



2015/2348(INI)

21.9.2016

ENTWURF EINES BERICHTS

über die Logistik in der EU und den multimodalen Verkehr in den neuen TEN-V-Korridoren
(2015/2348(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatlerin: Inés Ayala Sender

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	8

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zur Logistik in der EU und zum 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 Mobilität¹,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 2. Dezember 2015 zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität²,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 4. September 2008 zum Güterverkehr in Europa³,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. September 2007 zum Thema „Güterverkehrslogistik in Europa – der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“⁴,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1315/20135 und die Verordnung (EU) Nr. 1316/20136,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 913/20107,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ (COM(2016)0501),
- unter Hinweis auf die in Rotterdam abgegebene Erklärung der EU-Verkehrsminister vom 20. Juni 2016 zur Umsetzung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V)⁸,
- unter Hinweis auf die von den Koordinatoren der TEN-V-Korridore anlässlich der Rotterdamer TEN-T-Tage 2016 vorgelegten Themenpapiere⁹,
- 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,
- gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie

¹ Angenommene Texte, P8_TA(2015)0310.

² Angenommene Texte, P8_TA(2015)0423.

³ ABl. C 259E vom 4.12.2009, S. 79.

⁴ ABl. C 187E vom 24.7.2008, S. 154.

⁵ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

⁶ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129.

⁷ ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

⁸ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>

¹⁰ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_de.pdf

die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8-0000/2016),

- A. in der Erwägung, dass ein effizienter Verkehr und eine effiziente Logistik unerlässlich für ein wirksames Funktionieren des EU-Binnenmarktes und wichtig für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit, die Schaffung neuer Geschäfts- und Beschäftigungsmöglichkeiten, den Schutz der Umwelt und die Bekämpfung des Klimawandels sind;
- B. in der Erwägung, dass eine zukunftsweisende EU-Logistikpolitik angesichts der sich weltweit herausbildenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und technologischen Trends und Handelsbeziehungen darauf ausgerichtet sein sollte, dem Logistiksektor zu ermöglichen, seine globale Wettbewerbsfähigkeit und seinen Beitrag zur EU-Wirtschaft aufrechtzuerhalten;

EU-Logistik und notwendige Zusatzmaßnahmen im TEN-V-Programm: ein Logistikkoordinator

1. hebt hervor, wie wichtig es für den Wohlstand und für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU ist, den freien Verkehr von Personen, Waren und Dienstleistungen sicherzustellen, auch durch ein effizientes und nachhaltiges Güterverkehrssystem;
2. ist der Auffassung, dass ein nahtloses EU-Infrastruktursystem dem Logistiksektor nur dann Vorteile bringen kann, wenn die vereinbarten Rechtsvorschriften der Union ordnungsgemäß in nationales Recht umgesetzt werden und dabei zusätzliche, den freien Warenverkehr erschwerende rechtliche Anforderungen vermieden werden; appelliert an die Mitgliedstaaten, von der Errichtung neuer Hindernisse abzusehen, und fordert die Kommission auf, Mitgliedstaaten, die die Umsetzung des EU-Rechts verzögern, vor den Europäischen Gerichtshof zu bringen;
3. ist besorgt über die negativen Auswirkungen der Schließungen von EU-Binnengrenzen im Zusammenhang mit der „Flüchtlingskrise“ auf den Logistiksektor; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, beim Ergreifen derartiger Maßnahmen die Güterströme zu berücksichtigen;
4. hebt hervor, dass der Logistik eine nur unzureichend anerkannte Schlüsselrolle bei der Sicherstellung eines effizienten und nachhaltigen Güterverkehrs zukommt; fordert die Kommission auf, bis Ende 2017 eine erneuerte EU-Strategie für Güterverkehrslogistik zu präsentieren, die
 - der neuen TEN-V-Infrastrukturstrategie Rechnung trägt,
 - darauf abzielt, regulatorische, betriebliche und technische Hindernisse noch weiter zu reduzieren,
 - so gestaltet ist, dass eine optimale Nutzung von Ressourcen gewährleistet ist, und
 - eine beschleunigte Übernahme neuer Technologien begünstigt, durch die die Leistung des Sektors gesteigert werden kann;

5. betont, dass die weitere Umsetzung des TEN-V-Netzes dazu beitragen muss, den integrierten multimodalen Güterverkehr in der EU, insbesondere hinsichtlich der Fertigstellung der Kernnetzkorridore bis 2030, sowie die einzelstaatliche Planung innerhalb des Gesamtnetzes voranzubringen;
6. ist der Auffassung, dass für das Gesamtnetz zwar in erster Linie die Mitgliedstaaten zuständig sind, für die EU-Logistik jedoch beide Ebenen wichtig sind, weil sie Voraussetzung für eine stärkere Vernetzung im Kernnetz, die Einleitung von Verkehrsströmen in die Korridore und die Feinverteilung auf den letzten Kilometern sind; vertritt die Ansicht, dass sekundäre Netze nicht außerhalb des EU-Geltungsbereichs bleiben sollten, auch nicht in Bezug auf Finanzierungs- und Regulierungsmaßnahmen, insbesondere, wenn diese den Netzzugang, die Zuweisung von Zeitnischen und mögliche Gebühren betreffen;
7. stellt fest, dass sich besonders viele Knotenpunkte und Güterverkehrsströme im TEN-V-Netz auf dicht besiedelte Gebiete und engmaschige Netze verteilen, in denen dieselben Kapazitäten auch für den Personenverkehr genutzt werden; ist der Ansicht, dass die Gestaltung der Güterverkehrsinfrastruktur im TEN-V, insbesondere in Ballungsräumen, überdacht werden muss; fordert die Kommission auf, die Methode für die Einrichtung von Güterverkehrsnetzen zu überprüfen und besonders auf alternative Transportwege zu achten, die weniger überlastete Knotenpunkte, Terminals und Häfen verknüpfen;
8. bedauert, dass die Mitgliedstaaten die nationalen Infrastrukturpläne allzu häufig ohne Bezug zu den TEN-V-Zielen festlegen; fordert die Kommission mit Nachdruck auf, die Koordinierung zwischen den beiden Planungsebenen zu verstärken, und empfiehlt, dem Europäischen Semester ein Kapitel hinzuzufügen, das die Überwachung der Kohärenz mit angemessenen Korrekturmaßnahmen betrifft; fordert die Kommission auf, Vorhaben von Mitgliedstaaten, die nicht im Einklang mit dem TEN-V-Programm stehen, keine Priorität einzuräumen;
9. 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 für eine flexiblere Anwendung des Stabilitäts- und Wachstumspakts aus, in deren Rahmen echte europäische Infrastrukturvorhaben (d. h. Projekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“) bei der Berechnung der öffentlichen Verschuldung nicht berücksichtigt werden;
10. ist der Auffassung, dass ein effizientes EU-Logistiksystem weitere Koordinierung über die physische Konnektivität hinaus sowie ein operationelles TEN-V-Netz erfordert; fordert die Kommission auf, einen europäischen TEN-V-Koordinator für Logistik zu benennen, der die laufende Arbeit der Koordinatoren im Bereich der Multimodalität effektiv ergänzen, koordinieren und kohärenter gestalten könnte;

Stärkere Vereinfachung und ein neuer Rahmen für die Digitalisierung

11. betont, dass Dokumente sowie Verwaltungs- und Zollverfahren für alle Verkehrsträger dringend stärker vereinfacht werden müssen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen der Agenda für bessere Rechtsetzung redundante EU-Rechtsvorschriften über Verkehr und Mobilität zu analysieren und darüber hinaus auch

ationale, regionale und lokale Vorschriften zu überprüfen, die im Widerspruch zum EU-Recht stehen könnten;

12. fordert die Kommission nachdrücklich auf, einen Rahmen für den elektronischen Informationsaustausch und die elektronische Verkehrssteuerung im multimodalen Güterverkehr vorzuschlagen (e-Freight), um einen vereinfachten, papierlosen, nahtlosen und transparenten Informationsfluss zwischen Unternehmen und Behörden zu ermöglichen;
13. unterstreicht, dass durch die Digitalisierung, den Zugang zu Daten und den Datenaustausch effizientere Verkehrs- und Logistiklösungen möglich werden, sofern für Interoperabilität und einen gleichberechtigten und diskriminierungsfreien Zugang gesorgt ist;
14. hebt hervor, dass eine Weiterentwicklung der Informations- und Kommunikationssysteme erforderlich ist, wobei Galileo und ähnliche Verkehrsmanagement- und Informationssysteme für alle Verkehrsträger in vollem Umfang zum Einsatz kommen müssen;

Das europäische Verkehrssystem mit Logistik als Schwerpunkt gestalten und finanzieren

15. hebt hervor, dass für die TEN-V ausreichend EU-Finanzmittel über den gegenwärtigen mehrjährigen Finanzrahmen hinaus sichergestellt werden müssen; erwartet, dass die Kommission 2017 die Halbzeitüberprüfung für die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) vorlegt, in der eine Optimierung der Maßnahmen vorgeschlagen wird; besteht auf der Anwendung des „Use-it-or-lose-it“-Grundsatzes, wonach nicht verwendete CEF-Mittel für anstehende Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen verfügbar gemacht werden; schlägt vor, 2017 eine besondere Ausschreibung für den Logistikbereich zu multimodalem Verkehr und zu Transportlösungen für städtische Knoten durchzuführen;

Dringliche und effizientere Integration der Verkehrsträger

16. betrachtet das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) als erfolgreiches europäisches Projekt zur Förderung des Schienengüterverkehrs und begrüßt, dass versucht wird, die Bereitstellung dieses Systems durch Aufstellung von Etappenzielen für die einzelnen Korridore zu beschleunigen; ist sich der Einschränkungen bewusst, durch die die Finanzierung von multinationalen Projekten auf mehreren Ebenen (ERTMS) beeinträchtigt wird; fordert die Kommission und die Europäische Plattform für Investitionsberatung auf, spezifische Finanzierungslösungen zu erarbeiten, um den Zugang zu Mitteln aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSD) für den Ausbau des ERTMS zu erleichtern;
17. hebt hervor, dass Interoperabilitätsprobleme mit „weichen“ Maßnahmen wie dem Einsatz interoperabler Schienenfahrzeuge (Niederflurwagen, Lokomotiven mit mehreren Spurweiten usw.) erheblich verringert werden können; fordert Shift2Rail mit Nachdruck dazu auf, den EU-Markt sowie künftige Entwicklungen zu analysieren und Anreize für umweltfreundliche multioperable Infrastruktur- und Schienenfahrzeuglösungen zu bieten, um den multimodalen und kombinierten Verkehr zu fördern;

18. hebt hervor, dass der kombinierte Verkehr intensiviert werden muss und die derzeitigen EU-Vorschriften, einschließlich jener für innergemeinschaftliche Kabotage und Transportdokumente, modernisiert werden müssen; begrüßt die Zusage der Kommission, die Richtlinie 92/106/EWG des Rates zu überprüfen, und fordert die Kommission mit Nachdruck dazu auf, diese Überprüfung umgehend vorzulegen;
19. begrüßt die ersten Schritte der Kommission zur Einführung von Kraftstoffnormen für schwere Nutzfahrzeuge und von CO₂-Grenzwerten; ist der Auffassung, dass größere Abmessungen von schweren Nutzfahrzeugen eine eingehende Überarbeitung der Infrastruktur- und betrieblichen Standards des TEN-V-Netzes erforderlich machen würden und dass mit Alternativmaßnahmen wie der Reduzierung von Leerfahrten größere Effizienzsteigerungen mit geringeren Auswirkungen für die Infrastruktur möglich wären;
20. ist der Ansicht, dass weitere Maßnahmen für einen effizienteren und umweltfreundlicheren Straßenverkehr in der Logistikkette nötig sind; spricht sich dafür aus, für beladene schwere Nutzfahrzeuge, die mit sauberen alternativen Kraftstoffen betrieben werden und den höchsten Emissions-, Lärm-, Sicherheits- und Sozialstandards entsprechen, die Möglichkeit vorzusehen, dass sie an 365 Tagen im Jahr ohne Beschränkungen die Korridore des Kernnetzes befahren dürfen; besteht darauf, dass die Korridore des Kernnetzes mindestens mit alternativen Tankstellen und sicheren LKW-Abstellplätzen ausgestattet sein müssen;
21. betont, dass die Bereitstellung von und der Zugang zu Informationen über multimodale und logistische Dienstleistungen in der EU verbessert werden müssen, insbesondere für KMU, die nur begrenzt Zugang zu diesen Informationen haben; fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit Netzbetreibern ein Handbuch zum multimodalen Verkehr in der EU vorzulegen, in dem die geltenden Abkommen, Werkzeuge, Übereinkommen, Rechtsvorschriften und bewährten Verfahren zusammengefasst sind;

Bessere Fortbildungs- und Arbeitsbedingungen zur Gewinnung von qualifiziertem Personal

22. stellt besorgt fest, dass der Logistiksektor in den kommenden Jahren mit einem Arbeitskräfterrückgang konfrontiert sein wird und dass eine zu langsame Aneignung der digitalen Technologien durch die Beschäftigten die Leistungsfähigkeit des Sektors beeinträchtigen könnte; fordert die Kommission auf, den Aus- und Fortbildungsbedarf auf EU-Ebene sowie die Arbeitsbedingungen, Kosten und Hindernisse zu ermitteln, die potenzielle Arbeitskräfte von einer Erwerbstätigkeit im Verkehrssektor abhalten, und dringend Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Sektor für junge Menschen und künftige Generationen attraktiver zu machen; betrachtet dies als Chance, am Arbeitsmarkt des Verkehrssektors den Beschäftigungsanteil von Frauen und anderen Arbeitssuchenden, wie Migranten in der EU, zu erhöhen;
23. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die jüngsten Empfehlungen des Europäischen Parlaments zur Bekämpfung von Sozialdumping im Verkehrssektor zu berücksichtigen;
24. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Hintergrund

Die Logistik umfasst die Dienstleistungen und Prozesse, die für die Planung, Verwaltung und Durchführung des Waren- und Informationsflusses zwischen einem Ausgangs- und einem Zielort notwendig sind. Eine effiziente und nachhaltige Güterverkehrslogistik ist von höchster Bedeutung für den reibungslosen Ablauf vieler anderer Dienstleistungen und Tätigkeiten in unserer Wirtschaft, die von der Produktion bis zur Auslieferung und Wiederverwertung von Waren und vom lokalen bis zum globalen Niveau reichen.

Der europäische Logistiksektor trägt mit ca. 14 % zum BIP der EU bei und bietet – betrachtet man alle Tätigkeiten insgesamt – Arbeitsplätze für über 11 Mio. Menschen in den Mitgliedstaaten. Darüber hinaus geht man davon aus, dass die wachsende Nachfrage im Güterverkehr, der bereits 2020 wieder die Spitzenwerte aus der Zeit vor der Wirtschaftskrise von 2008 erreichen soll, bis 2040 zu einem Wachstum von über 40 % führen wird. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Güterverkehrslogistik und ihr Beitrag zum europäischen Wachstum und Wettbewerb können daher gar nicht hoch genug geschätzt werden.

Die Politik der EU in den Bereichen Logistik und Güterverkehr sollte unterstützend wirken, wenn es um die Aufrechterhaltung eines günstigen Umfelds, die Beseitigung von Engpässen und die Entfaltung des Wachstums- und Beschäftigungspotenzials des Sektors vor dem Hintergrund neuer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Trends, dynamischer technischer Entwicklungen und eines zunehmend globalen Handels geht. Steigende Energiekosten, die notwendige Reduzierung von CO₂-Emissionen, der Wettbewerb um qualifiziertes Personal in alternden Gesellschaften, die beschleunigte Digitalisierung, der automatische und autonome Fahrzeugbetrieb und Warenumsatz, zunehmend integrierte Lieferketten und eine anhaltende Containerisierung stehen für ein breites Spektrum von Herausforderungen und Chancen, die derzeit auf den Logistiksektor wirken.

2007 hatte die Kommission zuletzt einen Aktionsplan Güterverkehrslogistik erstellt, um das Güterverkehrssystem der EU zu verbessern (Maßnahmen zu intelligenten Verkehrssystemen, e-Freight, Nachhaltigkeit und Effizienz, zur Vereinfachung der Verkehrsketten, zu Fahrzeugabmessungen, Verladenormen, „grünen“ Güterverkehrskorridoren und zur Güterverkehrslogistik in Städten). Seither hat es in vielen Bereichen erhebliche Fortschritte gegeben. Dennoch sind weitere Fortschritte notwendig, vor allem um das Potenzial der neuen, in den letzten Jahren entwickelten Strategie eines multimodalen Verkehrsinfrastrukturnetzes voll auszuschöpfen, das bezüglich des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und bezüglich des Gesamtnetzes bis 2050 in allen Mitgliedstaaten umgesetzt sein soll.

Zielsetzung und Themen dieses Berichts

Vor diesem Hintergrund muss der Logistikbereich dringend zu einem Schwerpunkt der politischen Agenda gemacht werden. Es muss diskutiert werden, wie eine zukünftige Güterverkehrs- und Logistikstrategie der EU aussehen soll, die die wichtige Funktion dieses Sektors unterstützt und die nötigen Prioritäten zur Umsetzung des multimodalen TEN-V-Netzes und seiner Korridore setzt, um einen effizienten und nachhaltigen multimodalen Güterverkehr in der EU im Einklang mit den Zielen des Weißbuchs Verkehr von 2011 zu ermöglichen, insbesondere im Hinblick auf die Ziele der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und

der Verlagerung auf andere Verkehrsträger.

Der vorliegende Bericht zielt darauf ab, den Standpunkt des Europäischen Parlaments zu formulieren und Initiativen anzuregen, die den Bereich der Güterverkehrslogistik unterstützen. Dabei geht es um folgende Hauptaspekte:

EU-Strategie für die Güterverkehrslogistik – Angesichts der Schlüsselrolle, die die Logistik für effiziente und nachhaltige Güterverkehrsabläufe in der EU spielt, sollte die Kommission eine erneuerte Güterverkehrs- und Logistikstrategie vorlegen, die auf der Grundlage der neuen TEN-V-Infrastrukturstrategie die Multimodalität fördern und darauf abzielen sollte, regulatorische, betriebliche und technische Hindernisse noch weiter zu reduzieren, die optimale Nutzung von Ressourcen sicherzustellen, die Übernahme vielversprechender innovativer Technologien zu beschleunigen und die Attraktivität des Sektors für qualifiziertes Personal zu erhöhen.

Die *Förderung eines integrierten multimodalen Güterverkehrs* muss stärker in den Vordergrund gerückt werden, und zwar sowohl bei der Weiterentwicklung der Korridore des TEN-V-Kernnetzes als auch in der einzelstaatlichen Planung der Mitgliedstaaten für das Gesamtnetz, die zweite TEN-V-Ebene, die Kapillareffekte für das Kernnetz mit sich bringt, indem diesem Güterverkehrsströme zugeführt werden und es an die „letzte Meile“ der Zustellung angebunden wird.

Dies erfordert zunächst die koordinierte Entwicklung von Projekten zur Förderung der Multimodalität (Terminaldrehschleifen, Plattformen für den Güterumschlag und Verbindungen in städtischen Knoten), die an der tatsächlichen Verkehrsnachfrage ausgerichtet sind und bezüglich der lokalen, grenzüberschreitenden und korridorweiten Auswirkungen Priorität haben.

Parallel dazu muss es Überlegungen geben, wie die Güterverkehrsinfrastruktur in den TEN-V für Ballungsräume besser gestaltet werden könnte, da dort dichte Netze zum Teil dieselben Kapazitäten wie der Personenverkehr nutzen und neue Verkehrsströme zu zusätzlicher Überlastung, Lärmbelästigung und anderen indirekten Kosten für die Bevölkerung in der Umgebung führen.

Ein *europäischer TEN-V-Koordinator für Logistik* sollte eigens benannt werden, um die laufende Arbeit der Koordinatoren der TEN-V-Korridore im Bereich der Multimodalität zu ergänzen und kohärenter zu machen und die TEN-V-Ziele (einschließlich Schienengüterverkehrskorridore) in dem größeren Kontext einer künftigen Strategie eines effizienten EU-Logistiksystems zu verankern.

Sicherstellung einer optimalen Nutzung der verfügbaren Finanzmittel – Angesichts des umfangreichen Investitionsbedarfs für die Vollendung der TEN-V-Infrastruktur und die angemessene Instandhaltung der Infrastruktur von Straßen, Bahnlinien und Wasserwegen muss es ein zentrales Anliegen sein, sowohl die ausreichende TEN-V-Finanzierung im EU-Haushalt als auch die optimale Nutzung der verfügbaren Mittel und Hilfsmechanismen sicherzustellen. Besonders im Bereich der Multimodalität müssen Mitgliedstaaten, Projektträger und die Kommission sämtliche Synergien zwischen den verfügbaren Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds und der Finanzinstrumente der EIB nutzen und

den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSD) ausschöpfen, wobei sie auch gemischte Konzepte mit verschiedenen Finanzhilfemitteln verfolgen sollten, um noch mehr private Investitionen zu mobilisieren.

Darüber hinaus muss die Kommission zuverlässiger dafür sorgen, dass die Vorschriften zum Stabilitäts- und Wachstumspakt, zu staatlichen Beihilfen und zu Finanzmärkten Investitionen nicht behindern, insbesondere in Bezug auf Projekte, die für das Funktionieren von Güterverkehrskorridoren von grundlegender Bedeutung sind und einen wirklichen europäischen Mehrwert bringen. Eine flexiblere Anwendung des Stabilitäts- und Wachstumspakts durch Herausheben wirklicher europäischer Infrastrukturvorhaben (d. h. CEF-Projekte) aus der Berechnung der öffentlichen Verschuldung würde Mitgliedstaaten mit wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten bei der Finanzierung dringend benötigter Investitionen helfen.

Eine optimale Ressourcennutzung setzt auch voraus, dass die nationale Infrastrukturplanung der Mitgliedstaaten mit der vereinbarten TEN-V-Planung voll und ganz im Einklang steht. Dies ist noch nicht immer der Fall. Eine bessere Übereinstimmung könnte durch geeignete Kontrollverfahren gemäß einem besonderen Kapitel innerhalb des Europäischen Semesters erreicht werden. Schließlich sollte die Kommission einem Projekt von Mitgliedstaaten nur dann Priorität einräumen dürfen, wenn dieses vollkommen im Einklang mit dem vereinbarten TEN-V-Programm steht.

Vereinfachte Rechtsvorschriften und Verwaltungsabläufe auf allen Ebenen – Der Binnenmarkt und seine Vorteile für die europäischen Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen gründen auf dem Prinzip des freien Verkehrs von Personen, Waren und Dienstleistungen, dem ein leistungsfähiges Verkehrssystem zugrunde liegt. Daher ist es unerlässlich, dass die abgestimmten Rechtsvorschriften der EU vollständig und zeitgerecht umgesetzt und von den Mitgliedstaaten angewendet werden, und dass Personalabbau und neue Hindernisse für den freien Warenfluss vermieden werden. Auch eine weitere Reduzierung der Verwaltungslast durch Vereinfachung und Harmonisierung von Beförderungs- und Konformitätsunterlagen und -verfahren ist noch immer dringend geboten. Fortschritte konnten z. B. mit dem E-Manifest für die Schifffahrt erzielt werden, doch der elektronische Straßenfrachtbrief (E-CMR) wurde in vielen Mitgliedstaaten noch nicht eingeführt. Insbesondere im Hinblick auf den multimodalen grenzüberschreitenden Verkehr sollte eine (seit Langem geplante) Rahmenregelung für ein elektronisches Güterverkehrssystem (e-Freight) dazu beitragen, einen optimierten, papierlosen, nahtlosen und transparenten Informationsfluss zwischen Unternehmen und Behörden zu ermöglichen. Hier sollte die Kommission eine neue Initiative vorlegen, die sich auf die Arbeit des von ihr eingesetzten Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik stützt.

Effiziente Integration der Verkehrsträger – Ein effizienter multimodaler Güterverkehr und dessen Akzeptanz durch Kunden und Spediteure hängen in entscheidendem Maße von der Optimierung des Zusammenspiels der verschiedenen Verkehrsträger, nämlich Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr, ab. Im Bereich des Schienenverkehrs kann das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) zwar als Erfolg verbucht werden, doch kommt es darauf an, dieses System schnell und nachhaltig in den Mitgliedstaaten einzuführen und bestehende Finanzierungsengpässe zu überwinden. Auch sollten durch die zunehmende und intensivere Nutzung interoperabler Schienenfahrzeuge in diesem Markt Interoperabilitätshindernisse abgebaut werden. Das Gemeinschaftsunternehmen Shift2Rail

Joint Undertaking bringt die erforderlichen Interessenvertreter und Forschungsmittel zusammen. Bezüglich des kombinierten Verkehrs sollten grenzüberschreitende Operationen noch weiter erleichtert werden, die Arbeit der Kommission zur Modernisierung der Vorschriften für den kombinierten Verkehr verdient daher Unterstützung. Im Bereich des Straßenverkehrs muss der Schwerpunkt ganz klar auf einer Effizienzsteigerung und auf der Bekämpfung nachteiliger Einflüsse liegen. Jüngste Trends, z. B. die Nutzung von Online-Transportbörsen, können dabei helfen, Leerfahrten zu vermeiden und die Effizienz auch ohne den Einsatz größerer Nutzfahrzeuge zu steigern. Ebenso sollten „sanfte“ Maßnahmen ausgeschöpft werden, z. B. sollte beladenen umweltfreundlichen Fahrzeugen, die höchste Emissionsstandards erfüllen, Vorrang eingeräumt werden, um die Nachhaltigkeit des Straßengüterverkehrs und die Bereitstellung alternativer Tankstellen, zumindest in den TEN-V-Korridoren, zu fördern.

Verbesserter Zugang zu Informationen über multimodale und Logistikdienste in der EU – Für eine effektive Nutzung von Transportmöglichkeiten über Grenzen hinweg und innerhalb zunehmend komplexer logistische Ketten müssen Logistikkunden auf zugängliche, exakte und verlässliche Informationen über multimodale und Logistikdienste in der EU zugreifen können. Dies trifft ganz besonders für KMU zu, die möglicherweise nur begrenzt Zugang zu solchen Informationen haben. Durch ein Handbuch sollte der gleichberechtigte Zugang zu den Vorschriften und bewährten Verfahren im multimodalen Güterverkehr erleichtert werden.

Digitalisierung und innovative Technologien – Die immer stärkere Digitalisierung von Kommunikations-, Informations-, Fertigungs- und Geschäftsabläufen hat tief greifende Auswirkungen auf die Art und Weise, wie Güterverkehrs- und Logistikdienste organisiert und durchgeführt werden. Der gleichberechtigte Zugang zu Daten und Datenaustausch sowie die Integration und die Interoperabilität von Informationssystemen (sowohl neuen als auch bestehenden und grenzüberschreitenden) sind daher zentrale Themen, mit denen man sich auseinandersetzen muss, neben Aspekten der (Internet-)Sicherheit und der Betrugsbekämpfung, die von entscheidender Bedeutung für die Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden sind. In der EU bereitgestellte „intelligente“ Informations- und Kommunikationsinfrastruktur- und Telematikdienste (z. B. Galileo, SafeSeaNet, River Information System, ITS, Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAG) auf der Schiene) machen den Güterverkehr von heute effizienter und sicherer und müssen weiterentwickelt werden. Die derzeit entstehenden kooperativen Verkehrssysteme (Cooperative Intelligent Transport Systems, C-ITS) und mögliche automatische und autonome Transportlösungen bieten zusätzliches Potenzial für Innovationen auf diesem Feld. Aus diesem Grund sollte die strategische Agenda der Kommission für Forschung und Innovation im Verkehrsbereich (Strategic Transport Research and Innovation Agenda) als Schwerpunkt auch das Thema des intelligenten multimodalen Güterverkehrs und Güterumschlags umfassen.

Attraktivitätssteigerung des Sektors für qualifiziertes Personal – Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass der Verkehrs- und Logistiksektor in den kommenden Jahren mit einem Rückgang sowohl bei den qualifizierten als auch bei den nicht qualifizierten Arbeitnehmern konfrontiert sein wird, was sich negativ auf seine Leistung auswirken könnte. Auch wird der Sektor nur dann die Chance fortschrittlicher digitaler Lösungen nutzen können, wenn das Personal in der Lage ist, sich neue Technologien rasch anzueignen. Hier sind die Mitgliedstaaten, die Kommission und die Logistikbranche aufgefordert, bessere Aus- und Fortbildungsmaßnahmen zu entwickeln. Die bekannten Mängel bei den sozialen Bedingungen

des Sektors müssen ebenfalls behoben werden, um ihn für junge Menschen und zukünftige Generationen attraktiver zu machen.

Schließlich müssen zur Unterstützung der Politik- und Investitionsplanung und -überprüfung, z. B. in den TEN-V-Kernnetzkorridoren, sowie zur Bereitstellung von hochwertigem Input für Logistikunternehmen noch umfassendere intermodale Verkehrs- und Leistungsstatistiken entwickelt werden.

Eventuell wird sich die EU auch damit auseinandersetzen müssen, welche möglichen Auswirkungen ein Entschluss des Vereinigten Königreichs zum Austritt aus der Union auf die Verkehrspolitik sowie auf den Regulierungsrahmen und die Umsetzung des TEN-V-Netzes haben wird, insbesondere hinsichtlich des Nordsee-Mittelmeer-Korridors, der Irland über das Vereinigte Königreich anbindet.