|  |  |
| --- | --- |
| Europäisches Parlament  2014-2019 |  |

Plenarsitzungsdokument

<NoDocSe>A8-0384/2016</NoDocSe>

<Date>{13/12/2016}13.12.2016</Date>

<TitreType>BERICHT</TitreType>

<Titre>über die Logistik in der EU und den multimodalen Verkehr in den neuen TEN-V-Korridoren</Titre>

<DocRef>(2015/2348(INI))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr</Commission>

Berichterstatterin: <Depute>Inés Ayala Sender</Depute>

PR\_INI

INHALT

Seite

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 3

BEGRÜNDUNG 17

STELLUNGNAHME des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit 23

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS 29

ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu der Logistik in der EU und den multimodalen Verkehr in den neuen TEN-V-Korridoren

(2015/2348(INI))

*Das Europäische Parlament*,

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 9. September 2015 zur Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011: Bestandsaufnahme und künftiges Vorgehen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität[[1]](#footnote-1),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Dezember 2015 zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität[[2]](#footnote-2),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa[[3]](#footnote-3),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität[[4]](#footnote-4),

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013[[5]](#footnote-5) und die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013[[6]](#footnote-6),

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 913/2010[[7]](#footnote-7),

– unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Beschleunigung des Übergangs Europas zu einer CO2-armen Wirtschaft“ (COM(2016)0500),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ (COM(2016)0501),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Ausbau der europäischen Investitionen für Beschäftigung und Wachstum: Einleitung der zweiten Phase des Europäischen Fonds für strategische Investitionen und einer europäischen Investitionsoffensive für Drittländer“ (COM(2016)0581),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 16. Februar 2016 mit dem Titel „Eine EU-Strategie für Flüssigerdgas und die Speicherung von Gas“ (COM(2016)0049),

– unter Hinweis auf die in Rotterdam abgegebene Erklärung der EU-Verkehrsminister vom 20. Juni 2016 zur Realisierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)[[8]](#footnote-8),

– unter Hinweis auf die Themenpapiere, die die europäischen Koordinatoren der TEN-V-Korridore für die Rotterdamer TEN-V-Tage 2016[[9]](#footnote-9) ausgearbeitet haben,

– unter Hinweis auf die von den europäischen Koordinatoren der TEN-V-Korridore aufgestellten Arbeitspläne für die Korridore,

– unter Hinweis auf den Sonderbericht Nr. 08/2016 des Rechnungshofs mit dem Titel „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“[[10]](#footnote-10),

– gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8-0384/2016),

A. in der Erwägung, dass moderne, effiziente Verkehrs- und Logistiklösungen die Grundvoraussetzung für einen wirklich funktionierenden EU-Binnenmarkt sowie wichtig für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit, die Entstehung neuer Geschäfts- und Beschäftigungsmöglichkeiten, den Umweltschutz und – durch Reduzierung der verkehrsbedingten CO2-Emissionen – die Bekämpfung des Klimawandels sind;

B. in der Erwägung, dass im Weißbuch der Kommission zum Thema Verkehr als dritte Zielsetzung angegeben ist, dass 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km bis 2030 – und 50 % bis 2050 – auf nachhaltigere Verkehrsträger wie den Schienen- oder Schiffsverkehr verlagert werden sollten, und dass zur Verwirklichung dieses Ziels auch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden muss; in der Erwägung, dass die europäische Verkehrspolitik und TEN-V einen wesentlichen Beitrag dazu leisten können, dass die klimapolitischen Ziele der EU und die Zielsetzungen des Pariser Übereinkommens der COP 21 erreicht werden;

C. in der Erwägung, dass eine zukunftsweisende EU-Logistikpolitik angesichts der sich weltweit abzeichnenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen und Handelsbeziehungen darauf ausgerichtet sein sollte, die Logistikbranche bei der Sicherung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit und bei ihrem Beitrag zum Wachstum der EU-Wirtschaft zu unterstützen;

D. in der Erwägung, dass die TEN-V-Politik darauf ausgerichtet ist, effiziente, intelligente und nachhaltige Verkehrslösungen zu ermöglichen, und dass die bereichsübergreifende Zusammenarbeit für eine zukunftsorientierte Logistik und multimodale Verkehrslösungen besonders entscheidend ist;

E. in der Erwägung, dass multimodale Verkehrsverbindungen zwischen Häfen, Flughäfen, multimodalen Plattformen und den TEN-V-Kernnetzkorridoren sowie anderen Bereichen vorrangig behandelt werden sollten, um die Wirtschaft der EU und die Schaffung von Arbeitsplätzen voranzutreiben;

F. in der Erwägung, dass durch die TEN-V-Kernkorridore Synergieeffekte gefördert werden, weil der Schwerpunkt verstärkt auf Terminals und städtische Knotenpunkte gelegt wird und intelligente, mit umweltfreundlichen Kraftstoffen betriebene Verkehrssysteme integriert werden, sowie in der Erwägung, dass das Gesamtnetz auch deshalb so entscheidend ist, weil es ergänzende Zugangsmöglichkeiten bietet;

G. in der Erwägung, dass zwischen den Mitgliedstaaten immer noch große Unterschiede bei der Effizienz und der Effektivität des Verkehrs bestehen, die mit der wirtschaftlichen Stärke, dem Stellenwert der Industrie, den geografischen Bedingungen, der Qualität der Infrastruktur und der Bevölkerungsdichte in den einzelnen Ländern zusammenhängen;

H. in der Erwägung, dass sich durch den Einsatz von Transportdrohnen in der Logistikkette neue Möglichkeiten für den Gütertransport ergeben, dass ihr volles Potential jedoch nur ausgeschöpft und die europäische Wettbewerbsfähigkeit in Zukunft nur gewährleistet werden kann, wenn dafür eine einheitliche Rechtsgrundlage vorgesehen und diese Lösung nahtlos auf herkömmliche Verkehrsträger abgestimmt wird;

I. in der Erwägung, dass die Volkswirtschaften der von der Wirtschaftskrise besonders stark betroffenen Länder vom derzeitigen Entwicklungsstand der für das europäische Verkehrsnetz vereinbarten, als vorrangig eingestuften Korridore erheblich profitieren könnten;

J. in der Erwägung, dass beim Güterverkehr Probleme festgestellt wurden, die mit den unterschiedlichen Spannungsebenen bei grenzüberschreitenden Verbindungen zusammenhängen;

K. in der Erwägung, dass die verkehrsrechtlichen Vorschriften derzeit an die einzelnen Verkehrsträger gebunden sind und in den Zuständigkeitsbereich verschiedener internationaler Gremien (wie der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation) fallen;

***EU-Logistik und notwendige Zusatzmaßnahmen im TEN-V-Programm***

1. hebt hervor, dass es für den Ausbau des Binnenmarkts, den Wohlstand und den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der EU wichtig ist, den freien Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehr sicherzustellen, und zwar auch durch ein effizientes und nachhaltiges Güterverkehrssystem;

2. ist der Auffassung, dass der Logistiksektor – und damit auch die regionale Entwicklung und das regionale Wachstum – nur von einem nahtlosen EU-Infrastruktursystem profitieren können, wenn dieses System im Einklang mit den geltenden EU-Rechtsvorschriften und der bereits angenommenen TEN-V-Strategie umgesetzt wird; fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die Rechtsvorschriften ordnungsgemäß in nationales Recht umzusetzen, ohne den freien Warenhandel zu beeinträchtigen; fordert die Mitgliedstaaten auf, sich stärker für die Umsetzung und Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften einzusetzen und keine neuen Hindernisse zu schaffen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, Mitgliedstaaten im Falle von Verzögerungen oder Abwandlungen bei der Umsetzung von EU-Recht vor den Europäischen Gerichtshof zu bringen und Maßnahmen aller anderen einschlägigen Akteure zur Vermeidung solcher Verzögerungen oder Abwandlungen zu fördern;

3. ist besorgt darüber, wie die Schließungen von EU-Binnengrenzen im Zusammenhang mit der humanitären Krise, der Flüchtlingskrise und der terroristischen Bedrohung in der Europäischen Union den Logistiksektor und damit auch die regionale Entwicklung und das regionale Wachstum beeinträchtigen; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, Kollateralschäden für die Güterströme möglichst weitgehend zu vermeiden, wenn sie entsprechende Maßnahmen unterbreiten; fordert die Kommission auf, disziplinarisch gegen Mitgliedstaaten vorzugehen, die den freien Verkehr beeinträchtigen, indem sie Güterströme bewusst behindern;

4. hebt hervor, dass die Logistik bei der Sicherstellung effizienter und nachhaltiger Güterverkehrsleistungen in der EU eine nur unzureichend anerkannte Schlüsselrolle spielt; betont, dass eine neue EU-Strategie für Güterverkehrslogistik formuliert werden muss, die

 der neuen TEN-V-Infrastrukturstrategie Rechnung trägt,

 darauf abzielt, regulatorische, betriebliche und technische Hindernisse weiter abzubauen,

 so konzipiert ist, dass Ressourcen wirklich optimal genutzt werden,

 auf den Einsatz und die Einführung neuer Technologien und innovativer Lösungen ausgerichtet ist, mit denen der Verkehrssektor leistungsfähiger und der Übergang zu einem sicheren Verkehrssystem mit niedrigen CO2-Emissionen beschleunigt wird,

 auf bessere Verbindungen und den Ausbau der Infrastruktur in bisher schlecht angebundenen Regionen ausgerichtet ist,

 die europäische Bahnindustrie fördert und unterstützt und einer europäischen Politik der Reindustrialisierung des Schienenverkehrs Auftrieb verleiht, weil alle Seiten davon profitieren, wenn die EU-Logistik nachhaltiger wird und die Wettbewerbsposition für Eisenbahnerzeugnisse auf dem Weltmarkt gestärkt wird,

 von Anfang an auch Drohnen als künftigen Verkehrsträger einbezieht,

 die kontinuierliche Weiterentwicklung von wissenschaftlicher Forschung und Hochschulbildung im Bereich Verkehr und Logistik unterstützt,

 eine unabhängige wissenschaftliche Studie darüber vorsieht, in welchem Umfang und zu welchen Kosten der Straßengüterverkehr bis 2030 und bis 2050 auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen verlagert werden könnte und in welchem Maße dadurch Umweltbelastungen wie Lärm und Luftverschmutzung vermieden werden können;

5. betont, dass durch die Errichtung des TEN-V-Netzes, vor allem durch grenzüberschreitende Verbindungen, bei Fristeinhaltung und Fertigstellung bis zum Jahr 2030 Engpässe beseitigt werden, die Kompatibilität der verschiedenen Verkehrsträger verbessert wird und zum Aufbau eines integrierten, multimodalen Güterverkehrssystems in der EU beigetragen wird; weist darauf hin, dass das Gesamtnetz auf einzelstaatlicher Ebene im Einklang mit den Vorgaben für das Kernnetz geplant werden muss, damit es in die nationale, regionale und lokale Infrastruktur integriert werden kann; stellt fest, dass dieser Schritt spätestens bis 2050 abgeschlossen sein sollte;

6. begrüßt, dass das Konzept für die Kernnetzkorridore schwerpunktmäßig darauf ausgerichtet ist, die Qualität von Verkehrsknotenpunkten und deren Anbindung auf den letzten Kilometern zu verbessern, Kompatibilitätsprobleme zu erkennen und zu beheben, für die Weiterentwicklung von IKT-Lösungen und entsprechende Neuerungen zu sorgen sowie sonstige (physische, technische oder organisatorische) Lücken zu schließen, die nahtlose Güterverkehrslogistikleistungen erschweren könnten;

7. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass städtische Knotenpunkte, in denen ein Großteil der Verkehrsknotenpunkte (Hafen-, Flughafenlogistik, Verteilerzentren, Terminals usw.) liegt und die als Umschlagplatz und Ausgangspunkt für die Feinverteilung von Gütern auf den letzten Kilometern dienen, einen hohen Stellenwert haben, da sie für ganze Logistikketten grundlegend sind, und dass ihnen mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden muss, wenn eine nahtlose städtische Logistik sichergestellt werden soll; hebt hervor, dass in diese städtischen Knotenpunkte, aber auch in die Förderung von Schienenverbindungen zu Industrieanlagen und in die Verbesserung der Schienenanbindung von See- und Binnenhäfen sowie Verteilerzentren im Hinterland investiert werden muss; fordert die Kommission auf, solche Investitionen bei der Überarbeitung der Fazilität „Connecting Europe“ im Jahr 2017 vorrangig zu behandeln;

8. stellt fest, dass es seitens der Mitgliedstaaten an einer effizienten Harmonisierung und fristgemäßen Umsetzung sowie an einer fairen politischen Zusammenarbeit mit benachbarten Mitgliedstaaten mangelt und dass grenzüberschreitende Vorhaben daran scheitern können; begrüßt, dass das Interesse der EU-Organe an der Förderung grenzüberschreitender Infrastruktur und Anlagen wächst, insbesondere, was besonders wichtige grenzüberschreitende regionale Schienenverbindungen betrifft, die für die EU mit einem zusätzlichen Nutzen verbunden sind; hebt hervor, dass das Problem fehlender Schienenverbindungen zwischen Grenzregionen in Angriff genommen werden sollte, damit ein effizienter und leistungsfähiger Schienenverkehr entstehen kann; fordert die Kommission, die europäischen Koordinatoren und die anderen beteiligten Akteure auf, kleine und größere TEN-V-Vorhaben sowie die kurz-, mittel- und langfristigen Vorteile, die mit solchen Vorhaben verbunden sein können, gleichrangig zu behandeln; fordert die Akteure auf, kurzfristige Ergebnisse zu fördern; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass dabei eine Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ möglich ist und stattfindet;

9. ist der Auffassung, dass für das Gesamtnetz zwar in erster Linie die Mitgliedstaaten zuständig sind, dass für die EU-Logistik jedoch beide Ebenen des TEN-V-Netzes wichtig sind, weil sie Voraussetzung für eine stärkere Vernetzung im Kernnetz und die Feinverteilung auf den letzten Kilometern sind und nur so verhindert werden kann, dass bestimmte Gebiete der EU nicht an das Netz angeschlossen sind; vertritt die Ansicht, dass die EU sich auch mit regionalen Netzen befassen sollte, einschließlich entsprechender Finanzierungs- und Regelungsmaßnahmen, vor allem, wenn die Maßnahmen den Zugang zum Schienennetz, die Zuweisung von Zeitnischen und Gebühren betreffen; hebt hervor, dass das Problem fehlender Schienenverbindungen zwischen Grenzregionen in Angriff genommen werden sollte, damit ein effizienter und leistungsfähiger grenzüberschreitender Schienenverkehr entstehen kann;

10. weist auf die Schlüsselrolle der Multimodalität in der Güterlogistik hin und fordert aus diesem Grund, dass bei der Planung der Mitgliedstaaten und beim Streckenausbau multimodale Plattformen verstärkt berücksichtigt werden;

11. stellt fest, dass im TEN-V-Netz der Konzentrationsgrad von Knotenpunkten und Güterverkehrsströmen in dicht besiedelten Gebieten und engmaschigen Netzen besonders hoch ist, und zwar auch in Grenzgebieten, deren Kapazitäten auch für den Personenverkehr genutzt werden; ist der Ansicht, dass die Güterverkehrsinfrastruktur im TEN-V-Netz vor allem in Ballungsräumen optimiert werden muss, damit auch innovative urbane Logistikstrategien zum Tragen kommen; fordert die Kommission auf, die Fortschritte bei der Umsetzung der Vorhaben in Absprache mit den europäischen Koordinatoren zu bewerten und die Mitgliedstaaten zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen zu drängen; fordert die Kommission ferner auf, die Methode und die Kriterien für die Einrichtung von Güterverkehrsnetzen zu überprüfen und insbesondere dafür zu sorgen, dass in alternative Güterverkehrsstrecken mit weniger überlasteten Knotenpunkten, Terminals, Flughäfen und Häfen investiert und dabei auch dem Umwelt- und Lärmschutz Rechnung getragen wird;

12. bedauert, dass die Mitgliedstaaten die nationalen Infrastrukturpläne allzu häufig ohne Bezug zu den TEN-V-Zielen festlegen;fordert die Kommission mit Nachdruck auf, zu untersuchen, warum hier nicht zusammengearbeitet wird, und die Koordinierung zwischen den beiden Planungsebenen zu verstärken, und empfiehlt, in das Europäische Semester ein Kapitel zur Überwachung der Kohärenz und tatsächlichen Wirksamkeit einschließlich geeigneter Korrekturmaßnahmen aufzunehmen; fordert die Kommission auf, Vorhaben von Mitgliedstaaten, die im Einklang mit dem TEN-V-Programm stehen, vorrangig zu behandeln, sich dabei auf Vorhaben mit einem besonderen zusätzlichen Nutzen für die EU zu konzentrieren und grenzüberschreitende Verkehrsvorhaben zu beobachten; fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, ihre nationalen Infrastrukturpläne in Übereinstimmung mit den TEN-V-Zielen festzulegen;

13. stellt fest, dass Mitgliedstaaten in wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten wegen der strengen Auslegung des Stabilitäts- und Wachstumspakts nicht in der Lage sind, Güterverkehrsvorhaben mitzufinanzieren; spricht sich dafür aus, dass die öffentlichen und privaten Mittel optimal verwendet werden, auch im Hinblick auf die Einbindung der Fazilität „Connecting Europe“ und des Programms Horizont 2020 in den Europäischen Fonds für strategische Investitionen und andere Finanzierungsinstrumente; ist der Ansicht, dass Vorhaben, die im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ durchgeführt werden, nicht in die Berechnung der öffentlichen Verschuldung einfließen sollten; fordert die Kommission auf, im Rahmen einer Studie festzustellen, ob damit eine merkliche Erhöhung der Investitionen in Güterverkehrsinfrastruktur bewirkt würde;

14. ist der Auffassung, dass ein effizientes EU-Logistiksystem neben physischen Verbindungen auch weitere Koordinierungsmaßnahmen sowie ein funktionierendes TEN-V-Netz erfordert; fordert die Kommission auf, Logistik zum festen Bestandteil der Kernnetzkorridore zu machen, die diesbezügliche Abstimmung mit nationalen, regionalen und örtlichen Behörden zu verstärken und in diesem Rahmen auch einen Schwerpunkt auf Verbindungen zwischen den einzelnen Korridoren und den regionalen und städtischen Güterverkehrsnetzen zu legen; fordert die Kommission auf, den Aktionsradius der europäischen TEN-V-Koordinatoren so zu erweitern, dass sie sich über die geografische Reichweite der Korridore und über ihren jeweiligen Aufgabenbereich hinaus einen Eindruck verschaffen und auch auf horizontale politische Fragen wie Multimodalität und effiziente Güterlogistik eingehen können; fordert die Kommission auf, die im Bereich Logistik und Multimodalität in den Korridoren geleistete Arbeit alle zwei Jahre zu beurteilen;

15. ist der Ansicht, dass die Nachhaltigkeit und die Leistung der TEN-V-Infrastruktur durch Versäumnisse bei der Wartung des Netzes in Mitleidenschaft gezogen werden kann; betont, dass Verkehrsinfrastrukturen nicht nur erneuert und modernisiert, sondern auch regelmäßig gewartet werden müssen; weist mit Besorgnis darauf hin, dass anhaltende Nachlässigkeiten der Infrastrukturbetreiber und der Mitgliedstaaten bei der Wartung dazu führen, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Strecken (Geschwindigkeitsbegrenzung, Zuverlässigkeit, Sicherheit), insbesondere Schienenverbindungen, sinkt und deshalb sogar Strecken stillgelegt werden müssen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, zusammen mit der EIB neue Finanzierungsmodelle zu untersuchen, mit denen Investitionen in die Wartung des Netzes gefördert werden;

16. fordert die Kommission auf, das Europäische Parlament regelmäßig über die Schlussfolgerungen und Maßnahmen des Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (DTLF) zu unterrichten, damit die Digitalisierung des Güterverkehrs und der Güterlogistik weiter vorangebracht werden kann; fordert, dass dieses Forum seine Arbeit, solange dies zielführend ist, fortsetzt;

17. hebt hervor, dass dafür gesorgt werden muss, dass die geplante Infrastruktur dem Bedarf an nachhaltiger Logistik entspricht und keine untragbare Umweltbelastung darstellt; hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass der Schutz der Artenvielfalt und die Verwirklichung der umweltpolitischen Ziele der EU bei der Planung und Errichtung des TEN-V-Netzes viel stärker berücksichtigt werden sollten;

***Stärkere Vereinfachung und ein neuer Rahmen für die Digitalisierung***

18. hebt hervor, dass Dokumente sowie Verwaltungs- und Zollverfahren für alle Verkehrsträger und in allen Abschnitten der Logistikkette dringend stärker vereinfacht werden müssen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen der Vereinbarung über bessere Rechtsetzung zu prüfen, inwiefern die EU-Rechtsvorschriften über Verkehr und Mobilität redundant sind, zu überprüfen, ob nationale, regionale und lokale Vorschriften möglicherweise dem EU-Recht zuwiderlaufen, und solche Vorschriften gegebenenfalls schnellstmöglich an das EU-Recht anzupassen; fordert, dass die Kommission dazu einen jährlichen Fortschrittsbericht vorlegt;

19. fordert die Kommission nachdrücklich auf, bis Ende 2017 einen Rahmen für den elektronischen Informationsaustausch und die elektronische Verkehrssteuerung im multimodalen Güterverkehr (eFreight) vorzuschlagen, um einen vereinfachten, papierlosen, nahtlosen, transparenten, sicheren und vertrauenswürdigen Informationsfluss zwischen Unternehmen, Kunden und Behörden zu ermöglichen, der auf bestehenden Diensten (wie SafeSeaNet, der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe, eManifest, RIS, TAF und ITS) beruht; fordert die Kommission auf, für die einheitliche Anwendung von elektronischen Frachtpapieren, Systemen zur Betrugsbekämpfung und Cybersicherheit zu sorgen;

20. fordert die Mitgliedstaaten auf, elektronische Frachtpapiere generell zu akzeptieren und das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr betreffend den elektronischen Frachtbrief (eCMR) unverzüglich zu ratifizieren und anzuwenden;

21. hebt hervor, dass Innovation beim Einsatz neuer Technologien, beispielsweise durch Digitalisierung (z. B. elektronische Frachtbriefe), den Zugang zu Daten und den Datenaustausch, unter Wahrung eines hohen Maßes an Cybersicherheit und Datenschutz eine Voraussetzung ist, um effizientere Verkehrs- und Logistiklösungen zu ermöglichen, sofern für Interoperabilität und einen gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang gesorgt ist; fordert die Kommission auf, Vorschläge zu unterbreiten, mit denen die Integration, die Abrufbarkeit und der Schutz grundlegender Daten zu Logistik und Güterverkehr sichergestellt wird;

22. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ein System für Investitionen vorzusehen, mit denen IT-Basisschulungen sowie ständige Auffrischungskurse zu den für den Informationsaustausch genutzten Plattformen ermöglicht werden, damit eine Diskriminierung im Bereich des digitalen Informationsaustauschs ausgeschlossen ist;

23. betont, welchen Stellenwert Forschung und Innovation haben, wenn es darum geht, eine umweltverträgliche, digitalisierte Logistik aufzubauen und dafür zu sorgen, dass IT-Systeme und Dienstleistungen besser kompatibel und stärker vernetzt sind;

24. hebt hervor, dass die Informations- und Kommunikationssysteme weiterentwickelt werden müssen, wobei das Potenzial europäischer Satellitennavigationssysteme wie Galileo und EGNOS und die dazugehörigen Verkehrsmanagement- und ‑informationssysteme für alle Verkehrsträger und die Logistik vollständig erschlossen und zur Förderung privater Investitionen Zugang zu den verfügbaren Finanzierungsinstrumenten gewährt werden muss;

25. fordert die Mitgliedstaaten auf, für zügige Verwaltungsverfahren zu sorgen, damit die Umsetzung der TEN-V-Korridore beschleunigt wird; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass Investitionen nicht durch die Auflagen verhindert werden, die im Rahmen des Stabilitäts- und Wachstumspakts sowie für staatliche Beihilfen und Finanzmärkte gelten;

***Gestaltung des europäischen Verkehrssystems mit Logistik als Schwerpunkt und entsprechende Investitionen***

26. hebt hervor, dass für die Errichtung des TEN-V-Netzes über den gegenwärtigen mehrjährigen Finanzrahmen hinaus ausreichende EU-Finanzmittel vorgesehen werden müssen; erwartet, dass die Kommission 2017 die Halbzeitüberprüfung für die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) vorlegt und darin eine Rationalisierung der Maßnahmen und Ressourcen für die fristgerechte Durchführung der vorrangigen Vorhaben vorschlägt; fordert nachdrücklich, dass der Grundsatz, wonach Mittel verfallen, wenn sie nicht genutzt werden, zur Anwendung kommt und Mittel, die nicht für die Fazilität „Connecting Europe“ verwendet wurden, für bevorstehende Ausschreibungen bereitgestellt werden; fordert die Kommission nachdrücklich zur Prüfung des Vorschlags auf, 2017 eine gesonderte Ausschreibung für Logistik zu starten, die auch auf multimodale Verkehrs- und Güterverkehrs- sowie Frachtlösungen für städtische Knotenpunkte ausgelegt ist, einschließlich innovativer und alternativer Verkehrsträger (wie Drohnen, mit alternativen Kraftstoffen betriebene Frachtbeförderungsmittel, Fahrrad);

27. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten dringend dafür zu gewinnen, die notwendigen Investitionen vorzunehmen, damit die Verbindungen der Kernnetzkorridore in der EU fertiggestellt werden können;

28. weist darauf hin, dass städtische Knotenpunkte wichtig für die gesamte Logistikkette sind, da dort ein erheblicher Teil des Güterumschlags und der Feinverteilung auf den letzten Kilometern stattfindet; fordert die Mitgliedstaaten, die Kommission und Projektträger auf, sich bei den TEN-V-Kernnetzkorridoren auf die koordinierte Entwicklung von Vorhaben zu konzentrieren, bei denen es um die Förderung der Multimodalität im Güterverkehr geht, vor allem bei Terminals, die als Verteilerzentren fungieren, Logistikplattformen und städtischen Knotenpunkten, und fordert sie auf, sich dabei auf die aktuelle und die künftige Beförderungsnachfrage zu stützen und entsprechend den örtlichen, grenzüberschreitenden und korridorweiten Auswirkungen die richtigen Prioritäten zu setzen;

29. ist der Ansicht, dass Zuverlässigkeit, Häufigkeit, Flexibilität, Kundenorientierung, Beförderungszeit und -preis für Spediteure die Hauptfaktoren sind, wenn sie sich zwischen den verfügbaren Verkehrsträgern entscheiden;

30. ist der Ansicht, dass ein effizientes Logistiksystem auch auf Technologien der Zukunft ausgerichtet sein muss, die als schnelle, umweltfreundliche und effiziente Güterverkehrsträger in Frage kommen; verweist auf das Potenzial und die wachsende Bedeutung der Automatisierung und Autonomisierung des Verkehrs für die Logistik, wie im Fall von automatisierten Fahrzeugen, Drohnen und ferngesteuerten Robotern;

31. fordert die Kommission auf, in ihrer Logistikstrategie umfassend auf die Automatisierung und ihre Folgen einzugehen, entsprechende Technologien nahtlos und effizient in das TEN-V-Programm zu integrieren und bei derartigen Schlüsseltechnologien Forschung, Investitionen und eine Weiterentwicklung zu fördern;

32. verweist auf das Potenzial des automatisierten, autonomisierten Verkehrs sowie ferngesteuerter Flugsysteme (Drohnen) für die Logistik; fordert, dass beim Einsatz intelligenter Verkehrssysteme im Netz mit entsprechenden Maßnahmen sichergestellt wird, dass die Interaktion zwischen automatisierten Fahrzeugen und Systemen einerseits und herkömmlichen Fahrzeugen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern andererseits problemlos verläuft; ist der Auffassung, dass die künftige Entwicklung und der verbreitete Einsatz ferngesteuerter Roboter und Flugsysteme (Drohnen) zu neuen, schnellen, umweltfreundlichen und effizienten Güterverkehrslösungen führen wird; fordert die Kommission auf, eine neue Strategie zu erarbeiten, mit der für die effiziente Integration von Drohnen in das TEN-V-Programm gesorgt wird, und für die Mitgliedstaaten einen entsprechenden Leitfaden zu verfassen;

33. fordert die Kommission auf, die durch das erhöhte Fahrzeugaufkommen bedingten Umweltfolgen einer Verbreitung von „Just-in-time“-Verfahren zu berücksichtigen;

34. hebt hervor, dass die Vertriebslogistik und die Rückführungslogistik – nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt eines schrittweisen Übergangs zur Kreislaufwirtschaft – zusammengeführt werden müssen, damit das Gesamtfahrzeugaufkommen sinkt;

***Dringliche und effizientere Integration von Verkehrsträgern***

35. betont, dass es in der Strategie der EU für nachhaltigen Verkehr vorrangig darum gehen muss, die zentralen Bemühungen auf die Wiederbelebung des Schienenverkehrs und die stärkere Nutzung der Binnenwasserstraßen auszurichten; ist der Ansicht, dass vor allem der Marktanteil des Schienenverkehrs seit Beginn der Wirtschaftskrise beständig zurückgegangen ist, und vertritt daher die Auffassung, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission neue, diskriminierungsfreie Initiativen vorschlagen sollten, die der EU-weiten Stärkung dieser Branche dienen;

36. fordert die Kommission auf, die Wettbewerbsfähigkeit von Schienengüterverkehrsleistungen zu stärken, indem für uneingeschränkt kompatible, engmaschige Bahnstreckennetze sowie für einen gleichberechtigten Marktzugang der Unternehmen gesorgt wird, und bei Binnenwasserstraßen, Fluss-/Seeverkehr, See- und Luftverkehr ebenso zu verfahren, damit für alle Verkehrsträger gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen, und fordert die Kommission nachdrücklich auf, den multimodalen und intermodalen Verkehr zu fördern;

37. betrachtet das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) als erfolgreiches europäisches Projekt zur Förderung des Schienengüterverkehrs und begrüßt die Bemühungen, die Einführung dieses Systems durch die Aufstellung von Etappenzielen für die einzelnen Korridore zu beschleunigen; ist sich der Beschränkungen bewusst, die bei der Finanzierung von multinationalen, mehrere Ebenen umfassenden Projekten (ERTMS) bestehen; fordert die Kommission und die Europäische Plattform für Investitionsberatung auf, spezifische Finanzierungsmodelle zu erarbeiten, um den Zugang zu Mitteln aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) für den Ausbau des ERTMS sowohl zugunsten der Infrastruktur als auch zugunsten von Triebfahrzeuganlagen zu erleichtern;

38. ist der Ansicht, dass die Kompatibilitätsprobleme und ‑beschränkungen deutlich abnehmen werden, wenn alle Mitgliedstaaten die Richtlinie über die Interoperabilität umgesetzt haben; hebt hervor, dass auch „weiche“ Maßnahmen wie der Einsatz interoperabler Schienenfahrzeuge (Niederflurwagen, Lokomotiven mit mehreren Spurweiten usw.) zur Verringerung der Kompatibilitätsprobleme beitragen können; fordert Shift2Rail mit Nachdruck auf, den EU-Markt sowie künftige Entwicklungen zu analysieren und Anreize für „weiche“, multioperable Infrastruktur- und Schienenfahrzeuglösungen zu bieten, um den multimodalen und kombinierten Verkehr zu unterstützen;

39. hebt hervor, dass der kombinierte Verkehr gestärkt und die geltenden EU-Vorschriften, einschließlich der Vorschriften über die innergemeinschaftliche Kabotage und über Frachtpapiere, so aktualisiert werden müssen, dass sie klar, verständlich und für die Behörden durchsetzbar sind; begrüßt die Zusage der Kommission, die Richtlinie 92/106/EWG des Rates zu überprüfen, und fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die überarbeitete Fassung unverzüglich vorzulegen;

40. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, angesichts der gesundheitsschädlichen Wirkung der Lärmbelastung stärkere und wirksamere Maßnahmen sowie Anreize vorzusehen, mit denen Bahngesellschaften dazu bewegt werden, ohne Beeinträchtigungen für die allgemeine Sicherheit gegen die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr vorzugehen, zumal in der EU vor allem in städtischen Gebieten beinahe fast 7 Millionen Menschen unter einer durch den Schienenverkehr verursachten Lärmbelastung leiden, die über den Schwellenwerten liegt; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, Obergrenzen für die Lärmemissionen des Schienengüterverkehrs einzuführen;

41. ist der Auffassung, dass es Anreize für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bzw. die Wasserstraßen geben sollte, da dadurch die Straßen entlastet werden und diese Verkehrsträger im Vergleich zum Straßenverkehr umweltfreundlicher sind;

42. weist darauf hin, dass die Binnenwasserstraßen vor allem für die Beförderung von Gütern ins Landesinnere und als Verbindungen zu den europäischen Meeren zunehmend genutzt werden müssen, um die als Logistikzentren dienenden Seehäfen zu bedienen;

43. begrüßt die ersten Schritte der Kommission, ausgehend vom Pariser Übereinkommen Kraftstoffnormen für schwere Nutzfahrzeuge und CO2-Grenzwerte sowie einen Zielwert für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Straßengüterverkehrs einzuführen; ist der Auffassung, dass Maßnahmen, die eine Überarbeitung der Infrastruktur- und Betriebsstandards des TEN-V-Netzes voraussetzen, nur in Erwägung gezogen werden sollten, wenn sich größere Effizienzsteigerungen mit geringeren Auswirkungen auf die Infrastruktur und die Umwelt nicht mit Alternativen, z. B. durch Reduzierung von Leerfahrten, bessere Nutzung und Bereitstellung von alternativen Kraftstoffen, bessere Logistik und Antriebssysteme, erreichen lassen;

44. fordert die Kommission auf, zu prüfen, ob eine einheitliche Standardmethode eingeführt werden könnte, um entlang der gesamten Lieferkette für alle Verkehrsträger die Treibhausgasemissionen zu messen;

45. fordert die Kommission auf, den verbreiteten Einsatz von mit Strom oder alternativen Kraftstoffen betriebenen Verkehrsträgern und den Ausbau der dazu notwendigen Infrastruktur im gesamten TEN-V-Netz voranzutreiben und insbesondere in den Stadtzentren die Entstehung innovativer Verkehrskonzepte, in deren Rahmen beispielsweise Elektrofahrzeuge und erneuerbare Energieträger zum Einsatz kommen, sowie die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und den Aufbau der dafür erforderlichen Infrastruktur zu fördern; hebt hervor, dass die CO2-Emissionen im Allgemeinen sowie die Schadstoff- und Lärmbelastung vor Ort im Besonderen durch den Einsatz leichter Elektronutzfahrzeuge für die Logistik auf den letzten Kilometern sinken, auf diese Weise also zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten beigetragen werden kann; hebt aus diesem Grund hervor, dass an Logistikknotenpunkten Ladeinfrastrukturen benötigt werden;

46. ist der Ansicht, dass für einen effizienteren und umweltfreundlicheren Straßenverkehr in der Logistikkette weitere Maßnahmen nötig sind; schlägt vor, für schwere Nutzfahrzeuge, die mit umweltfreundlichen alternativen Kraftstoffen betrieben werden und den höchsten Emissions-, Lärmbelastungs-, Sicherheits- und Sozialstandards entsprechen, die Verkehrsbeschränkungen zu lockern sowie für Kontinuität und umfassend effiziente Logistiklösungen in den Kernnetzkorridoren zu sorgen; fordert nachdrücklich, dass an den Kernnetzkorridoren flächendeckend zumindest alternative Tankstellen und sichere LKW-Parkplätze mit den entsprechenden Einrichtungen errichtet werden, sodass Berufskraftfahrer dort unter angemessenen Bedingungen ihre Ruhezeiten verbringen können;

47. ist der Ansicht, dass die Verbreitung umweltfreundlicherer Antriebsarten im Güterverkehr vorangetrieben werden sollte, indem im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften an den TEN-V-Korridoren umgehend und auf koordinierte Weise Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe errichtet werden;

48. hebt hervor, dass die Bereitstellung von Informationen und der Zugang zu Informationen über multimodale Leistungen und Logistikleistungen in der EU vor allem für KMU, die bislang nur begrenzt auf diese Informationen zugreifen können, verbessert werden muss; fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Netzbetreibern und den Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass Informationen über geltende Abkommen, Instrumente, Übereinkommen, Rechtsvorschriften und bewährte Verfahren für den multimodalen Verkehr in der EU ausgetauscht werden können, und zur Unterstützung der Wirtschaftsakteure einen entsprechenden Leitfaden zu verfassen, der im Internet veröffentlicht wird;

49. stellt fest, dass die Digitalisierung von Dienstleistungen für die Förderung umweltfreundlicherer Verkehrslösungen durchaus eine Rolle spielt; fordert die Kommission daher auf, unter anderem durch einen kohärenten Rechtsetzungsansatz auf EU-Ebene vor allem KMU den Zugang und die gemeinsame Nutzung von Daten zu den Verkehrsströmen entlang der Korridore und zur Nutzung des multimodalen Verkehrs zu ermöglichen und dafür zu sorgen, dass die in der Branche tätigen lokalen Betreiber und Behörden stärker einbezogen werden, damit – u. a. durch die Zusammenführung bewährter Verfahren – das Lieferkettenmanagement verbessert werden kann und die Ressourcen sowie die Infrastruktur effizienter genutzt werden können; hebt hervor, dass der Zugang zu solchen Daten zu den Verkehrsströmen für Akteure wie Anbieter von digitalem Kartenmaterial und Navigationsdiensten eine Grundvoraussetzung für den intermodalen Verkehr, eine effizientere Routenplanung, automatisiertes Fahren und intelligente Verkehrssysteme sowie für Fahrkolonnen (auch „Platooning“, mehrere Fahrzeuge fahren im Konvoi) im Straßengüterverkehr ist; weist darauf hin, dass der Vorteil von Fahrzeugkolonnen darin besteht, dass durch Nutzung des Windschattens die Emissionen sinken und Straßenkapazitäten frei werden;

50. empfiehlt, für alle neuen Güterfahrzeugtypen den Einbau von Alkohol-Wegfahrsperren mit einer niedrigen, wissenschaftlich begründeten Messtoleranz verpflichtend vorzuschreiben;

***Attraktiv für neue Fachkräfte durch bessere Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen***

51. weist darauf hin, dass sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten der Logistikkette in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert haben, sodass die Branche für künftige Generationen, vor allem für mobile Arbeitnehmer, an Attraktivität verloren hat;

52. stellt besorgt fest, dass in der Logistikbranche ein Arbeitskräftemangel herrscht, dass durch die technologische Entwicklung in den kommenden Jahren weitere Probleme zu erwarten sind und dass die Leistungsfähigkeit der Branche auch dadurch beeinträchtigt werden könnte, dass sich die Beschäftigten nur allmählich auf die neuen Technologien – auch die digitalen Technologien – einstellen; fordert die Kommission auf, den Aus- und Weiterbildungsbedarf auf EU-Ebene zu ermitteln und festzustellen, welche Arbeitsbedingungen, Kosten und Hindernisse potenzielle Arbeitnehmer von einer Erwerbstätigkeit im Verkehrssektor abhalten, und dringend Maßnahmen vorzuschlagen, mit denen dieser Wirtschaftszweig für junge Menschen und künftige Generationen attraktiver wird; erachtet das als Gelegenheit, den Anteil der Frauen – u. a. durch positive Diskriminierung – und Arbeitssuchender, auch Drittstaatsangehöriger, am Arbeitsmarkt des Verkehrssektors zu erhöhen; ist ferner der Ansicht, dass strategische Investitionen in die Ausbildung und in bessere Arbeitsbedingungen auch in Initiativen zum Wissenserwerb im öffentlichen Sektor fließen sollten, damit Fragen des Güterverkehrs bei der sozialen Planung stärker berücksichtigt werden, sowie in die Errichtung von Vorführ- und Testanlagen, in denen unter realen Bedingungen Forschungs- und Innovationstätigkeiten im Bereich Güterverkehr und Logistik stattfinden und entsprechende Ergebnisse getestet werden können;

53. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit finanzieller Investitionen in die Dual- und Berufsausbildung im Verkehrssektor zu prüfen;

54. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, auf die zunehmenden Sicherheitsprobleme mit mobilen Arbeitnehmern im Verkehrssektor zu reagieren, indem genügend sichere Parkplätze an den TEN-V-Korridoren errichtet werden;

55. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den aktuellen Empfehlungen des Parlaments zu sozioökonomischen Belangen im Verkehrssektor und zur Bekämpfung unlauterer Praktiken am Arbeitsmarkt Rechnung zu tragen; weist darauf hin, dass Rechtsvorschriften, die soziale Bedingungen und Arbeitsbedingungen betreffen, den Grundfreiheiten der EU entsprechen müssen und weder den fairen Wettbewerb beschränken noch zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen dürfen;

***Bedarf an besseren statistischen Daten zur Logistik***

56. betont, dass für die Logistik bessere Statistiken über den intermodalen Verkehr und Leistungsstatistiken benötigt werden, damit Prognosen erstellt, politische Entscheidungen und Investitionsmaßnahmen überprüft und Betreibern wertvolle Informationen geliefert werden können; fordert die Kommission auf, gemeinsam mit den beteiligten Akteuren einen EU-weiten Rahmen für statistische Daten zu multimodalem Verkehr und Logistik zu erarbeiten und dabei auch neue Indikatoren zu entwickeln, die die tatsächlichen Entwicklungstrends im Güterverkehr besser abbilden;

57. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

**Hintergrund**

Die Logistik umfasst die Leistungen und Abläufe, die für die Planung, Verwaltung und Abwicklung des Warenverkehrs und des Informationsflusses zwischen Ausgangs- und Bestimmungsort notwendig sind. Eine effiziente und nachhaltige Güterverkehrslogistik ist für den reibungslosen Ablauf vieler anderer Dienstleistungen und Tätigkeiten in der Wirtschaft – von der Fertigung über die Lieferung bis zum Recycling von Waren – ganz entscheidend und reicht von der lokalen bis zur internationalen Ebene.

Der europäische Logistiksektor trägt mit ca. 14 % zum BIP der EU bei und zählt – alle Tätigkeiten zusammengenommen – in den EU-Mitgliedstaaten mehr als 11 Millionen Beschäftigte. Außerdem wird die Nachfrage im Güterverkehr, die bereits bis 2020 wieder die vor der Wirtschaftskrise von 2008 verzeichneten Spitzenwerte erreichen soll, bis 2040 voraussichtlich noch um über 40 % steigen. Der wirtschaftliche Einfluss der Güterverkehrslogistik und der Beitrag, den sie in Europa in Bezug auf Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit leistet, sind also kaum zu überschätzen.

Die Politik der EU im Bereich Logistik und Güterverkehr sollte darauf ausgerichtet sein, dass – vor dem Hintergrund neuer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklungstrends, dynamischer technischer Entwicklungen und eines zunehmend internationalen Handels –weiterhin günstige Bedingungen herrschen, Engpässe beseitigt werden und das Potenzial für Wachstum und Beschäftigung in dem Sektor erschlossen werden kann. Steigende Energiekosten, die notwendige Reduzierung von CO2-Emissionen, der Wettbewerb um qualifiziertes Personal in alternden Gesellschaften, die beschleunigte Digitalisierung, der automatisierte und autonomisierte Fahrzeugbetrieb und Warenumschlag, immer stärker vernetzte Lieferketten und die laufende Umstellung auf Containerverkehr sind Beispiele für die breite Palette an Herausforderungen und Chancen, die den Logistiksektor beeinflussen.

Die Kommission hatte zuletzt 2007 einen Aktionsplan Güterverkehrslogistik verfasst, um das Güterverkehrssystem der EU zu verbessern (durch intelligente Verkehrssysteme, eFreight, Nachhaltigkeit und Effizienz, die Vereinfachung der Verkehrsketten, Bestimmungen zu Fahrzeugabmessungen, Verladenormen, umweltfreundliche Güterverkehrskorridore und Güterverkehrslogistik in Städten). Seither hat es in vielen Bereichen deutliche Fortschritte gegeben. Dennoch sind weitere Fortschritte notwendig, vor allem, wenn es gelingen soll, das Potenzial voll auszuschöpfen, das die in den letzten Jahren aufgestellte neue Strategie für ein multimodales Verkehrsinfrastrukturnetz bietet, die im TEN-V-Kernnetz bis 2030 und im Gesamtnetz bis 2050 in allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden soll.

**Zielsetzung und Themen dieses Berichts**

Der Logistikbereich muss also dringend zu einem Schwerpunkt der politischen Agenda werden. Es muss eine Debatte darüber stattfinden, wie eine zukünftige Strategie der EU für Güterverkehr und Logistik aussehen soll, die den Sektor bei seiner wichtigen Aufgabe unterstützt und die für die Errichtung des multimodalen TEN-V-Netzes und seiner Korridore nötigen Prioritäten setzt, damit in der EU im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs Verkehr von 2011 und insbesondere im Interesse der angestrebten Reduzierung der CO2-Emissionen und des Umstiegs auf andere Verkehrsträger ein effizienter und nachhaltiger multimodaler Güterverkehr entsteht.

Ziel des vorliegenden Berichts ist es, den Standpunkt des Europäischen Parlaments zu darzulegen und Initiativen zur Förderung der Güterverkehrslogistik anzustoßen. Dabei geht es im Kern um folgende Punkte:

*Strategie der EU für Güterverkehrslogistik* – Angesichts der Schlüsselrolle, die die Logistik für effiziente und nachhaltige Güterverkehrsabläufe in der EU spielt, sollte die Kommission eine neue Strategie der EU für Güterverkehr und Logistik vorlegen, die darauf ausgerichtet ist, ausgehend von der neuen TEN-V-Infrastrukturstrategie Multimodalität zu fördern und regulatorische, administrative, betriebliche und technische Hemmnisse weiter abzubauen, eine optimale Ressourcennutzung sicherzustellen, die Einführung vielversprechender innovativer Technologien zu beschleunigen sowie die Attraktivität des Sektors für Fachkräfte zu erhöhen.

*Förderung eines integrierten multimodalen Güterverkehrs* – Die Förderung eines integrierten multimodalen Güterverkehrs muss stärker in den Vordergrund rücken, und zwar sowohl beim Ausbau der TEN-V-Kernnetzkorridore als auch bei der einzelstaatlichen Planung des Gesamtnetzes durch die Mitgliedstaaten, das die zweite Ebene des TEN-V-Netzes ist und eine stärkere Vernetzung im Kernnetz ermöglicht, weil Güterverkehrsströme dem Kernnetz zugeführt werden und das Kernnetz in die Feinverteilung auf den letzten Kilometern einbezogen wird.

Voraussetzung dafür ist zunächst die koordinierte Entwicklung von Vorhaben zur Förderung der Multimodalität (Terminals, die als Verteilerzentren fungieren, Plattformen für den Güterumschlag und Verbindungen in städtischen Knotenpunkten), die an der tatsächlichen Verkehrsnachfrage ausgerichtet sind und in Abhängigkeit von der örtlichen, grenzüberschreitenden und korridorweiten Wirkung vorrangig behandelt werden.

Gleichzeitig muss überlegt werden, wie die Güterverkehrsinfrastruktur im TEN-V-Netz mit Blick auf Ballungsräume mit engmaschigen Netzen verbessert werden kann, in deren Fall Kapazitäten auch für den Personenverkehr genutzt werden und neue Verkehrsströme zu einer zusätzlichen Überlastung, Lärmbelastung und zu weiteren indirekten Kosten für die ortsansässige Bevölkerung führen.

*Europäischer TEN-V-Koordinator für Logistik* – Um die laufende Arbeit der Koordinatoren für TEN-V-Korridore im Bereich der Multimodalität zu begleiten und einheitlicher zu gestalten und die Bemühungen um das TEN-V-Netz (einschließlich Schienengüterverkehrskorridore) in den größeren Kontext einer künftigen Strategie für ein effizientes EU-Logistiksystem zu stellen, sollte ein spezieller europäischer TEN-V-Koordinator für Logistik benannt werden.

*Sicherstellung der optimalen Verwendung der verfügbaren Finanzmittel* – Da für die Fertigstellung der TEN-V-Infrastruktur und die angemessene Instandhaltung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur gewaltige Investitionen erforderlich sind, ist von höchster Bedeutung, dass im EU-Haushalt ausreichende Mittel für das TEN-V-Netz vorgesehen werden und die verfügbaren Mittel und Förderinstrumente optimal eingesetzt werden. Gerade im Bereich Multimodalität müssen Mitgliedstaaten, Projektträger und die Kommission alle Synergieeffekte zwischen Finanzierungsmöglichkeiten nutzen, die sich im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds und durch die Finanzinstrumente der EIB bieten, die Möglichkeiten des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) voll ausschöpfen und dabei auch auf Finanzierungsmodelle zurückgreifen, die verschiedene Förderinstrumente kombinieren, um weitere private Investitionen zu mobilisieren.

Außerdem muss die Kommission besser sicherstellen, dass Investitionen – insbesondere bei für funktionierende Güterverkehrskorridore wichtigen Vorhaben mit einem echten zusätzlichen Nutzen für die EU – nicht durch die Auflagen verhindert werden, die im Rahmen des Stabilitäts- und Wachstumspakts sowie für staatliche Beihilfen und Finanzmärkte gelten. Eine flexiblere Anwendung des Stabilitäts- und Wachstumspakts, wonach echte europäische Infrastrukturvorhaben (d. h. Projekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“) nicht in die Berechnung der öffentlichen Verschuldung einfließen, dürfte dazu beitragen, dass Mitgliedstaaten mit wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten dringend notwendige Investitionen vornehmen können.

Optimale Ressourcennutzung bedeutet auch, dass die nationalen Infrastrukturpläne der Mitgliedstaaten uneingeschränkt dem vereinbarten TEN-V-Programm entsprechen. Das ist bisher nicht immer der Fall. Eine größere Übereinstimmung könnte hier durch eine entsprechende Überwachung erreicht werden, die Gegenstand eines Kapitels sein sollte, das in das Europäische Semester aufgenommen wird. Zumindest aber sollte die Kommission von Mitgliedstaaten eingereichte Vorhaben nur dann vorrangig behandeln, wenn sie ganz dem vereinbarten TEN-V-Programm entsprechen.

*Vereinfachung der Rechtsvorschriften und Verwaltungsverfahren auf allen Ebenen* – Der EU-Binnenmarkt und die damit verbundenen Vorteile für Bürger und Unternehmen der EU beruhen auf dem Grundsatz des freien Verkehrs von Personen, Waren und Dienstleistungen, dessen Grundlage ein leistungsstarkes Verkehrssystem ist. Deshalb müssen vereinbarte EU-Rechtsvorschriften vollständig und fristgemäß umgesetzt und von den Mitgliedstaaten angewendet und überflüssige Regelungen sowie etwaige neue Hindernisse für den freien Warenverkehr unbedingt vermieden werden. Außerdem muss auch der Verwaltungsaufwand weiter abgebaut werden, indem Frachtpapiere, Bescheinigungen und die betreffenden Verfahren vereinfacht und vereinheitlicht werden. Fortschritte wurden hier bisher z. B. im Fall des eManifest für den Seeverkehr erzielt, aber der elektronische Frachtbrief für den Straßenverkehr (eCMR) ist in vielen Mitgliedstaaten noch nicht eingeführt worden. Gerade was den multimodalen grenzüberschreitenden Verkehr betrifft, dürfte eine (längst geplante) Rahmenregelung für die elektronische Verkehrssteuerung im Güterverkehr (eFreight) zu einem rationalisierten, papierlosen, nahtlosen und transparenten Informationsfluss zwischen Unternehmen und Behörden beitragen. Die Kommission sollte hier eine neue Initiative unterbreiten, die bei der Arbeit des von ihr eingerichteten Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik ansetzen sollte.

*Effiziente Integration von Verkehrsträgern* – Ob ein effizienter multimodaler Güterverkehr entsteht und wie er von Kunden und Spediteuren angenommen wird, hängt in entscheidendem Maße vom optimalen Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger, d. h. Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr, ab. Das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) leistet diesbezüglich zwar im Schienenverkehr gute Dienste, muss aber in den Mitgliedstaaten zügiger und konsequenter eingeführt werden, außerdem müssen die derzeitigen Finanzierungsengpässe überwunden werden. Auch durch Inkompatibilität bedingte Hindernisse müssen ausgeräumt werden, indem der Einsatz interoperabler Schienenfahrzeuge am Markt vorangebracht wird und entsprechende Anreize geschaffen werden. Mit dem Gemeinsamen Unternehmen Shift2Rail werden die erforderlichen Akteure und Forschungsressourcen zusammengeführt. Was den kombinierten Verkehr betrifft, sollten weitere grenzüberschreitende Verbindungen vorgesehen werden, weshalb die Arbeiten der Kommission zur Aktualisierung der Vorschriften für kombinierten Verkehr zu begrüßen sind. Im Bereich Straßenverkehr muss der Schwerpunkt eindeutig auf der Effizienzsteigerung und Maßnahmen gegen negative Auswirkungen liegen. Aktuelle Entwicklungen, wie die Nutzung von Online-Frachtbörsen, können zur Reduzierung von Leerfahrten und Effizienzsteigerungen auch ohne größere LKW beitragen. Außerdem sollte auch auf „weiche“ Maßnahmen wie die Vorzugsbehandlung beladener umweltfreundlicher Fahrzeuge, die höchste Emissionsstandards erfüllen, zurückgegriffen werden, um die Nachhaltigkeit des Straßengüterverkehrs und die nötige Tankstelleninfrastruktur für alternative Kraftstoffe zumindest an den TEN-V-Korridoren zu fördern.

*Verbesserung des Zugangs zu Informationen über multimodale Leistungen und Logistik in der EU* – Damit Verkehrslösungen über Grenzen hinweg und im Rahmen immer komplexerer logistischer Ketten wirklich genutzt werden, benötigen Logistikkunden genaue, zuverlässige Informationen über multimodale Leistungen und Logistik in der EU. Das gilt besonders für KMU, die u. U. nur begrenzt in der Lage sind, solche Informationen zusammenzutragen. Mit einem Leitfaden dürften alle unterschiedslos Zugang zu den Regeln und bewährten Verfahren des multimodalen Güterverkehrs haben.

*Digitalisierung und innovative Technologie* – Die zunehmende Digitalisierung von Kommunikations- und Informationsdiensten, Fertigungs- und Geschäftsabläufen hat tief greifende Auswirkungen darauf, wie Güterverkehrs- und Logistikleistungen organisiert und erbracht werden. Deshalb müssen Fragen wie der gleichberechtigte Zugang zu Daten, Datenaustausch und die Integration und Interoperabilität von (neuen, bestehenden und grenzübergreifenden) Informationssystemen ebenso thematisiert werden wie (Cyber‑)Sicherheit , Betrugsbekämpfung und Zuverlässigkeit, die für die Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden von entscheidender Bedeutung sind. Durch die in der EU eingerichteten „intelligenten“ Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen und Telematikdienste (wie Galileo, SafeSeaNet, RIS (Binnenschifffahrtsinformationsdienst), ITS, Telematikanwendungen für den Schienengüterverkehr (TAF)) gestaltet sich der Güterverkehr heute effizienter und sicherer, allerdings müssen diese Systeme weiterentwickelt werden. Derzeit entstehende kooperative Verkehrssysteme (C-ITS) oder automatisierte und autonomisierte Verkehrslösungen haben in diesem Bereich ebenfalls Innovationspotenzial. Deshalb sollte es im strategischen Forschungs- und Innovationsprogramm der Kommission für Verkehr schwerpunktmäßig auch um intelligente multimodale Lösungen für den Güterverkehr und ‑umschlag gehen.

*Attraktivität des Sektors für Fachkräfte* – Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass der Verkehrs- und Logistiksektor in den kommenden Jahren sowohl mit einem Fachkräftemangel als auch generell mit einem Arbeitskräftemangel konfrontiert sein wird und seine Leistungsfähigkeit dadurch zurückgehen könnte. Außerdem wird der Sektor die mit modernen digitalen Lösungen verbundenen Chancen nur für sich nutzen können, wenn sich die Beschäftigten rechtzeitig auf die neuen Technologien einstellen. Hier sind die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Logistikbranche gefordert, bessere Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen einzuführen. Auch auf die bekannten Unzulänglichkeiten bei den sozialen Bedingungen muss reagiert werden, wenn der Sektor für junge Menschen und künftige Generationen attraktiver werden soll.

Zudem werden als Grundlage für die Planung und Überprüfung sowohl von politischen Entscheidungen als auch von Investitionen, beispielsweise für die TEN-V-Kernkorridore, weiterhin umfassendere Statistiken zum intermodalen Verkehr und Leistungsstatistiken benötigt, denn sie bieten Unternehmen in der Logistik wertvolle Anhaltspunkte.

Zu gegebener Zeit wird die EU sich auch mit der Frage auseinandersetzen müssen, wie sich der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union auf die Verkehrspolitik und den Regelungsrahmen sowie die Errichtung des TEN-V-Netzes auswirken würde – vor allem mit Blick auf den Nordsee-Mittelmeer-Korridor, der Irland über das Vereinigte Königreich mit dem Kontinent verbindet.

<Date>{09/11/2016}9.11.2016</Date>

STELLUNGNAHME <CommissionResp>des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit</CommissionResp>

<CommissionInt>für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr</CommissionInt>

<Titre>zur Logistik in der EU und zum multimodalen Verkehr in den neuen TEN-V-Korridoren</Titre>

<DocRef>(2015/2348(INI))</DocRef>

Verfasser der Stellungnahme: <Depute>Damiano Zoffoli</Depute>

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. weist mit Nachdruck auf die Wechselwirkungen zwischen dem TEN-V-Infrastrukturnetz und dem Ausbau des Logistikwesens hin und betont, welche Möglichkeiten sich durch die Netze bieten können, um die Leistungsfähigkeit und den multimodalen Verkehr zu verbessern, wenn beispielsweise die bestehende physische und digitale Infrastruktur besser genutzt und gewartet wird; vertritt die Ansicht, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Kommission zuallererst auf die Verbesserung der bestehenden Anbindungen, Anlagen und Infrastruktur abzielen sollten, damit die Leistungsfähigkeit des Logistikwesens im Zusammenhang mit den TEN-V-Korridoren verbessert wird;

2. betont, dass in der EU etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen auf den Verkehr zurückzuführen ist und dass der Güterverkehr (einschließlich des internationalen Seeverkehrs) im Zeitraum 2010–2050 auf der Grundlage der gegenwärtigen Entwicklungen und verabschiedeten Maßnahmen voraussichtlich um etwa 70 % zunehmen dürfte; betont daher, dass das TEN-V-Netz als Instrument betrachtet werden sollte, das wesentlich zu dem verkehrspolitischen Ziel der EU beiträgt, die CO2-Emissionen zu senken, und mit dem wesentlich dazu beigetragen werden kann, die langfristigen Klimaschutzziele der Union sowie die bei der COP 21 formulierten Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, das aufgrund der Ratifizierung durch die EU kürzlich in Kraft trat; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, wie wichtig internationale Gremien und Maßnahmen auf globaler Ebene sind, um die weltweiten Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu verringern;

3. fordert die Kommission auf, zu bewerten, ob eine einheitliche und gemeinsame Methode zur Messung der Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Versorgungskette und für alle modalen Verkehrsträger eingeführt werden könnte;

4. vertritt die Ansicht, dass es im Bereich Logistik für die EU in erster Linie darum geht, die Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit so weit wie möglich zu verringern (insbesondere des Straßengüterverkehrs, auf den etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen der Verkehrsbranche entfallen), indem im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris die Luft- und Lärmbelastung gesenkt und die Effizienz gesteigert wird;

5. ist der Ansicht, dass dafür gesorgt werden muss, dass der Ausbau des Logistikwesens insbesondere für jene Personen, die bereits starker Umweltverschmutzung ausgesetzt sind, nicht zur Verschlechterung ihrer Lebensbedingungen führt, und bekräftigt, dass bei der Beurteilung von Infrastrukturprojekten die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden müssen, und zwar in vollständigem Einklang mit den Rechtsvorschriften der EU und insbesondere der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die von den Mitgliedstaaten ordnungsgemäß umzusetzen, durchzuführen und durchzusetzen ist;

6. betont, dass dafür gesorgt werden muss, dass die geplante Infrastruktur dem tatsächlichen Bedarf an nachhaltiger Logistik entspricht und keine untragbare Belastung für die Umwelt darstellt; unterstreicht in diesem Zusammenhang, dass dem Schutz der Artenvielfalt und der Verwirklichung der Erhaltungsziele der EU bei der Planung und Umsetzung des TEN-V-Netzes deutlich stärker Rechnung getragen werden sollte;

7. betont, dass technologische Innovationen zu einem schnelleren und kostengünstigeren Übergang zu einem effizienteren und nachhaltigeren europäischen Verkehrssystem beitragen können, indem sie auf drei Hauptfaktoren einwirken: Fahrzeugeffizienz durch neue Motoren, neue Werkstoffe und neue Konstruktionsweisen, Verwendung umweltschonender Energie durch neue Kraftstoffe und Antriebssysteme (insbesondere da 95 % der in der Verkehrsbranche der EU eingesetzten Energie mineralölbasiert sind) sowie bessere Nutzung von Verkehrsnetzen durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie; vertritt in diesem Zusammenhang die Ansicht, dass sich die Umweltbilanz der Verkehrsbranche verbessern wird, wenn die Energieversorgung der Branche nicht mehr auf fossilen Brennstoffen beruht, und dass daher in Betracht gezogen werden sollte, unter anderem Anreizprogramme einzuführen, mit denen gefördert werden soll, dass schwere Nutzfahrzeuge und Schwerfahrzeuge zügig auf umweltfreundlichere alternative Antriebssysteme umgestellt werden, sowie Maßnahmen vorzusehen, mit denen Flüssigerdgas als Alternative zu Dieselkraftstoff und als Übergangskraftstoff gefördert wird, bis alternative Antriebssysteme (etwa basierend auf Akkumulatoren oder Brennstoffzellen) wettbewerbsfähig sind;

8. fordert die Kommission auf, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken, indem für die umfassende Interoperabilität und Anbindung der Bahnnetze und den gleichberechtigten Zugang der Unternehmen gesorgt wird, und bei den Binnenwasserstraßen, dem Fluss-Seeverkehr, dem Seeverkehr und dem Luftverkehr für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen sowie den multimodalen und intermodalen Verkehr zu fördern; weist außerdem darauf hin, dass bei allen Verkehrsnetzen Maßnahmen erforderlich sind, mit denen für eine unterbrechungsfreie Anbindung der unterschiedlichen Verkehrsmittel gesorgt wird, damit die Verlagerung auf andere Verkehrsträger sowie die Logistik beim Güterverkehr effizienter und nachhaltiger werden, wodurch dafür gesorgt wird, dass die Dienste vereinfacht und zuverlässiger werden und Regelungshemmnisse sowie technische und betriebliche Hemmnisse abgebaut werden; vertritt in diesem Zusammenhang die Ansicht, dass die Kommission einen Rahmen für den elektronischen Informationsaustausch und die elektronische Verkehrssteuerung im multimodalen Güterverkehr (e-Freight) vorschlagen sollte, um einen vereinfachten, papierlosen, nahtlosen und transparenten Informationsfluss zwischen Unternehmen und Behörden zu ermöglichen;

9. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in Anbetracht der durch Lärmbelastung verursachten nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit wirksamere Maßnahmen und Anreizprogramme einzuführen, ohne die allgemeine Sicherheit zu beeinträchtigen, um die Bahngesellschaften darin zu bestärken, gegen den durch den Schienengüterverkehr verursachten Lärm vorzugehen, insbesondere da vor allem in städtischen Gebieten beinahe 7 Millionen Menschen in der EU durch den Schienenverkehr einer übermäßigen Lärmbelastung oberhalb der Schwellenwerte ausgesetzt sind; fordert in diesem Zusammenhang, dass die Kommission Höchstwerte für Lärmemissionen im Schienengüterverkehr einführt;

10. betont, dass die Neubelebung von Eisenbahnstecken und die Förderung der Binnenwasserstraßen im Rahmen der Strategie der EU für nachhaltigen Verkehr stärker in den Mittelpunkt gerückt werden sollten; vertritt die Ansicht, dass die Mitgliedstaaten und die Kommission neue, nichtdiskriminierende Initiativen vorschlagen sollten, mit denen der Ausbau der Eisenbahnbranche in ganz Europa gefördert wird, da insbesondere der Marktanteil dieser Branche seit Beginn der Wirtschaftskrise stetig zurückgegangen ist; weist die Kommission und die Mitgliedstaaten erneut auf die im Weißbuch zum Thema Verkehr aus dem Jahr 2011 (COM(2011)0144) genannten ehrgeizigen Ziele hin, wonach bis 2030 30 % und bis 2050 50 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen verlagert werden sollen;

11. betont, dass die Seehäfen an andere Verkehrsträger, insbesondere die Schiene, angebunden werden müssen, wenn es gilt, die Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsträger zu fördern, die Intermodalität zu verbessern und die CO2-Emissionen zu verringern; fordert die Kommission auf, sich in ihren Bemühungen vorrangig auf eine bessere Anbindung der Seehäfen zu konzentrieren, die noch nicht an die Schiene und die TEN-V-Korridore angebunden sind;

12. betont, wie wichtig es ist, in die sogenannte Logistik der letzten Meile zu investieren, die logistischen Vorgänge vor allem an den städtischen Knotenpunkten und den Häfen umweltverträglicher zu gestalten, um die Anbindung der städtischen Knotenpunkte an die Hauptkorridore zu verbessern, da sie Quell- und Zielgebiet des Großteils der Verkehrsströme sind, und die Verwaltungs- und Zollabfertigungsverfahren zu vereinfachen, damit der gesamte Zeit- und Kostenaufwand im Verkehrswesen sinkt; weist auf das Potenzial der Binnenschifffahrt und der Seeschifffahrt für das TEN-V-Netz hin, wenn es darum geht, die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu verringern;

13. fordert die Kommission auf, den Ausbau des Elektroverkehrs und der erforderlichen Infrastruktur entlang des gesamten TEN-V-Netzes und insbesondere in den Stadtzentren zu fördern und die Ausarbeitung innovativer Verkehrsprojekte zu unterstützen, etwa in den Bereichen Elektrofahrzeuge, Einsatz erneuerbarer Energieträger, Entwicklung alternativer Kraftstoffe und Aufbau der dafür erforderlichen Infrastruktur; betont, dass die CO2-Emissionen im Allgemeinen sowie die Schadstoff- und Lärmbelastung vor Ort im Besonderen durch den Einsatz leichter Elektronutzfahrzeuge für die Logistik der letzten Meile gesenkt werden und dass dadurch folglich zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten beigetragen wird; hebt daher hervor, dass an Logistikknotenpunkten Ladeinfrastruktur erforderlich ist;

14. betont, welches Potenzial Forschung und Innovationen haben, wenn es darum geht, ein aus ökologischer Sicht nachhaltiges, digitalisiertes Logistikwesen aufzubauen, bei dem die IT-Systeme und IT-Dienstleistungen besser kompatibel und stärker vernetzt sind;

15. betont, wie wichtig die Vollendung des digitalen Binnenmarkts für die Verkehrs- und Logistikbranche ist; unterstreicht außerdem, dass insbesondere dafür gesorgt werden muss, dass das gesamte TEN-V-Netz sowie die Schienenverkehrskorridore stets vernetzt, verfügbar, zuverlässig und stabil sind;

16. fordert die Kommission auf, in engem Zusammenwirken mit dem Strategischen Energietechnologie-Plan (SET-Plan) eine neue Innovations- und Einführungsstrategie für die Verkehrsbranche auszuarbeiten, um geeignete Führungs- und Finanzierungsinstrumente zu ermitteln und für die rasche Umsetzung von Forschungsergebnissen zu sorgen;

17. fordert die Kommission auf, die Daten über die Verkehrsströme entlang der Korridore und die Nutzung des multimodalen Verkehrs unter anderem durch einen kohärenten Rechtsetzungsansatz auf EU-Ebene insbesondere für KMU leichter verfügbar zu machen, den Datenaustausch zu vereinfachen und die in der Branche tätigen lokalen Betreiber und öffentlichen Behörden stärker einzubinden, damit – unter anderem durch den Austausch bewährter Verfahren – das Lieferkettenmanagement verbessert wird und die Ressourcen sowie die Infrastruktur effizienter genutzt werden, da die Digitalisierung von Dienstleistungen sehr wichtig ist, wenn es gilt, umweltfreundlichere Verkehrslösungen voranzubringen; betont, dass Akteure wie Anbieter von digitalem Kartenmaterial und Navigationsdiensten Zugang zu den Daten über die Verkehrsströme erhalten müssen, damit intermodaler Verkehr, effizientere Routenberechnung, automatisiertes Fahren, intelligente Verkehrssysteme und das sogenannte Platooning (bei dem mehrere Fahrzeuge im Konvoi fahren) im Straßengüterverkehr möglich werden, wobei durch Letzteres der Windschatten besser genutzt werden kann, wodurch Emissionen verringert und die Kapazität der Straßen erhöht werden;

18. weist darauf hin, dass die Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich derzeit an die einzelnen Verkehrsträger gebunden sind und in den Zuständigkeitsbereich verschiedener internationaler Gremien (etwa der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation) fallen; weist außerdem darauf hin, dass die umfassende Überprüfung und der Ausbau des multimodalen Verkehrssystems aufgrund der vielen beteiligten Akteure eine Herausforderung darstellen;

19. empfiehlt, den Einbau von Alkohol-Wegfahrsperren mit einer niedrigen, wissenschaftlich belegten Toleranzgrenze in alle neuen Güterfahrzeuge verpflichtend vorzuschreiben;

20. fordert die Kommission auf, mehr Ressourcen zur Verfügung zu stellen und die Wirksamkeit der EU-Mittel zu erhöhen, vor allem im Hinblick auf jene Vorhaben, mit denen die negativen Auswirkungen des Verkehrs und insbesondere des Güterverkehrs auf die Umwelt verringert werden sollen, sowie im Hinblick auf jene nachhaltigen Vorhaben, die mit höherem Risiko verbunden und daher für private Investoren möglicherweise weniger interessant sind;

21. fordert die Kommission auf, zu prüfen, welche Auswirkungen die Verbreitung der „Just-in-time“-Strategie aufgrund des erhöhten Fahrzeugaufkommens auf die Umwelt hat;

22. betont, dass die Vertriebslogistik und die Rückführungslogistik unter anderem im Hinblick auf den schrittweisen Übergang zur Kreislaufwirtschaft zusammengeführt werden müssen, damit das Gesamtfahrzeugaufkommen im Güterverkehr verringert wird.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG  
IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Datum der Annahme** | 8.11.2016 |  |  |  |
| **Ergebnis der Schlussabstimmung** | +:  –:  0: | 52  2  0 | | |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder** | Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Cristian-Silviu Buşoi, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Mireille D’Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Jørn Dohrmann, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Estefanía Torres Martínez, Damiano Zoffoli | | | |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter** | Nicola Caputo, Michel Dantin, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Peter Jahr, James Nicholson, Jasenko Selimovic, Bart Staes | | | |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)** | Jens Nilsson, Marco Valli | | | |

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG  
IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Datum der Annahme** | 5.12.2016 |  |  |  |
| **Ergebnis der Schlussabstimmung** | +:  –:  0: | 41  4  0 | | |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder** | Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle | | | |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter** | Daniel Dalton, Fabio De Masi, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg | | | |
| **Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)** | Jeroen Lenaers | | | |

1. Angenommene Texte, P8\_TA(2015)0310. [↑](#footnote-ref-1)
2. Angenommene Texte, P8\_TA(2015)0423. [↑](#footnote-ref-2)
3. ABl. C 295E vom 4.12.2009, S. 79. [↑](#footnote-ref-3)
4. ABl. C 187E vom 24.7.2008, S. 154. [↑](#footnote-ref-4)
5. ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129. [↑](#footnote-ref-6)
7. ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22. [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t> [↑](#footnote-ref-8)
9. <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf> [↑](#footnote-ref-9)
10. <http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_de.pdf> [↑](#footnote-ref-10)