unter bestimmten Bedingungen einschränken dürfen, fordert die Kommission jedoch auf, in ihrer Eigenschaft als Hüterin der Verträge entschieden gegen unfaire Einschränkungen und Sanktionen vorzugehen, die einige Mitgliedstaaten ausländischen Beförderungsunternehmen in diesem Zusammenhang auferlegen;
24. ermutigt die Kommission, bei Mehrjahresverträgen für die Qualität der Schieneninfrastruktur Rahmenbedingungen für minimale europaweite Qualitätsstandards zu erstellen; schlägt den Mitgliedstaaten vor, die Verfügbarkeit von Mitteln für Neubau-, Ausbau- und Instandhaltungskosten der Schieneninfrastruktur an diese Qualitätsstandards zu binden und als untrennbare Pakete zu betrachten, um dadurch zu Effizienzsteigerung bzw. Kosteneinsparung beizutragen;

25. fordert die Kommission auf, bei Mehrjahresverträgen für die Qualität der Schieneninfrastruktur die effektive und kohärente Anwendung bewährter Praktiken zu überwachen und zu fördern; legt der Kommission nahe, auf der Grundlage der vorstehend erwähnten Mitteilung KOM(2008)0054 eine Struktur für den Leistungsvergleich von Infrastrukturleistungen in enger Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern zu entwickeln, einschließlich der Veröffentlichung von maßgeblichen Leistungsindikatoren;
26. fordert die Kommission auf, nachdrücklichere Empfehlungen zu Mehrjahresverträgen für die Qualität und Kapazität der Infrastruktur vorzulegen (anhand der transparenten Überwachung der gegenwärtigen Durchführung von Artikel 6 der Richtlinie 2001/14/EG³); fordert in diesem Zusammenhang die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu drängen, diese Mehrjahresfinanzierungsrahmen durchzuführen, um Schieneninfrastrukturbetreibern in Bezug auf ihre Instandhaltungs- und Erneuerungsaufgaben finanzielle Stabilität zu garantieren (was eine öffentliche Finanzierung einschließt);
27. fordert die Kommission auf, Projekte zu unterstützen, die die differenzierte Nutzung von Hochgeschwindigkeitsstrecken, beispielsweise für den leichten Güterverkehr, betreffen;
28. regt an, dass die Kommission eine Übersicht der mit satellitengestützter Navigation ausgestatteten Güterwagen in der Europäischen Union zusammenstellt, um auf dieser Basis die grenzüberschreitende Interoperabilität bzw. Kompatibilität dieser Systeme mit bereits bestehenden Techniken zu prüfen, die interoperable satellitengestützte Navigation für Neuwagen zu realisieren und die Nachrüstung existierender Güterwagen zu fördern; unterstützt die Einführung von „vorbildlichen Verfahren“ für Ladungstechniken, um die intermodale Kette vom Beginn bis zum Ende der Um- und Entladung so zu gestalten, dass sie zu höherer Effizienz der gesamten Branche führt;
29. betont die Notwendigkeit zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der Verwaltungsverfahren der in den Güterverkehrsmarkt involvierten Behörden sowie zur Vereinfachung der Zollregeln und -vorgänge an den Grenzen; begrüßt insbesondere den Beschluss, einen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen zu schaffen, und drängt die Kommission, die zuständigen internationalen Verbände und Organisationen zu ersuchen, ein einheitliches, intermodales Dokument zu entwickeln;
30. betont, dass es einen Mangel an guter Aus- und Fortbildung im Bereich Logistik an den Hochschulen gibt, und fordert die Mitgliedstaaten daher auf, der Hochschulbildung und Fortbildung im Bereich Logistik und Güterverkehr höchste Priorität einzuräumen;

³ Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29).

31. fordert die Kommission dringend auf, Projekte und Forschungsarbeit zu unterstützen und auf eine Norm für den Informationsfluss hinzuarbeiten, um die Integration und Interoperabilität der Verkehrsträger auf der Ebene der Daten sicherzustellen;
32. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.