



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.6.2006
KOM(2006) 336 endgültig

-

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Güterverkehrslogistik in Europa - der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität

{SEK(2006) 818}
{SEK(2006) 820}

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS
UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Güterverkehrslogistik in Europa - der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität

1. Einleitung

Wie im Zwischenbericht zum Weißbuch von 2001¹ betont wird, spielt die Logistik eine zentrale Rolle bei der Gewährleistung nachhaltiger Mobilität und trägt bei zur Verwirklichung anderer Ziele, z.B. Umweltschutz und Energieversorgungssicherheit.

Die europäische Verkehrspolitik ist seit Jahren gekennzeichnet durch Liberalisierung und Harmonisierung. So erhielt das Verkehrssystem allmählich sein heutiges Aussehen. Die Globalisierung und das Prinzip eines erweiterten Europas stellen uns vor neue Herausforderungen. Das rasche Wachstum des Güterverkehrs, das weitgehend auf wirtschaftliche Entscheidungen zurückzuführen ist, trägt zu Wachstum und Beschäftigung bei, allerdings auch zu Verkehrsüberlastung, Unfällen, Lärm, Umweltverschmutzung, stärkerer Abhängigkeit von Einfuhren fossiler Brennstoffe und Energieverlusten. Die Infrastrukturressourcen sind begrenzt, und jede Unterbrechung der Versorgungskette (z. B. Störung der Energieversorgung) hat notwendigerweise negative Auswirkungen auf die Wirtschaft der EU. Ohne entsprechende Maßnahmen wird die Situation sich weiter verschlechtern und die Wettbewerbsfähigkeit Europas und unser aller Umwelt immer stärker beeinträchtigen.

Um diese Probleme zu bewältigen, muss das europäische Verkehrssystem durch moderne Logistikkösungen optimal gestaltet werden. Die Logistik vermag die Effizienz der einzelnen Verkehrsträger und von Verkehrsträgerkombinationen zu steigern. Im Ergebnis sollte mit einer geringeren Anzahl von Transporteinheiten (Fahrzeugen, Güterwagen und Schiffen) ein größeres Gütervolumen transportiert werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden entsprechend abnehmen. Bahnstrecken und Binnenschiffahrtswege müssen modernisiert werden. Der Luftfrachtverkehr sollte besser in das System integriert werden, man sollte sich um eine Beschleunigung der positiven Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs bemühen und die Hochseeschifffahrt sowie deren Hinterlandanbindung sind auszubauen.

Die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger muss realisiert werden, soweit dies möglich ist, vor allem bei längeren Strecken, in Ballungsgebieten und in überlasteten Korridoren. Gleichzeitig ist bei allen Verkehrsträgern eine Optimierung erforderlich. Alle Verkehrsträger müssen umweltfreundlicher, sicherer und energieeffizienter werden. Schließlich kann mit der "Co-Modalität", d.h. der effizienten Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen, eine optimale und nachhaltige Nutzung der Ressourcen erreicht werden.

Logistikmaßnahmen sind unerlässlich, wenn Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in Europa entsprechend der überarbeiteten Agenda von Lissabon für Wachstum und Beschäftigung² aufrechterhalten und erhöht werden sollen. Europa muss sich den Herausforderungen im

¹ „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ - KOM(2006) 314.

Verkehrsbereich stellen und logistische Konzepte in seine Verkehrspolitik aufnehmen. Es ist marktorientiert vorzugehen, die gesellschaftliche und die ökologische Dimension sind zu berücksichtigen, und das Ergebnis muss eine für alle Beteiligten vorteilhafte Situation sein. Im Hinblick auf diese Ziele wird in dieser Mitteilung geprüft, ob und an welcher Stelle die EU Maßnahmen mit einem „Mehrwert“ bieten könnte, um die Entwicklung der Güterverkehrslogistik in Europa und weltweit voranzubringen.

Diese Arbeiten könnten eine Rahmenstrategie für die Güterverkehrslogistik zum Ergebnis haben. Im Anschluss an die Konsultationen zu dieser Mitteilung plant die Kommission 2007 die Vorlage eines Aktionsplans für die Güterverkehrslogistik.

2. Gegenstand

Der Verkehr ist integraler Bestandteil der logistischen Versorgungskette. Der Schwerpunkt der Kommission liegt auf der Logistik im Güterverkehr, wobei alle Verkehrsträger berücksichtigt werden. Das Konzept der Kommission beinhaltet eine Vielzahl von Aspekten, u. a. die rein verkehrsträgerbezogene Logistik und die multimodale Logistik, und betont die Notwendigkeit einer optimalen Komplementarität der Verkehrsträger in einem effizienten, nahtlosen europäischen Verkehrssystem, das den Verkehrskunden optimale Dienste bieten kann.

Bei der Entwicklung der Güterverkehrslogistik handelt es sich in erster Linie um eine geschäftsbezogene Tätigkeit und somit um eine Aufgabe für die Industrie. Den staatlichen Stellen kommt jedoch bei der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen und der Gewährleistung, dass die Logistik ihren Platz auf der politischen Tagesordnung behält, eine wesentliche Rolle zu. Bei diesem Konzept geht es schwerpunktmäßig um die Verbesserung der Rahmenbedingungen, die Europa der logistischen Innovation bieten kann, während die internen Abläufe der betrieblichen Logistik den Unternehmen selbst überlassen bleiben.

Im Rahmen dieser Mitteilung bezeichnen:

- „Güterverkehrslogistik“: die Planung, Organisation, Leitung, Überwachung und Durchführung von Güterverkehrsdiensten in der Versorgungskette,
- „Ko-Modalität“: die effiziente Nutzung der Verkehrsträger bei getrenntem oder multimodalem Einsatz im Rahmen des europäischen Verkehrssystems, mit dem Ziel einer optimalen und nachhaltigen Ressourcennutzung,
- „Multimodalität“: den Transport von Gütern mittels zweier oder mehrerer Verkehrsträger, ungeachtet der Art der Güter, in einer einzigen Beförderungskette,
- „unabhängige Logistikdienste“: die Inanspruchnahme externer Logistikdienstleister, die die logistischen Tätigkeiten vollständig oder zu einem beträchtlichen Teil erbringen.

3. Der europäische Logistikmarkt

² „Ein innovatives Europa schaffen“, Bericht der unabhängigen Expertengruppe „FuE und Innovation“, die im Anschluss an das Gipfeltreffen in Hampton Court im Januar 2006 eingesetzt wurde.

Die globale Logistik-Industrie wird auf ein Volumen von etwa 5,4 Billionen Euro bzw. 13,8 % des globalen BIP geschätzt. In Europa und Nordamerika werden davon je 1 Billion Euro jährlich ausgegeben³. Der Wettbewerb im europäischen Logistik-Sektor ist stark ausgeprägt, was der geringen Konzentration von Drittdienstleistern im Logistikbereich in Europa zu entnehmen ist. Die zwanzig größten dieser Unternehmen verfügen nur über einen Marktanteil von 33%⁴.

Im Durchschnitt machen die Logistikkosten (Transport- und Lagerkosten) 10-15% der Gesamtkosten des Endprodukts aus.

Die Globalisierung der Produktion und der entsprechenden Lieferketten erhöht den Transportbedarf. Die Logistik wird nicht nur innerhalb Europas immer wichtiger, sondern gewinnt auch für die internationalen Geschäftsbeziehungen Europas immer mehr an Bedeutung. Der Wettbewerb zwischen Europa und den Vereinigten Staaten und vor allem dem Fernen Osten entwickelt sich zu einem bedeutenden Faktor und kann Auswirkungen auf Knotenpunkte (insbesondere Seehäfen und Flughäfen) und die Infrastrukturkapazität haben. Die Markt- und Geschäftsintegration durch Zusammenarbeit Europas mit anderen großen Logistikzentren in der Welt (z. B. den Vereinigten Staaten, Russland, Japan, China, Indien, Brasilien) muss gefestigt werden. Der Zugang zu den Verkehrsmärkten ist bereits Gegenstand bilateraler und multilateraler Verhandlungen.

Ein zuverlässiges Bild des europäischen Logistikmarktes kann derzeit kaum erstellt werden, denn die statistischen Informationen sind unzureichend.

Es existieren mehrere – zum Teil widersprüchliche – Trends. Auf der einen Seite findet eine Zentralisierung der logistischen Organisation in europäischen und regionalen Verteilungszentren statt, auf der anderen wird angesichts der Auslastung der europäischen Straßen die Dezentralisierung erneut verstärkt, um mittels lokaler Lager oder Pufferlager den Kunden rasch zu bedienen. Outsourcing logistischer Tätigkeiten ist ebenfalls ein spürbarer Trend. Verlagerer kaufen z. B. multifunktionale Logistikdienste von externen Dienstleistern (z. B. Drittdienstleistern). In den letzten Jahren wurde diese Zusammenarbeit zwischen Verladern und Dienstleistern immer stärker langfristig ausgerichtet und ist heute außerdem in Bezug auf Organisationsstrukturen und Informatik stark integriert. Ferner erkennen die Unternehmen in der EU im Zusammenhang mit der Optimierung ihrer Lieferketten immer mehr, dass es interessante Alternativen zum Straßentransport gibt. So bieten große Verkehrsunternehmen umfassende Logistikdienste an, bei denen mehrere Verkehrsträger eingesetzt werden, denn so erhalten sie Kosten- und damit Wettbewerbsvorteile.

Logistische Entscheidungen sind noch von anderen Faktoren abhängig, z. B. Umwelterwägungen (Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen), Sicherheit der Energieversorgung und Standort des Unternehmens. Diese Faktoren haben erhebliche

³ „Estimation of Global and National Logistics Expenditures“ (Prognose der globalen und nationalen Logistikausgaben). Aktualisierung 2002 von A. Rodrigues, D. Bowersox und R. Calantone (veröffentlicht im „Journal of Business Logistics“, Band. 26, Nr. 2, 2005). Die Ergebnisse basieren auf einem ökonometrischen Berechnungsmodell, bei dem 29 Variablen berücksichtigt werden, die Informationen über die geographische Region, das Einkommensniveau, die Größe des Landes, das wirtschaftliche Niveau und den Verkehr (Straßengüterverkehr, Schienengüterverkehr, Luftfrachtverkehr, Container-Hafenverkehr) liefern.

⁴ Logistics Value Chain (Wertschöpfungskette der Logistik) von L. Ojala, D. Andersson und T. Naula (soll erscheinen bei Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

Auswirkungen, die über den Gütertransport hinausgehen und z. B. Investitionen, Beschäftigung und Landnutzung betreffen.

4. Rahmenbedingungen für die Güterverkehrslogistik

4.1. Engere Verbindung von Logistik- und Verkehrspolitik

In der Mitteilung „Europa bewegen“ werden einige bereits laufende Maßnahmen der Kommission, u. a. in den Bereichen Liberalisierung, Harmonisierung, Infrastrukturen, Normung, Förderung und Forschung beschrieben, die sich auf die Güterverkehrslogistik auswirken.

Eine der jüngsten Initiativen ist der Vorschlag der Kommission zur Erhöhung der Sicherheit in der Versorgungskette⁵. Dieser Vorschlag zeigt auf, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Sicherheitsverfahren, die den höchsten Ansprüchen genügen, und einem freien Handelsverkehr gefunden werden muss.

Weitere Arbeiten zur Güterverkehrslogistik sollten dazu führen, dass eine „logistische Perspektive“ in die Verkehrspolitik eingebracht wird. Logistische Erwägungen sollten in Entscheidungen einfließen. Zum Beispiel werden die derzeitigen Überlegungen zur „Kabotage im Straßenverkehr“⁶ auch die Frage zum Gegenstand haben, wie sich die Zahl der Leerfahrten weiter verringern lässt.

Eine echte Komplementarität der Verkehrsträger und fortschrittliche logistische Lösungen ermöglichen eine effiziente Planung, Organisation, Überwachung und Umsetzung unimodaler und multimodaler Verkehrsketten. Spitzenqualität in der Logistik könnte auch im Zusammenhang mit dem Erhalt von Know-how, Qualifikationen und Arbeitsplätzen in Europa katalytisch wirken.

Logistiklösungen können dazu beitragen, den Anstieg des Verkehrsaufkommens in Europa und die nachteiligen externen Folgen des Verkehrs (Emissionen, Unfälle und Verkehrsüberlastung) zu entkoppeln. Sie müssen mit verstärkten Bemühungen zur Optimierung der Effizienz eines jeden einzelnen Verkehrsträgers Hand in Hand gehen. Umweltschutz- und Sicherheitserwägungen werden zunehmend der gesamten Verkehrskette Rechnung tragen müssen.

4.2. Maßnahmenbereiche

Im Februar 2006 veröffentlichte die Kommission ein Konsultationspapier zur intermodalen Logistik⁷, zu dem über 100 Beiträge der Mitgliedstaaten und sonstigen Akteure gingen. Im April 2006 veranstaltete die Kommission einen Konsultationsworkshop mit etwa 70 Teilnehmern.

Die Ergebnisse der Konsultationen zeigten, dass es für einen europäischen Rahmen im Bereich der Güterverkehrslogistik beträchtliche Unterstützung gibt.

⁵ KOM(2006) 79.

⁶ siehe Verordnung (EWG) Nr. 881/92 und www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

4.2.1. *Ermittlung von Problemen und Lösungen*

Die Aufgabe der Industrie, die Güterverkehrslogistik zu entwickeln, und die Aufgabe der Behörden, einen geeigneten Rahmen für die Optimierung der Logistik zu schaffen, erfordern kontinuierliche Kooperation und einen ständigen Dialog zwischen den Beteiligten.

Derzeit gibt es kein umfassendes Bild der konkreten Hindernisse, die einer rascheren Entwicklung der Güterverkehrslogistik in Europa entgegenstehen.

Entsprechend der erfolgreichen Feststellung von Hindernissen im Kurzstreckenseeverkehr, sollte eine Gruppe der Anlaufstellen eingerichtet werden, um fortlaufend konkrete Hindernisse für die Güterverkehrslogistik zu ermitteln und aus dem Weg zu räumen. Diese Anlaufstellen würden ihren jeweiligen Mitgliedstaat und die Industrie (Logistik-Dienstleister und Kunden) vertreten. Abgesehen von der Beseitigung der Hindernisse könnten sie Wissen austauschen, beste Praktiken weitergeben und einen Beitrag zur Entwicklung politischer Maßnahmen leisten.

Die Beteiligung von Berufsorganisationen und Gewerkschaften wird zum Erfolg von Leitlinien und Neuerungen im Logistikbereich beitragen.

4.2.2. *Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT)*

Ortung und Verfolgung von Ladungen ist eine Vorbedingung für effiziente Logistik. Die Einführung des Satellitennavigationssystems GALILEO wird diese Entwicklung ebenso positiv beeinflussen wie das System zur Fernidentifizierung und -verfolgung LRIT (Long-range Identification and Tracking), das Flussinformationssystem RIS (River Information System) und das automatische Schiffsidentifizierungssystem AIS (Automatic Identification System). Auch das System für den Austausch von Seeverkehrsinformationen SafeSeaNet dürfte zur Verbesserung der Logistik im Bereich der Schifffahrt beitragen. Beim Bahnverkehr dürften die Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF) und das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) Anwendungen für eine integrierte Bahnlogistik liefern.

Intelligente Technologien müssen eingeführt werden, um Verzögerungen in der Lieferkette aus Sicherheitsgründen oder anderen Gründen zu vermeiden⁸. Eine dieser Technologien ist die Funkerkennung (RFID), die einen wachsenden Markt darstellt, jedoch zusätzliche Forschung und Arbeiten in den Bereichen Frequenzverwaltung, Interoperabilität und Normung erfordert⁹. Weitere Faktoren in diesem Zusammenhang sind gemeinsame Nachrichtenstandards (z. B. EDI/EDIFACT) und neue Kommunikationsplattformen (z. B. XML).

Die einzelstaatlichen Verkehrsbehörden bemühen sich immer stärker um neue Lösungen für eine bessere Verwaltung ihrer Verkehrssysteme. Eine dieser Lösungen, die demnächst einsetzbar sein wird, ist die Straßennetzverwaltung anhand intelligenter Verkehrssysteme (ITS). Damit die Integrität des Binnenmarktes gewährleistet ist, dürfen nationale Lösungen nicht zu Handelshemmnissen werden, sondern müssen in der ganzen EU komplementär sein und auf interoperablen Standards beruhen.

Die Unternehmen sollten leicht Zugang zu IKT-Systemen haben. Geschlossene Systeme

⁸ Siehe Forschungstätigkeiten im Zusammenhang mit den Technologien für die Informationsgesellschaft (TIG).

⁹ Siehe Ergebnisse der öffentlichen Anhörung auf www.rfidconsultation.eu/.

bringen Anlaufkosten für Technologie und Software mit sich, womit für KMU die volle Beteiligung am Markt erschwert wird.

Gemeinsame, von Herstellern und Betreibern allgemein anerkannte Normen und Synergien zwischen den Systemen sind der Schlüssel zur Steigerung der Effizienz der Logistik. Die Entwicklungen sollten in Richtung Interoperabilität und gemeinsame Nachrichtensysteme mit offener Architektur für die Kommunikation zwischen den Akteuren gehen. Die ITS-Tauglichkeit muss ein Teil der Erstausrüstung von Ausrüstung und Infrastrukturen sein, um spätere kostspielige Nachrüstungen zu vermeiden. Der Datenaustausch zwischen Verkehrsträgern ist ebenfalls schwerpunktmäßig zu behandeln. Die Interoperabilität spielt beim Informationsaustausch zwischen Unternehmen und Behörden eine besondere Rolle, die Verbundfähigkeit ist für die Logistik zwischen Unternehmen und zwischen Unternehmen und Kunden ebenfalls entscheidend.

Die Güterverkehrslogistik muss auch im 7. Rahmenprogramm eine Priorität für die Forschung bleiben, denn technische Innovationen können in diesem Bereich neue Wege eröffnen.

4.2.3. Logistische Ausbildung

Verlader, Verkehrsnutzer und Betreiber legen besonderen Wert auf Qualifikation, Kenntnisse und Kompetenz des Verkehrspersonals und der an den logistischen Entscheidungen Beteiligten. Bei der von Hochschulen und sonstigen europäischen Einrichtungen angebotenen Aus- und Fortbildung im Bereich Verkehr und Logistik gibt es jedoch große Unterschiede.

Die Ausbildung von heute ist die Vorbereitung auf die Mobilität von morgen. Die Kommission erwägt, im Rahmen eines freiwilligen Systems Ausbildungsbescheinigungen für Güterverkehrslogistiker zu fördern, die gegenseitig anerkannt werden können. Eine solche Harmonisierung der Bescheinigungen und weitere Maßnahmen zur Vernetzung von Ausbildungseinrichtungen würden einen Beitrag zur Kompatibilität und Qualität der Ausbildung in Europa leisten. Die Inhaber solcher Bescheinigungen hätten auf dem Arbeitsmarkt einen Vorteil. Unternehmen, die solches Personal einstellen, hätten ihrerseits die Sicherheit, dass bestimmte Kenntnisse vorhanden sind.

Im Rahmen des Leonardo-da-Vinci-Programms wurden bereits Arbeiten zu Bescheinigungen und Qualifikationen im Bereich der Logistik durchgeführt. Ferner könnte der demnächst erwartete Europäische Qualifikationsrahmen für lebenslanges Lernen als Referenz dienen.

Ausbildungsmaßnahmen sollten keinesfalls auf das leitende Personal beschränkt sein. Stattdessen sollten lebenslanges Lernen und berufliche Bildung auf allen Ebenen des Logistiksektors stattfinden, um die Gesamtleistung zu steigern.

4.2.4. Statistische Daten

Die Leistungsfähigkeit der Logistik auf dem europäischen Verkehrsmarkt ist zu überwachen, und es muss ein internes und externes Benchmarking - im Vergleich zu anderen Kontinenten - stattfinden. Statistische und sonstige Indikatoren müssen entwickelt werden, um ein zuverlässiges Bild der Lage und ihrer Weiterentwicklung zu erhalten. Die Kommission plant, geeignete Verfahren und Indikatoren zu erarbeiten.

4.2.5. Nutzung der Infrastruktur

Die Qualität der Infrastruktur ist ein Schlüssel zur Logistik im Güterverkehr. Die Infrastrukturplanung im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und der Strukturfonds verbessert das umfassende Infrastrukturnetz, das Europa braucht, um in einem Raum ohne innere Grenzen wirtschaften und sich den Herausforderungen der Globalisierung stellen zu können.

Die Errichtung neuer Infrastruktur ist kein Selbstzweck. Die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur lässt sich durch die Umsetzung effizienter und nachhaltiger logistischer Lösungen optimieren. Dazu gehören Flottenmanagement, Management der Schienenverkehrs- und Binnenschiffahrtsinfrastruktur, eine bessere Zusammenarbeit zwischen Geschäftspartnern und zwischen Infrastrukturbetreibern, eine vollständige Nutzung der Ladekapazitäten, die Vermeidung unnötiger Leerfahrten und die verkehrsträgerübergreifende Bündelung von Ressourcen unter Wahrung der europäischen Wettbewerbsvorschriften. Falls jedoch das Fehlen geeigneter Infrastruktur eindeutig ein Hindernis darstellt, ist dies zu beheben. Die EU hat 30 vorrangige Projekte ermittelt, die bis 2020¹⁰ abgeschlossen sein sollen und auch der Weiterentwicklung der Logistik förderlich sein dürften.

Die Effizienz der Umschlagseinrichtungen (einschließlich Seehäfen und Flughäfen) ist für eine leistungsfähige Logistik grundlegend. Diese Einrichtungen sollten moderne Technologien einsetzen, z. B. fortgeschrittene EDV, und über hochwertige Verkehrsanbindungen für modale Lösungen verfügen. Zusätzliche private Investoren müssen angezogen und gehalten werden, und europäische Vorschriften müssen den geeigneten rechtlichen Rahmen bilden. Die Leistungsqualität ist durch geeignete Maßnahmen wie Kooperation, sozialer Dialog und Rechtsvorschriften ständig zu verbessern.

4.2.6. *Dienstqualität*

4.2.6.1. Anerkennung von Qualität

In der Industrie sind eine Reihe von Leistungsindikatoren bzw. Benchmarks zur Bewertung und Kontrolle der Dienstqualität in Gebrauch. Stark zielgerichtete Indikatoren können für die Kontrolle einer großen Bandbreite von Dienstleistungen und Produktionsphasen eingesetzt werden. Die Kommission hat bereits das verkehrsträgerübergreifende vergleichende Benchmarking geprüft¹¹. Die Arbeiten sollten im Hinblick auf die Einführung von Benchmarks für die Güterverkehrslogistik und damit zusammenhängende Dienstleistungen auf europäischer Ebene fortgesetzt werden. Die Festlegung europäischer Benchmarks würde eine einheitliche Bewertung der logistischen Leistung ermöglichen. Im Luftverkehr werden von den Verladern solche Benchmarks bereits häufig verwendet. Die Unternehmen könnten diese Indikatoren auch für ihre internen Zwecke weiterentwickeln.

Benchmarking und die Auszeichnung von Höchstleistungen könnte im Kurzstreckenseeverkehr und bei den Hochgeschwindigkeitsseewegen eingesetzt werden. Auf der Grundlage der hierbei gesammelten Erfahrungen könnte ein solches Qualitätszeichen auch bei Logistikketten mit anderen Verkehrsträgern angewendet werden.

Neben einem Qualitätszeichen für Logistikketten oder einzelne Dienstleistungen könnte aus diesen Arbeiten auch ein umfassenderes Qualitätszeichen für Unternehmen hervorgehen, das die Gesamttransportleistung eines Unternehmens zum Gegenstand hat. Der mit einem solchen

¹⁰ Entscheidung Nr. 884/2004/EG.

¹¹ ISL, Bremen, Januar 2006.

Zeichen verbundene Verwaltungsaufwand sollte so gering wie möglich und mit bestehenden Zertifikaten vereinbar sein. Das Zeichen wäre in einem stark wettbewerbsorientierten Umfeld ein wirksames Marketinginstrument. Ein solches Zeichen könnte ökologische Erwägungen und beste Verfahren einbeziehen.

4.2.6.2. Ein Netz für den Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr krankt an mangelnder Zuverlässigkeit und Effizienz, die u. a. auf die ungenügende technische und administrative Interoperabilität und den Vorrang des Personenverkehrs bei Strecken mit gemischtem Verkehr zurückzuführen sind. Es sind Maßnahmen erforderlich, die die Interoperabilität verbessern und die durch den gemischten Verkehr verursachten Verzögerungen verringern.

Die Kommission plant die Vorlage eines Aktionsplans zur Förderung eines am Güterverkehr orientierten Bahnnetzes, das die Einrichtung spezieller Güterverkehrskorridore ermöglicht. Solche Korridore könnten einen Beitrag zum Erzielen erheblich höherer Zuverlässigkeit, Leistung und Wettbewerbsfähigkeit internationaler Güterverkehrsdienste leisten.

4.2.7. *Förderung und Vereinfachung multimodaler Ketten*

4.2.7.1. „Verwaltung aus einer Hand“ und „Gemeinsamer europäischer Seeverkehrsraum“

Logistische Flüsse, insbesondere multimodaler Art, können durch „Verwaltung aus einer Hand“ oder „einzige Anlaufstellen“ gefördert werden. Dabei erfolgt die Abwicklung aller Zoll- und sonstigen Formalitäten koordiniert und der Kunde hat für seinen Kontakt zu den Behörden nur eine einzige Anlaufstelle und muss die nötigen Dokumente nur einmal vorlegen. Auch die Warenkontrollen könnten koordiniert an einem Ort und zur selben Zeit erfolgen. Der Vorschlag der Kommission zu einem papierlosen Arbeitsumfeld für Zoll und Handel¹² beinhaltet Rahmenbedingungen, mittels derer die genannten Ziele erreicht und die Formalitäten vereinfacht werden können. Dieser Vorschlag muss nun verabschiedet und so rasch wie möglich umgesetzt werden.

Dies ist insbesondere für den Kurzstreckenseeverkehr von Bedeutung, bei dem ein Schiff, das zwischen zwei Mitgliedstaaten verkehrt, bei jedem Auslaufen eines Hafens und bei jedem Anlaufen des Zielhafens das Zollgebiet der EU verlässt bzw. wieder in dieses eintritt. Mit dem vor kurzem vorgelegten Grünbuch zur künftigen Meerespolitik der EU¹³ gab die Kommission den Anstoß zu einer umfassenden Debatte über den „Gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum“, in dem die gesamte Fahrt eines Schiffes und die von ihm geladenen Güter zuverlässig und sicher verfolgt werden könnten, womit der Bedarf an Einzelkontrollen im rein innergemeinschaftlichen Handel geringer würde.

4.2.7.2. Förderung des multimodalen Verkehrs

Der Einsatz unterschiedlicher Verkehrsträger in einer einzigen Beförderungskette ist ein modernes Konzept, das vor allem einen Mentalitätswandel erfordert.

Eine kürzlich vorgelegte Studie¹⁴ über Möglichkeiten zur Förderung der Intermodalität legte im Wesentlichen das System der Förderstellen für den Kurzstreckenseeverkehr

¹² KOM(2005) 609.

¹³ KOM(2006) 275.

¹⁴ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC - Integrierte Dienste in der intermodalen

¹⁵ und ihre Tätigkeiten zugrunde. Die Kommission hat dieses Konzept geprüft und damit begonnen, Möglichkeiten zu ermitteln, das bestehende Netz der einundzwanzig Förderstellen für den Kurzstreckenseeverkehr derart auszubauen, dass auch die Förderung multimodaler logistischer Lösungen in Landverkehrsketten davon erfasst wird.

4.2.7.3. Die Haftungsfrage im multimodalen Verkehr

Zuständigkeiten und Haftung im internationalen Verkehr ergeben sich aus internationalen Übereinkommen. Häufig enthalten diese unterschiedliche Regeln für die einzelnen Verkehrsträger. Die Komplexität und Vielfalt der Regelungen führt zu Reibungsverlusten in multimodalen Verkehrsketten.

Für die Lader ist die Haftungsfrage kein zentrales Problem, insbesondere, wenn sie dritte Logistikdienstleister in Anspruch nehmen, die Haftungsfragen regeln. Im Allgemeinen lässt sich für eine Beförderung mit mehr als einem Verkehrsträger Versicherungsschutz erhalten.

Die EU sollte sich am Aufbau einer Regulierungsstruktur für den multimodalen Verkehr auf globaler Ebene beteiligen. Parallel dazu ist jedoch der zusätzliche Nutzen einer EU-weiten Haftungsregelung zu prüfen, die auf den europäischen Bedarf zugeschnitten ist.

Die Uneinheitlichkeit der Haftungsregelungen könnte durch die Verwendung eines globalen Beförderungsdokuments ausgeglichen werden, das die gesamte Beförderung von Tür zu Tür abdecken und vereinfachen würde (z. B. multimodaler Frachtbrief, Konnossement). Neben den Bemühungen um eine umfassende Haftungsregelung für Europa könnte die Kommission auch den zusätzlichen Nutzen der Standardisierung eines Beförderungsdokuments für multimodale Verkehrsdienste prüfen.

4.2.8. Verladenormen

Die Kommission hat gemeinsame europäische Normen für intermodale Ladeeinheiten im innergemeinschaftlichen Verkehr vorgeschlagen¹⁶.

Ausgangspunkt für den Vorschlag ist die derzeitige Vielgestaltigkeit dieser Einheiten, durch die Reibungsverluste und Verzögerungen beim Umschlag zwischen verschiedenen Verkehrsträgern entstehen. Darüber hinaus sind Wechselbehälter in der Regel nicht stapelbar, und bei der Verwendung von Standardcontainern werden die im europäischen Straßenverkehr zulässigen Höchstabmessungen häufig nicht voll ausgenutzt. Die europäische Industrie braucht im Interesse der Kostensenkung und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit ein besseres System von Ladeeinheiten für den innereuropäischen Verkehr.

Die Kommission wird geeignete Möglichkeiten erwägen, um europäische Normen in diesem Bereich voranzubringen. Es könnte ferner sinnvoll sein, die Kompatibilität der im Luftverkehr verwendeten Einheiten mit denen anderer Verkehrsträger zu prüfen.

Die Vorschriften über die Abmessungen von Fahrzeugen und Ladeeinheiten sollten den Bedürfnissen fortschrittlicher Logistik und nachhaltiger Mobilität entsprechen.

Transportkette), ECORYS, November 2005.

¹⁵ Siehe: www.shortsea.info.

¹⁶ KOM(2003) 155, geändert durch KOM(2004) 361.

5. Ausblick

Hochwertige Lösungen sind erforderlich, damit Europa seine Stellung auf dem Weltmarkt im Logistikbereich aufrechterhalten bzw. verbessern kann. Eine Position als führendes Logistikzentrum würde – wenn die entsprechenden Maßnahmen ergriffen und Anreize gegeben sind - der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit in Europa dienen und negative Trends (Verlagerung von Geschäftstätigkeiten und Arbeitsplätzen in Länder außerhalb Europas) abschwächen. Die Co-Modalität und ein hoch effizientes Verkehrssystem sind ebenfalls unabdingbar, damit Europa die wachsenden Güterströme bewältigen kann, die täglich auf unseren Infrastrukturen und Wasserströmen befördert werden.

Diese Mitteilung enthält eine Reihe von Ideen, die zu einem Strategierahmen ausgebaut werden könnten, bei dem die Standpunkte der europäischen Organe sowie der sonstigen Akteure und interessierten Parteien zur Durchführbarkeit und zum zusätzlichen Nutzen einer umfassenden EU-Strategie für die Güterverkehrslogistik sowie dazu, ob die oben genannten bzw. andere Maßnahmenbereiche darin aufzunehmen sind, berücksichtigt würden.

Diese Mitteilung und die sich anschließenden Konsultationen sollen 2007 zur Verabschiedung eines Aktionsplans für die Güterverkehrslogistik führen. Dieser Plan soll ein Meilenstein für die Entwicklung einer modernen Güterverkehrslogistik in Europa werden. Gegebenenfalls können gleichzeitig Vorschläge vorgelegt werden.