



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.10.2007
KOM(2007) 607 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Aktionsplan Güterverkehrslogistik

{SEK(2007) 1320}
{SEK(2007) 1321}

MITTEILUNG DER KOMMISSION

Aktionsplan Güterverkehrslogistik

1. EINLEITUNG

In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch von 2001¹ wird die Schlüsselrolle der Logistik bei der Gewährleistung einer nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Mobilität in Europa sowie ihr Beitrag zum Erreichen anderer Ziele betont, z.B. einer saubereren Umwelt, der Energieversorgungssicherheit sowie Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr.

Die Güterverkehrslogistik konzentriert sich auf Planung, Organisation, Leitung, Überwachung und Durchführung von Güterverkehrsdiensten in der Versorgungskette. Sie ist ein Faktor der europäischen Wettbewerbsfähigkeit und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur neuen Lissabonner Agenda für Wachstum und Beschäftigung. Produktions- und Distributionsnetze sind für die Beförderung von Rohstoffen und fertigen Erzeugnissen innerhalb und außerhalb der EU auf qualitativ hochwertige, effiziente Logistikketten angewiesen. Es handelt 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 eine wesentliche Rolle zu.

Der Anteil der Logistikindustrie am BIP in Europa liegt bei schätzungsweise 14 %. In den vergangenen Jahren verzeichnete die Logistikindustrie über dem Durchschnitt der europäischen Volkswirtschaften liegende Wachstumsraten. Das Volumen des Binnen- und Außenhandels der EU ist seit 1999 wertbezogen um 55 % gestiegen. Dieses Wachstum ist bedingt durch die europäische Integration, die Liberalisierung und die relativ niedrigen Kosten des Güterverkehrs, die zu Veränderungen der Produktions- und Handelsmuster sowohl innerhalb der EU als auch weltweit geführt haben. Eine Konsequenz des Wachstums ist, dass das rasante Wachstum des Containerhandels und Linienfrachtverkehrs zu Überlastung bestimmter Seehäfen und Verbindungen zwischen Häfen und Hinterland führt.

In Europa gibt es mehrere Logistikunternehmen, die Weltmarktführer sind. Ein gut funktionierender europäischer Rahmen für die Logistik kann eine Plattform zur Erörterung logistischer Fragen mit anderen Handelspartnern bieten.

Die Logistikpolitik muss auf allen Leitungsebenen fortgeführt werden. Es besteht ein wachsender Bedarf an einem kohärenten EU-Ansatz für Überlegungen zur Logistik, durch den die verstärkte Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den verschiedenen Dimensionen der Verkehrspolitik gefördert wird und der die Grundlage für die Entscheidungsfindung bildet.

¹ KOM(2006) 314.

Dieser Aktionsplan Güterverkehrslogistik ist Teil einer Reihe von Initiativen, die die Europäische Kommission gemeinsam gestartet hat, um Effizienz und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa zu verbessern². Er enthält eine Reihe kurz- und mittelfristiger Maßnahmen, mit denen Europa sich den derzeitigen und künftigen Herausforderungen stellen sowie ein wettbewerbsfähiges und nachhaltiges Güterverkehrssystem in Europa gewährleisten will. Die externe Dimension der Gesamtheit dieser Maßnahmen wird mit Hinblick auf die effiziente Integration von Drittländern und insbesondere der Nachbarstaaten in Logistikketten zu berücksichtigen sein.

1.1. Bisherige Entwicklung

Im Juni 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission eine Mitteilung zur Güterverkehrslogistik in Europa³.

Der Rat „Verkehr“ unterstützte die Mitteilung und die vorgeschlagenen Aktionsbereiche im Dezember 2006⁴. Das Europäische Parlament gab im September 2007 eine positive Stellungnahme ab⁵. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss begrüßte den Ansatz der Kommission⁶.

Die in diesem Aktionsplan angesprochenen Themen basieren auf umfassenden Beratungen mit den Interessengruppen.

2. MASSNAHMEN

2.1. Elektronisches Güterverkehrssystem (eFreight) und intelligente Verkehrssysteme (IVS)

Fortgeschrittene Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) können einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Ko-Modalität durch verbessertes Infrastruktur-, Verkehrs- und Flottenmanagement, Erleichterung der Verfolgung und Ortung von Gütern in den einzelnen Verkehrsnetzen sowie verbesserte Verbindungen zwischen Unternehmen und Behörden leisten. Einige Hindernisse für die weiter verbreitete und nahtlose Nutzung der IKT in der Güterverkehrslogistik müssen jedoch noch überwunden werden, etwa die unzureichende Standardisierung des betreffenden Informationsaustauschs und die unterschiedlichen Fähigkeiten der Marktteilnehmer zur Nutzung der IKT. Auch Rechtsvorschriften können die Nutzung der IKT behindern. Außerdem sind Aspekte der Datensicherheit und Privatsphäre zu berücksichtigen.

Beim Konzept des computergestützten Güterverkehrs (eFreight) geht es um den papierlosen, elektronischen Informationsfluss bei der Abwicklung der materiellen Güterströme mit Hilfe der IKT. Es beinhaltet die Fähigkeit, Güter während der Beförderung durch verschiedene Verkehrsträger zu verfolgen und zu orten und den

² EU-Güterverkehrsagenda, KOM(2007) xxx.

³ KOM(2006) 336.

⁴ 12. Dezember 2006.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

Austausch inhaltsbezogener Daten zu ordnungspolitischen oder gewerblichen Zwecken zu automatisieren. Durch neue Technologien wie die Funkfrequenzkennzeichnung (RFID)⁷ und die Nutzung des Satellitennavigationssystems GALILEO wird dies leichter praktikabel und erschwinglich. Güter sollten unabhängig davon, mit welchem Verkehrsträger sie befördert werden, identifizierbar und lokalisierbar sein. Voraussetzungen dafür sind die Einrichtung von Standardschnittstellen in allen Verkehrsträgern und die Gewährleistung ihrer Interoperabilität.

Das eFreight-System könnte in der Zukunft zu einem „**Internet für Fracht**“ führen, bei dem Informationen online sicher verfügbar sind, wie es heute bereits beim „Internet für Menschen“ der Fall ist. Eines seiner Merkmale ist die Fähigkeit, Informationen zu den Dienstleistungen der Güterverkehrsunternehmen online zu sehen und vergleichen. Ein weiteres Merkmal ist die Vereinfachung der Verwaltungsabläufe: erfahrungsgemäß können Informationssysteme für Verwaltungsdaten auch für die Kommunikation der Unternehmen untereinander genutzt werden.

Der Aufbau eines Systems für den Informationsaustausch im Seeverkehr (Schiff/Land, Land/Schiff und zwischen allen Interessengruppen) unter Nutzung des Systems für den Austausch von Seeverkehrsinformationen (SafeSeaNet), des Systems zur Fernidentifizierung und -verfolgung LRIT (Long-range Identification and Tracking) und des automatischen Schiffsidentifizierungssystems AIS (Automatic Identification System) erleichtert sicherere und zweckmäßigere Navigation und Logistik, wodurch auch die Integration von Seeverkehr und anderen Verkehrsträgern verbessert wird (computergestützter Seeverkehr/„eMaritim“).

Die Einführung von Systemen wie dem Flussinformationssystem RIS (River Information Services), dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System), den Telematikanwendungen Schienengüterverkehr TAF (Telematic Applications for rail Freight) und dem Schiffsverkehrsmanagementsystem VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems) belegen die bei anderen Verkehrsträgern erzielten Fortschritte. Im Güterkraftverkehr verläuft die Verwirklichung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) für ein besseres Management von Infrastruktur und Beförderungsleistungen jedoch nur schleppend. Eine einheitliche Strategie zur Einführung von IVS, die auch dem spezifischen Bedarf des Güterkraftverkehrs (beispielsweise Navigationssysteme, digitale Fahrtenschreiber und Mautsysteme) Rechnung trägt, könnte zu wesentlichen Änderungen in der Logistikkette beitragen.

Die Kommission bereitet daher für 2008 eine größere Initiative zu IVS vor, die eine detaillierte Planung für die Entwicklung und Einführung Intelligenter Verkehrssysteme in Europa umfasst und wobei auch die wichtigsten für die Güterverkehrslogistik relevanten Technologieanwendungen behandelt werden.

e-Freight

⁷ KOM(2007) 96 endgültig.

Zusammen mit Interessengruppen Entwicklung eines Plans für die Umsetzung von eFreight, Ausweitung auf das Konzept „Internet for cargo“ und Bestimmung von Problembereichen, in denen EU-Maßnahmen, beispielsweise Normung, erforderlich sind.

Frist: Bestimmung von Aktionsbereichen bis 2009.

Ausarbeitung einer Norm für den Informationsfluss, um die Integration und Interoperabilität der Verkehrsträger auf Datenebene sicherzustellen und eine offene, stabile Datenarchitektur für den Datenfluss Unternehmen-Verwaltung bzw. Verwaltung-Verwaltung aufzubauen.

Frist: 2010.

Erteilung eines Mandats für die Ausarbeitung eines Standarddatensatzes zur Beschreibung von Gütern, einschließlich Rechtsvorschriften (unter Berücksichtigung derzeitiger Rechtsvorschriften für gefährliche Güter, lebende Tiere usw.) und Technologien wie RFID.

Frist: 2009.

Unterbreitung eines Vorschlags zu „eMaritim“.

Frist: 2009.

Im Rahmen des IVS-Aktionsplans:

Schaffung eines Rahmens für die Entwicklung von IVS-Anwendungen, die auch die Güterverkehrslogistik einschließlich der Überwachung der Transporte von Gefahrgut und lebenden Tieren, Verfolgung und Ortung sowie digitale Karten betreffen.

Frist: 2009.

Aufbau eines Rechtsrahmens für die Normung von Funktionsspezifikationen für eine einzige Schnittstelle (Bordgerät) für Informationsbereitstellung und -austausch Unternehmen-Verwaltung und Unternehmen-Unternehmen.

Frist: 2010.

Beschleunigung der Arbeiten zur Interoperabilität der elektronischen Gebührenerfassung⁸ und Zusammenfassung der notwendigen Bestandteile in der einzigen Schnittstelle.

Frist: 2008.

⁸ Richtlinie 2004/52/EG.

2.2. Nachhaltige Qualität und Effizienz

2.2.1. Kontinuierliche Ermittlung von Engpässen

Im Jahr 2006 wurden die Interessengruppen aufgerufen, betriebliche, infrastrukturbezogene und administrative Engpässe zu ermitteln, wobei fast 500 Punkte angeführt wurden. Dieses Verzeichnis bietet erstmals einen Gesamtüberblick über besondere Hindernisse, die der Güterverkehrslogistik in Europa im Wege stehen. Vertreter von Industrie und Behörden haben sich freiwillig bereit erklärt, als Kontaktstellen für Akteure der Logistikindustrie zu fungieren und sie bei der Analyse der ermittelten Engpässe zu unterstützen bzw. Lösungsvorschläge zu unterbreiten.

Fortsetzung der Ermittlung von Engpässen für die Güterverkehrslogistik und beschleunigte Suche nach praktikablen Lösungen für Engpassprobleme, wobei gegebenenfalls rechtliche Schritte in Erwägung zu ziehen sind.

Frist: Kontinuierlich ohne Endtermin. Erste Ergebnisse bis 2008.

2.2.2. Güterverkehrslogistik: Personal und Ausbildung

In vielen Bereichen der Güterverkehrslogistik herrscht Mangel an ausgebildetem Personal. Die EU wird daher in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Logistikberufe und Förderung der grenzüberschreitende Mobilität des Personals untersuchen. In diesem Zusammenhang könnten Instrumente der Kohäsionspolitik (Europäischer Sozialfonds und Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) durch zielgerichtete Maßnahmen für die Ausbildung (Aktionen und Infrastruktur) Abhilfe schaffen.

Die Ausbildung an Universitäten und anderen Institutionen unterscheidet sich europaweit erheblich. Im Mittelpunkt der Anstrengungen müssen die Qualifikationen des Logistikpersonals, die vor allem durch Stärkung der Kompetenz im Transport zu verbessern sind, und die Förderung des lebenslangen Lernens stehen. Ein freiwilliges europäisches Befähigungszeugnis für Güterverkehrslogistiker wäre ein positiver Beitrag zur Einheitlichkeit und Qualität der Ausbildung in Europa. Es könnte darüber hinaus für alle Qualifikationsniveaus gelten, bei Bedarf zwischen sektorspezifischen Anforderungen differenzieren oder einen Mindestabschluss darstellen, der durch zusätzliche sektorspezifische Ausbildung durch die Industrie ergänzt wird. Durch gegenseitig anerkannte Abschlüsse auf dem Gebiet der Güterverkehrslogistik und verwandten Gebieten (z.B. Lageristik) kann die Mobilität gesteigert werden. Die bestehenden Normen sollten angemessen berücksichtigt werden.

Die Kommission wird zusammen mit den europäischen Sozialpartnern und anderen relevanten Interessengruppen ein Verzeichnis der Mindestqualifikationen und Ausbildungsanforderungen für unterschiedliche Spezialisierungsebenen ausarbeiten, die in einem Rahmen vereinigt werden, der die gegenseitige Anerkennung der Ausbildungsnachweise gewährleistet.

Frist: 2009.

Die Kommission wird einen Dialog mit den europäischen Sozialpartnern in Gang setzen, um Wege zu finden, die Berufe in der Güterverkehrslogistik

attraktiver zu machen und Möglichkeiten zu betonen, wie die EU-Kohäsionspolitik die Logistikausbildung zielgerichtet fördern kann.

Frist: Beginn 2008, anschließend dauerhaft.

2.2.3. *Leistungssteigerung*

Leistungsindikatoren für die Güterverkehrslogistikketten sind nützliche Instrumente für die Steigerung der Dienstqualität. Sie können auch zur Messung von ökologischen und sozialen Auswirkungen dienen. Indikatoren existieren bereits für den kombinierten Schienenverkehr, den Luftverkehr und den Kurzstreckenseeverkehr. Bislang gibt es jedoch kein gemeinsames System der Leistungsindikatoren für alle Verkehrsträger oder für die Güterverkehrslogistik.

In Konsultation mit den Interessengruppen Festlegung einer Reihe von Kernindikatoren, die am besten zur Leistungsmessung und –protokollierung (z.B. Nachhaltigkeit, Effizienz usw.) in Güterverkehrslogistikketten geeignet sind, um den Umstieg auf effizientere und sauberere Verkehrsträger zu fördern und die Leistung im Bereich Logistik⁹ insgesamt zu verbessern. Die Kommission wird dann über ihre Aufnahme in einen Kodex vorbildlicher Verfahren oder eine Empfehlung nachdenken.

Frist: Bis Ende 2009.

2.2.4. *Benchmarking intermodaler Terminals*

Die Effizienz der intermodalen Terminals (einschließlich Häfen und Flughäfen) ist für eine leistungsfähige Logistik von grundlegender Bedeutung. Sie sollten einem gesonderten Leistungsvergleich unterzogen werden, orientiert an der vorstehend genannten Initiative zur Förderung der Leistungsindikatoren. Einige grundlegende europäische Benchmarks (sowohl statische als auch dynamische) sollten entwickelt werden, die eine genauere Spezifizierung auf lokaler Ebene gestatten. Diese Benchmarks sollten in enger Zusammenarbeit mit der Industrie festgelegt und angemessen verbreitet werden.

Wegen der unterschiedlichen Merkmale sollte wesentlich zwischen Landterminals, Seehäfen, Flughäfen und Binnenhäfen differenziert werden.

Gemeinsam mit der Industrie Ausarbeitung einer Reihe grundlegender (dynamischer und statischer) Benchmarks für Terminals, angefangen bei multimodalen Landterminals, sie in einen Kodex bewährter Vorgehensweisen oder eine Empfehlung aufnehmen und entsprechende Informationen verbreiten.

Frist: 2010.

⁹ KOM(2006) 336.

2.2.5. Förderung vorbildlicher Verfahren

Der multimodale Güterverkehr wird noch relativ wenig genutzt. Die Gründe hierfür mögen mangelnde Kenntnis der Vorzüge anderer Verkehrsträger, mangelnde Integration der Verkehrsträger oder die zusätzlichen Umschlagskosten sein. Diesen Problemen kann begegnet werden durch eine breit angelegte Initiative zum Austausch bewährter Verfahren und praktische Unterstützung durch Netze von Logistik-Instituten sowie die Ausweitung des Tätigkeitsbereichs der Förderstellen für den Kurzstreckenseeverkehr auf die Landverkehrslogistik.

Ausweitung der Rolle der Förderstellen für den Kurzstreckenseeverkehr und ihres europäischen Netzes auf die Landverkehrslogistik.

Frist: Kontinuierlich.

Aufbau eines Netzes zwischen Logistik-Instituten und Förderung von Initiativen der Industrie zum Erfahrungsaustausch und zur Verbreitung vorbildlicher Verfahren.

Frist: 2010.

2.2.6. Statistische Daten

Eine erhebliche Menge statistischer Daten ist verfügbar, doch liefern sie kein verlässliches Bild des europäischen Logistikmarktes. Einschlägige Indikatoren und Messverfahren müssen entwickelt werden, damit die Lage und ihre Weiterentwicklung im Lauf der Zeit bewertet werden können. Gleichzeitig sollte der Verwaltungsaufwand für Mitgliedstaaten oder Unternehmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Die Kommission wird gemeinsam mit den Interessengruppen die Verfügbarkeit von Daten zur Güterverkehrslogistik prüfen und die Anforderungen an diese Daten für die einzelnen Verkehrsträger festlegen sowie Möglichkeiten zur Verbesserung der Erhebung statistischer Daten prüfen.

Frist: 2009.

2.3. Vereinfachung der Verkehrsketten

2.3.1. Erleichterung der Einhaltung administrativer Anforderungen

Die Logistikindustrie muss aus verwaltungstechnischen Gründen eine Reihe von Vorschriften beachten.

Durch die Vereinfachung und Dezentralisierung des Austauschs güterbezogener Informationen können die durch rechtliche Anforderungen bedingten Kosten wesentlich gesenkt werden, vor allem durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien. Die Grenzabfertigungsvorschriften gestatten unter anderem bereits, dass Waren aus Drittländern am Hafen in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt oder im Durchfuhrverfahren zur Abfertigung in einem Zollamt am Bestimmungsort verbracht werden.

Die Arbeiten sollten auf den Initiativen im Anschluss an den Vorschlag der Kommission für eine Entscheidung über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel¹⁰ aufbauen. Darin wird festgelegt, dass die von Wirtschaftsbeteiligten bereitgestellten Angaben nach dem Grundsatz der einzigen Anlaufstelle nur einmal übermittelt und die Waren gleichzeitig und am gleichen Ort von diesen Behörden kontrolliert werden („Verwaltung aus einer Hand“).

Die Kommission wird an einem „Gemeinsamen europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen“ arbeiten, in dem die gesamte Fahrt eines Schiffes und die von ihm geladenen Güter zuverlässig und sicher verfolgt werden könnten, womit der Bedarf an Einzelkontrollen bei Verkehrsdiensten zwischen Gemeinschaftshäfen geringer wird. Dadurch könnte der Kurzstreckenseeverkehr in vollem Umfang vom Binnenmarkt profitieren.

**Aufbau einer einzigen Anlaufstelle und einer „Verwaltung aus einer Hand“ für
Verwaltungsverfahren für alle Verkehrsträger.**

Frist: 2012 einsatzbereit.

**Legislativvorschlag zur Vereinfachung und Förderung des
Kurzstreckenseeverkehrs im Sinne eines gemeinsamen europäischen
Seeverkehrsraums ohne Grenzen.**

Frist: 2008

2.3.2. *Einheitliches Beförderungsdokument*

Heutzutage ist im Güterverkehr ein Beförderungsdokument erforderlich¹¹. Diese Beförderungsdokumente sind in der Regel verkehrsträgerspezifisch. Dokumente für den multimodalen Verkehr existieren, doch ist ihre Verwendung im elektronischen Format noch nicht ausreichend verbreitet. Die Kommission wird daher ein einheitliches europäisches Beförderungsdokument ausarbeiten, das für alle Verkehrsträger verwendet werden kann, wodurch der multimodale Verkehr erleichtert und der durch multimodale Frachtbriefe oder multimodale Manifeste gebildete Rahmen gestärkt wird. Sie wird die Möglichkeit prüfen, dieses Dokument fakultativ einzuführen und in elektronischem Format bereitzustellen.

**In Konsultation mit den Interessengruppen wird die Kommission die
Einzelheiten und den Zusatznutzen eines einheitlichen Beförderungsdokuments
für den gesamten Güterverkehr, unabhängig vom Verkehrsträger, prüfen.
Anschließend wird die Kommission einen geeigneten Legislativvorschlag
unterbreiten.**

Frist: 2009.

¹⁰ KOM(2005) 609.

¹¹ Verordnung 11/60 und Richtlinie 92/106/EG.

2.3.3. Haftung

Im multimodalen Verkehr entstehen durch das Fehlen einer einheitlichen, verkehrsträgerübergreifenden Haftungsregelung Reibungsverluste. An einer Regulierungsstruktur für die Haftung im multimodalen Verkehr wird auf globaler Ebene (UNCITRAL) gearbeitet, angesichts des schleppenden Fortgangs wird die Kommission jedoch andere Optionen für Europa sondieren.

- (1) Ein Rechtsakt mit einer Standardhaftungsklausel für alle Verkehrsdienste könnte ins Auge gefasst werden. Es würde sich um eine Reserveklausel handeln, d.h. in Ermangelung anderer Vereinbarungen zwischen den Parteien eines Beförderungsvertrags würde diese Standardklausel automatisch gelten. Die Vertragsparteien könnten sie auch ausdrücklich im Beförderungsvertrag nennen.
- (2) Lücken zwischen den bestehenden internationalen Haftungsregelungen könnten auch dadurch geschlossen werden, dass die bislang nicht unter die verkehrsträgerspezifischen Haftungsregelungen fallenden Teile der Logistikkette automatisch gedeckt sind.

Prüfung der Notwendigkeit einer Standardhaftungsklausel (Reserveklausel) in der EU.

Frist: Konsultationen bis 2008, möglicher Vorschlag 2009.

Prüfung des Bedarfs an einem Rechtsinstrument, das eine vollständige Erfassung der bestehenden internationalen verkehrsträgerspezifischen Regelungen innerhalb der gesamten multimodalen Logistikkette ermöglicht.

Frist: Konsultationen bis 2009, möglicher Vorschlag 2010.

2.3.4. Sicherheit

Die Sicherheit betrifft den Schutz vor bzw. die Prävention von Straftaten, Überfällen und gesetzwidrigen Handlungen wie beispielsweise Terrorismus. Sicherheit ist mehr und mehr ein Teil der Qualität der Logistik und der Wettbewerbsfähigkeit geworden. Betreffend die Sicherheit der Versorgungskette im Außenhandel wurden der Zollkodex¹² überarbeitet und das Konzept des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ eingeführt sowie eine Reihe von Mindestvorschriften für Sicherheit und Gefahrenabwehr festgelegt, die ab 2008 gelten.

Es muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Sicherheitsverfahren, die den höchsten Ansprüchen genügen, und einem freien Handelsverkehr gefunden werden. So müssten beispielsweise der Zusatznutzen und die Auswirkungen einer vollständigen, 100 %-igen Durchleuchtung von Containern sorgfältig geprüft werden, bevor Entscheidungen fallen. Intelligente Technologien können dazu beitragen, Verzögerungen zu vermeiden, während durch Standardisierung und vorbildliche Verfahrensweisen die Auswirkungen der Sicherheitsanforderungen auf Handelsströme so gering wie möglich gehalten werden können.

¹² Verordnung (EG) Nr. 648 /2005.

Die Überarbeitung der Rechtsvorschriften zu Sicherheit im Seeverkehr und in Häfen bietet die Gelegenheit, die Vorschriften für den Hafenzugang zu bewerten und die Entwicklung eines europäischen Modells für Mehrzweck-Zugangskarten zu prüfen.

In Einklang mit den bestehenden Rechtsvorschriften, internationalen Übereinkommen und Normen Beginn der Entwicklung von europäischen Normen, um die sichere Einbeziehung von Verkehrsträgern in die Logistikkette zu erleichtern.

Frist: 2008

Im Rahmen der Arbeit an Leitlinien und Mindeststandards für die Sicherheit im Seeverkehr und in Häfen Vereinfachung der Vorschriften für den Hafenzugang.

Frist: 2008.

2.4. Fahrzeugabmessungen und Verladenormen

Ogleich durch europäische Rechtsvorschriften¹³ Beschränkungen für Abmessungen und Gewicht von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Kraftverkehr bzw. für Abmessungen im innerstaatlichen Verkehr festgelegt sind, bleibt den Mitgliedstaaten ein gewisser Spielraum. Die dadurch entstehende Uneinheitlichkeit aus Sicht der Betreiber erschwert die Durchsetzung. Gleichzeitig wurden durch technologische Entwicklungen und veränderte Beförderungsvorschriften die derzeitigen Normen in Frage gestellt. Ein Anlass zur Überarbeitung der geltenden europäischen Rechtsvorschriften mag daher zwar gegeben sein, doch muss den Auswirkungen etwaiger Änderungen der derzeitigen Höchstgrenzen auf die Straßenverkehrssicherheit, Energieeffizienz, CO₂-Emissionen, Schadstoffemissionen, Straßeninfrastruktur und intermodale Verkehrsdienste einschließlich des kombinierten Verkehrs Rechnung getragen werden. Auch der möglicherweise bestehende Bedarf an strengeren Kriterien für Fahrzeuge, deren Ausrüstung und Fahrer sowie Einschränkungen hinsichtlich der Fahrtstreckenwahl sollten geprüft werden.

Um den Umschlag zwischen den einzelnen Verkehrsträger zu erleichtern und der technologischen Entwicklung Rechnung zu tragen, sollte der Vorschlag für eine Richtlinie über intermodale Ladeeinheiten¹⁴ geändert werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Güterverkehrs zu steigern. Ziel dieses Vorschlags ist es, Reibungsverluste beim Umschlag zwischen verschiedenen Verkehrsträgern durch Normung bestimmter Umschlagsmerkmale der intermodalen Ladeeinheiten zu verringern und die Verkehrssicherheit durch regelmäßige Inspektionen aller Einheiten zu erhöhen. Daneben wird den EU-Normungsgremien ein Mandat für neue Normen für Ladeeinheiten, die von allen Verkehrsträgern verwendet werden können, erteilt.

¹³ Richtlinie 96/53/EG.

¹⁴ KOM(2003) 155 endgültig.

Prüfung der Optionen für eine Änderung der Normen für Fahrzeuggewicht und -abmessungen sowie des Zusatznutzens einer Aktualisierung der Richtlinie 96/53/EG.

Frist: 2008.

Anpassung des Vorschlags über intermodale Ladeeinheiten aus dem Jahr 2003 an den technischen Fortschritt.

Frist: 2007.

Erteilung eines Mandats für die Normung einer europäischen intermodalen Ladeinheit, die von allen Verkehrsträgern zu Land und zu Wasser genutzt werden kann.

Frist: 2007.

Prüfung der Kompatibilität der im Luftverkehr und von anderen Verkehrsträgern verwendeten Ladeeinheiten und gegebenenfalls Unterbreitung von Vorschlägen.

Frist: 2010.

2.5. „Grüne“ Güterverkehrskorridore

Das Konzept der Verkehrskorridore ist geprägt durch die Konzentration auf den Güterverkehr zwischen großen Knotenpunkten und die Beförderung über relativ große Entfernungen. Entlang dieser Korridore wird die Industrie dazu ermuntert, die Ko-Modalität und fortgeschrittene Technologien zu nutzen, um den wachsenden Verkehr bewältigen zu können und gleichzeitig ökologische Nachhaltigkeit und Energieeffizienz zu fördern. „Grüne“ Verkehrskorridore werden einem integrierten Verkehrskonzept entsprechen, in dem Kurzstreckenseeverkehr, Schiene, Binnenwasserstraßen und Straße einander ergänzen und die Entscheidung für eine umweltfreundliche Beförderung ermöglichen. Sie werden ausgestattet sein mit geeigneten Umschlagseinrichtungen an strategischen Standorten (wie Seehäfen, Binnenhäfen, Rangierbereiche und andere einschlägige Logistikterminals und Anlagen) und mit Versorgungsstellen, zunächst für Biokraftstoffe und später für andere Formen umweltfreundlicher Antriebssysteme. „Grüne“ Korridore könnten genutzt werden für Versuche mit umweltfreundlichen innovativen Ladeeinheiten und fortgeschrittenen IVS-Anwendungen. Eine Reihe von Initiativen dienen der Förderung dieses Ziels, einschließlich des auf den Güterverkehr ausgerichteten Schienennetzes, der Meeresautobahnen und NAIADES. Die Möglichkeiten, die die TEN-V-Leitlinien für den Aufbau und die Integration multimodaler Verkehrsketten bieten, sollten berücksichtigt werden.

Der faire und diskriminierungsfreie Zugang zu den Korridoren und Umschlagseinrichtungen ist eine Voraussetzung für die Ko-Modalität und muss thematisiert werden. Zugangsbeschränkungen zum Terminalbetriebsmarkt, unter anderem in Häfen und Rangierbereichen, können Auswirkungen für die Kunden dieser Terminals mit sich bringen. Der offene und diskriminierungsfreie Zugang von

Betreibern und Kunden zu diesen Einrichtungen sollte gemäß den Bestimmungen des EG-Vertrags gewährleistet sein.

Festlegung „grüner“ Verkehrskorridore und Organisation der Zusammenarbeit zwischen Behörden und Güterverkehrslogistikunternehmen, um Verbesserungen zu ermitteln und angemessene Infrastruktur für nachhaltigen Verkehr zu gewährleisten.

Frist: 2008.

Stärkung der „grünen“ Korridore im Rahmen der Prioritäten von TEN-V und Marco Polo.

Frist: 2010

Ausbau eines auf den Güterverkehr ausgerichteten Schienennetzes.

Frist: Vorschlag bis 2008. Korridorstruktur bis 2012.

Förderung von Aufbau und Anerkennung der Meeresautobahnen, unter anderem durch bessere Koordinierung der verschiedenen Finanzierungsquellen.

Frist: 2008.

Durchführung des NAIADES-Programms für die Binnenschifffahrt.

Frist: Vollständige Durchführung bis 2013.

2.6. Güterverkehrslogistik in Städten

Die Güterverkehrslogistik hat im wesentlichen eine städtische Dimension. Die Distribution in städtischen Ballungsräumen erfordert effiziente Schnittstellen zwischen Großlieferungen über große Entfernungen und der Verteilung an die Endempfänger über kürzere Entfernungen. Außerdem muss der Verteilungsprozess zwischen Produktionszentren und Kunden innerhalb städtischer Gebiete effizient und reibungslos ablaufen.

Ein ganzheitliches Konzept sollte den gesamten Güterverkehr umfassen und Aspekte der Raumordnung, Umweltbelange und Verkehrsmanagement sowie eine Vielzahl anderer Faktoren berücksichtigen. Erleichterungen bei der Steuerung der Güter- und Personenverkehrsnachfrage sollten integraler Bestandteil der Städteplanung sein und bieten Möglichkeiten für den Einsatz innovativer, IKT-gestützter Lösungen.

Die Kommission wird den Erfahrungsaustausch von Vertretern städtischer Gebiete fördern, damit eine Reihe von Empfehlungen, vorbildlichen Verfahrensweisen, Indikatoren oder Normen für die Stadtverkehrslogistik, einschließlich Güterlieferungen und Lieferfahrzeugen, ausgearbeitet werden können.

Frist: Aktionsplan für den Stadtverkehr im Jahr 2008.

Empfehlungen abgeben für gemeinsam vereinbarte Richtwerte oder Leistungsindikatoren zur Messung von Effizienz und Nachhaltigkeit von Lieferungen und Terminals sowie ganz allgemein Stadtverkehrslogistik und -planung.

Frist: 2011.

Stärkung des den Güterverkehr betreffenden Teil von CIVITAS im Hinblick auf bessere Koordination oder Integration von Personen- und Güterverkehr, Verkehr zwischen Städten (große Entfernungen) und innerstädtischer Verkehrslogistik. Dies kann zu einem integrierten Programm „CIVITAS Güterverkehr“ führen.

Frist: 2010.

3. AUSBLICK

Die vorstehend genannten Maßnahmen sollen dazu beitragen, langfristig die Effizienz und das Wachstum der Güterverkehrslogistikindustrie zu steigern, indem Aspekte wie Überlastung, Verschmutzung und Lärm, CO₂-Emissionen und Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen behandelt werden, die – falls nicht gegengesteuert wird – die Effizienz dieser Industrie gefährden würden. Begleitet werden müssen diese Maßnahmen durch eine gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ausgearbeitete Langfristperspektive, damit eine gemeinsame Grundlage für Investitionen in die Güterverkehrssysteme von morgen geschaffen wird.

Die Europäische Kommission wird im Jahr 2010 über die erzielten Fortschritte und die Durchführung des Aktionsplans Bericht erstatten. Dieser Bericht wird ebenfalls ein Anlass sein, um zu ermitteln, welche weiteren Maßnahmen in den vorstehend genannten Bereichen und zur Weiterentwicklung der EU-Politik für die Güterverkehrslogistik in Einklang mit den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und technologischen Entwicklungen erforderlich sind.