



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 29.05.1997
KOM(97) 243 endg.

MITTEILUNG DER KOMMISSION

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

**INTERMODALITÄT UND INTERMODALER
GÜTERVERKEHR IN DER EUROPÄISCHEN UNION**

EIN SYSTEMANSATZ FÜR DEN GÜTERVERKEHR

**STRATEGIEN UND AKTIONEN ZUR VERBESSERUNG
DER EFFIZIENZ, DER DIENSTE UND DER NACHHALTIGKEIT**

INHALT

Kurzfassung.....	4
Kapitel 1 Das Konzept der Intermodalität	7
Kapitel 2 Logistik: Die Vielschichtigkeit der Nachfrage.....	8
Kapitel 3 Hindernisse für den intermodalen Güterverkehr	9
3.1. Infrastruktur und Transportmittel.....	10
3.2. Der Betrieb - Nutzung der Infrastruktur.....	11
3.3. Verkehrsträgerspezifische Dienste und Vorschriften.....	12
3.4. Schlußfolgerung	13
Kapitel 4 Europas intermodales Güterverkehrssystem:	
Schritte zur Verwirklichung	13
A. Integration von Infrastruktur und Transportmitteln	14
4.1. Ein kohärentes Infrastrukturnetz auf europäischer Ebene.....	14
4.2. Einen Mehrwert erbringender Verbund mit entsprechenden Knotenpunkten.....	14
4.3. Harmonisierte Normen für Ladungseinheiten.....	15
B. Interoperabler Betrieb im Verbund	16
4.4. Intermodale Güterverkehrsunternehmen.....	16
4.5. Freier Zugang zur Infrastruktur.....	17
4.6. Gebührenerhebung auf die Nutzung der Infrastruktur und Preisbildung im Verkehr	17
4.7. Intermodaler Verkehr und Wettbewerb.....	18
4.8. Koordinierung von intermodalen Fahrplänen	19
C. Verkehrsträgerunabhängige Dienste und Vorschriften	19
4.9. Informations- und Managementsysteme	19
4.10. Haftung.....	21

D. Horizontale Aktivitäten	22
4.11. Forschung und Innovation.....	22
4.12. Beurteilung und <i>Benchmarking</i>	23
4.13. Nationale Gesprächsrunden.....	24
4.14. Intermodale Güterverkehrsstatistiken.....	24
Kapitel 5 Intermodalität und andere Politikbereiche	24
5.1 Die Informationsgesellschaft.....	25
5.2 Regionalentwicklung und Kohäsion	25
5.3 Die Einbindung der KMU	26
5.4. Umwelt.....	26
Schlußfolgerung	26
Tabelle 1 Wichtige Fragen der Intermodalität	
Tabelle 2 Wichtige Aktionen zur Förderung der Intermodalität	
Schaubild 1 Die intermodale Transportkette	
Anhang 1 Aktionprogramm	
Anhang 2 Laufende Aktionen	

KURZFASSUNG

1. Ein effizientes Verkehrssystem ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union. Mit dem prognostizierten Anstieg des Welthandelsvolumens, der möglichen Ausweitung der Union auf die mittel- und osteuropäischen Länder und der intensiveren Zusammenarbeit mit den Mittelmeerländern wird der Verkehr einen sogar noch höheren Stellenwert erhalten.
2. Seit 1970 hat der Güterverkehr in Europa um rund 70% zugenommen. Für die kommenden 20 Jahre wird ein weiterer Anstieg um jährlich rund 2% erwartet. Nach aktuellen Schätzungen betragen die Kosten der Verkehrsüberlastung 120 Mrd. ECU und machen damit 2% des BIP der EU aus. Unfälle, Luftverschmutzung und Lärm werden mit weiteren 2% veranschlagt. Diese Kosten gefährden die Wettbewerbsfähigkeit Europas, wenn vom Güterverkehr Flexibilität, Zuverlässigkeit und Kostenwirksamkeit verlangt wird.
3. Solange der Bedarf an Verkehrsdiensten nicht verkehrsträgerunabhängig gedeckt wird und die freien Kapazitäten anderer Verkehrsträger nicht genutzt werden, dürfte sich der derzeitige Marktanteil des Straßenverkehrs von 72% noch weiter erhöhen (1970 lag er noch bei fast 50%). Der Anteil des Schienenverkehrs ist von rund 32% im Jahr 1970 auf weniger als 15% im Jahr 1995 geschrumpft. Hält der Trend an, dürfte der Schienenverkehr noch weiter an Boden verlieren.
4. Wenn der Verkehr in sozioökonomischer und ökologischer Hinsicht auf Dauer tragbar sein soll, dann ist eine effiziente und ausgewogene Nutzung der vorhandenen Kapazitäten im gesamten europäischen Verkehrssystem eine wesentliche Voraussetzung, die es zu gewährleisten gilt.¹
5. Ein Vorgehen nach den alten Konzepten kann die Verkehrsprobleme der Zukunft nicht lösen. Das derzeitige Konzept muß daher durch einen Systemansatz ersetzt werden.
6. Die Förderung von Intermodalität ist ein Instrument, das einen verkehrspolitischen Systemansatz ermöglicht. Verkehrsdienste werden als verkehrsträgerunabhängige Verbindungen von Haus zu Haus angeboten. Sie beruhen auf unimodalen Alternativen und nützen das Verkehrssystem auf eine neue, effiziente Weise, wobei die Transportkosten gesenkt und ein quantifizierbarer Zusatznutzen erzeugt werden.

Ziel ist die Entwicklung von Rahmenbedingungen für eine optimale Integration verschiedener Verkehrsträger, so daß das Verkehrssystem durch nahtlos verbundene, kundenorientierte Dienste von Haus zu Haus effizient genutzt werden kann, wobei gleichzeitig der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen gefördert wird.

¹ Die Gemeinschaft strebt daher u. a. einen "ausgewogenen Maßnahmenkatalog [an], der auf die Entwicklung einheitlicher, integrierter Verkehrssysteme für die gesamte Gemeinschaft [...] gerichtet ist." (siehe Weißbuch: Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik - Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität, ISBN 92-826-5909-7, Ziffer 40 b)

7. Verschiedene Faktoren wurden ermittelt, die eine umfassende Nutzung des intermodalen Verkehrs behindern. Dazu gehören das Fehlen eines kohärenten Netzes und Verbunds von Verkehrsträgern, die fehlende Interoperabilität von Verkehrsträgern in technischer Hinsicht, die Vielzahl von Bestimmungen und Normen für Transportmittel, für den Datenaustausch und Verfahren. Die Leistung, Qualität der Dienste und die Zuverlässigkeit der verschiedenen Verkehrsträger sind uneinheitlich, und es fehlt an Information über intermodale Dienste. Daher ist der verkehrsträgerunabhängige Verkehr von Haus zu Haus unterentwickelt.

8. Die Verwirklichung eines europäischen intermodalen Verkehrssystems setzt die koordinierte Entwicklung einer Verkehrspolitik auf europäischer, einzelstaatlicher und regionaler Ebenen voraus. Vier wesentliche Strategien werden der Entwicklung des intermodalen Verkehrs im Gesamtzusammenhang der Gemeinsamen Verkehrspolitik den nötigen Antrieb geben (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Wichtige Fragen der Intermodalität

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">➤ Eine Europäische Strategie für die Infrastruktur: transeuropäische Verkehrsnetze und -knotenpunkte➤ Der Gemeinsame Verkehrsmarkt: Harmonisierung des ordnungspolitischen Rahmens und der Wettbewerbsregeln➤ Ermittlung und Beseitigung von Hindernissen für Intermodalität und entsprechenden Reibungsverlusten➤ Einführung der Informationsgesellschaft im Verkehr |
|--|

9. Da im intermodalen Verkehr mehr Daten anfallen als bei herkömmlichen Transporten, ist die Rolle der Informationsgesellschaft im Verkehr von wesentlicher Bedeutung. Der computergestützte Verkehr (*Computer Aided Transport CAT*) - die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien - ist der Schlüssel zu effizienten und kundenorientierten Verkehrsdiensten. Offene und flexible Informations- und Entscheidungsunterstützungssysteme verändern die Strukturen und das Management des Verkehrs und werden die heutigen Marktbedingungen verbessern und in Zukunft neue Möglichkeiten schaffen. Hinzu kommt, daß die Nutzung der Informationsinfrastrukturen und die Entwicklung von zusätzlichen Kapazitäten speziell für den intermodalen Betrieb das neue Konzept attraktiver machen.

10. Die Intermodalität zielt nicht auf eine bestimmte Verkehrsteilung ab, es geht vielmehr um die Integration von Verkehrsträgern auf drei Ebenen:

1. Infrastruktur und Transportmittel ("Hardware")
2. Betrieb und Nutzung der Infrastruktur (insbesondere Terminals) sowie
3. Dienste und Vorschriften (von verkehrsträgerspezifischen zu verkehrsträgerunabhängigen Strukturen)

11. Die Kommission wird die notwendigen Initiativen ergreifen, wenn es um ordnungspolitische oder rechtliche Fragen geht. Unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips wird sich die Kommission ferner mit Bereichen befassen, in denen die Intermodalität von der Koordinierung auf europäischer Ebene abhängt (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Wichtige Aktionen zur Förderung der Intermodalität

Integration von Infrastruktur und Transportmitteln <ul style="list-style-type: none">➤ Intensivierung der intermodalen Auslegung des transeuropäischen Verkehrsnetzes➤ Verbesserung der Planung und Funktionen von intermodalen Umschlagspunkten➤ Harmonisierung der Normen für Verkehrsträger
Interoperabler Betrieb im Verbund <ul style="list-style-type: none">➤ Einbindung von Güterverkehrsfreeways in den intermodalen Verkehr➤ Entwicklung einheitlicher Grundsätze für die Gebührenerhebung und Preisfestsetzung➤ Harmonisierung der Wettbewerbsregeln und Beihilferegulungen im intermodalen Verkehr
Verkehrsträgerunabhängige Dienste und Vorschriften <ul style="list-style-type: none">➤ Harmonisierung und Normung von Verfahren und EDI➤ Haftung auf intermodaler Grundlage➤ Forschung und Demonstration➤ <i>Benchmarking</i>➤ Intermodale Statistiken

12. Zusammen mit anderen Maßnahmen, die von der Kommission bereits vorgeschlagen wurden, zielen die in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Beseitigung der derzeitigen Hindernisse für den intermodalen Verkehr von Haus zu Haus und fördern somit die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger mit freien Kapazitäten. Durch die Verbesserung der Möglichkeiten für den Schienen- und Schiffstransport und durch das Angebot geeigneter Alternativen zu unimodalen Straßentransporten wird die Intermodalität zur Entlastung des Straßennetzes beitragen. Die Verbesserung der Leistung von Eisenbahnen, die völlige Internalisierung der externen Kosten und die Förderung der Intermodalität sind Teil einer Gesamtstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität.

KAPITEL 1 DAS KONZEPT DER INTERMODALITÄT

13. Aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs und des immer größer werdenden Ungleichgewichts bei der Nutzung der einzelnen Verkehrsträger und -infrastruktureinrichtungen sind im Verkehrssystem in der Europäischen Union unter sozioökonomischen Gesichtspunkten Anzeichen für Ineffizienz festzustellen. Der Güterverkehr verursacht offenbar den Bürgern immer mehr ökologische und gesellschaftliche Kosten.

14. Das "Status quo"-Szenario, bei dem die einzelnen Verkehrsträger getrennt behandelt werden, kann höchstwahrscheinlich der Komplexität des Mobilitätsbedarfs heute und in Zukunft auf dauerhaft tragbare Weise nicht gerecht werden. Ein vom Gesamtsystem ausgehender Ansatz ist daher nötig. Die Förderung der Intermodalität ist ein vielversprechendes und innovatives Instrument, das einem solchen Systemansatz entspricht und auf eine ausgewogenere und effizientere Nutzung der vorhandenen Transportkapazitäten (Infrastruktur, rollendes Material, Umschlagseinrichtung usw.) abzielt.

15. Im Hinblick auf ein einheitliches Verständnis für das Intermodalitätskonzept schlägt die Kommission folgende Definition der Intermodalität vor: Intermodalität im Verkehrssystem bedeutet, daß mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger integriert in einer Transportkette von Haus zu Haus genutzt werden können.

16. Intermodalität² ist ein Qualitätsindikator für den Grad der Integration von Verkehrsträgern: Mehr Intermodalität bedeutet mehr Integration und Komplementarität der Verkehrsträger, wodurch Möglichkeiten für eine effizientere Nutzung des Verkehrssystems geschaffen werden. In wirtschaftlicher Hinsicht beruht die Intermodalität darauf, daß einzelne Verkehrsträger, die positive wirtschaftliche und betriebliche Merkmale aufweisen, in eine Transportkette von Haus zu Haus integriert werden können, um die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt zu verbessern. Die Integration von Verkehrsträgern muß auf der Ebene der Infrastruktur und der "Hardware" (z. B. Ladungseinheiten, Fahrzeuge, Telekommunikation), des Betriebs und der Dienste sowie der ordnungspolitischen Bedingungen erfolgen (siehe Abbildung 1).

² Der intermodale Verkehr kann dann als die Beförderung von Gütern bezeichnet werden, bei der mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger in einer Transportkette von Haus zu Haus genutzt werden. Der Begriff der Intermodalität und des intermodalen Verkehrs, wie ihn die Kommission verwendet, geht über frühere Definitionen hinaus, die von verschiedenen Stellen vorgeschlagen wurden. Die Definitionen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) beschränkt den intermodalen Verkehr auf die Beförderung von Gütern in Ladungseinheiten. Die Beförderung von Gütern in Ladungseinheiten ist allerdings nur ein - wenn auch wichtiges - Mittel zur Erleichterung des Umladens von Gütern von einem Verkehrsträger auf einen anderen. Im Bereich des kombinierten Verkehrs verwendet die EU beispielsweise im Rahmen der Richtlinie 92/106/EWG eine engere Definition, in der nur die Beförderungsarten berücksichtigt werden, die den Straßenverkehr auf bestimmte Art und Weise entlasten.

Intermodaler Verkehr (CEMT): Die Beförderung von Gütern in einer einzigen Ladungseinheit oder einem Fahrzeug, wobei nacheinander verschiedene Verkehrsträger verwendet werden, die Güter selbst aber beim Verkehrsträgerwechsel nicht umgeladen werden.

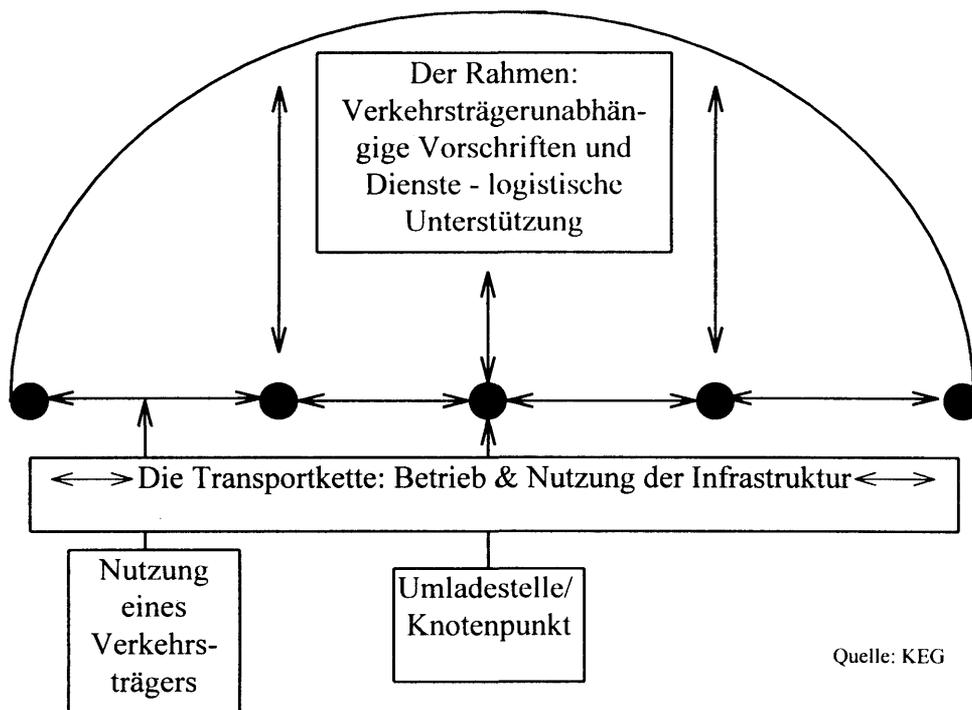
Kombinierter Verkehr (CEMT): Intermodaler Verkehr, bei dem der größte Teil der Beförderung in Europa auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf See und der erste und/oder letzte Abschnitt auf der Straße abgewickelt wird, wobei der Straßenabschnitt möglichst kurz sein muß.

Ziel ist die Entwicklung von Rahmenbedingungen für eine optimale Integration verschiedener Verkehrsträger, so daß das Verkehrssystem durch nahtlos verbundene, kundenorientierte Dienste von Haus zu Haus effizient genutzt werden kann, wobei gleichzeitig der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen gefördert wird.

17. Die Intermodalität sollte bewirken, daß der Nutzer über die optimale Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger selbst entscheiden kann. Beim "Haus-zu-Haus-Ansatz" des intermodalen Verkehrs müssen daher die Bedürfnisse des Nutzers im Mittelpunkt stehen.

18. Intermodalität ist nicht an bestimmte Verkehrsträger gebunden. Sie steht in Zusammenhang mit Handel und Mobilität, wobei Schiene, Wasserstraße, Luftverkehr und Straße einen Beitrag zu leisten haben, damit das Gesamtsystem, unterstützt von modernen Informations- und Kommunikationsdiensten, optimal gestaltet werden kann. Auf der Ebene des Verkehrsbetriebs werden neue Dienste, Informations- und Kommunikationstechnologien dafür sorgen, daß die vorhandenen Kapazitäten besser genutzt werden.

Schaubild 1: Die intermodale Transportkette



19. Bei der Intermodalität geht es eindeutig nicht darum, eine bestimmte Verkehrsteilung zu erzwingen. Durch die Verbesserung der Verbindungen zwischen sämtlichen Verkehrsträgern und deren Integration in ein einziges System ermöglicht die Intermodalität jedoch eine bessere Nutzung von Schiene, Binnenschiffsverkehr und Küstenschifffahrt. In der Regel ist eine Lieferung von Haus zu Haus auf keinem dieser Transportwege alleine möglich. Die Intermodalität ergänzt daher andere verkehrspolitische Maßnahmen der EU wie die Liberalisierung der Verkehrsmärkte, die Entwicklung der TEN und die Maßnahmen für faire und effiziente Preise im Verkehr.

KAPITEL 2 LOGISTIK: DIE VIELSCHICHTIGKEIT DER NACHFRAGE

20. Beim Güterverkehr handelt es sich um eine abgeleitete Nachfrage, er ist Teil des Wirtschaftsprozesses. Die Bedürfnisse industrieller Prozesse haben sich in den vergangenen 10 Jahren grundlegend geändert und sind durch den weltweiten Wettbewerb, kürzere Produktionsprozesse und Produktlebenszyklen und die Notwendigkeit der Kostensenkung gekennzeichnet. Die bedarfsorientierte (*Just-in-time*) Lieferung, die kundenspezifische Produktion und die Konzentration von Versorgungs- und Verteilungszentren haben die Produktions- und Verteilungsprozesse eng mit dem Verkehr verknüpft. Wichtig sind dabei leistungsstarke Dienste, verkürzte Vorlaufzeiten und niedrige Kosten. Gleichzeitig hat der Wettbewerb auf den Weltmärkten zu einer Zunahme der Glieder und der geographischen Reichweite der Versorgungs- und Verteilungsketten geführt.

21. Eine effiziente Logistik ist zu einem wesentlichen Faktor der Wettbewerbsfähigkeit geworden.

Logistik kann als die Bewirtschaftung von Rohstoffen, deren Lagerung und Verarbeitung bezeichnet werden. Hierzu gehören auch die Bereitstellung von Fertigerzeugnissen und entsprechender Informationen von der Quelle zum Endverbrauch unter Berücksichtigung der Kundenanforderungen. Im weiteren Sinn gehören auch die Verwertung und Entsorgung von Abfall dazu.

22. Der Verkehr spielt in der Logistik- und Dienstqualität der gesamten Versorgungs- und Verteilungskette eine wichtige Rolle. Der Güterverkehr muß immer höheren Qualitätsanforderungen hinsichtlich Flexibilität, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit entsprechen, um die Waren zu einer bestimmten Zeit an einen bestimmten Ort zu liefern. Das betrifft den Transport von Gütern sowie die Lagerung, Verpackung und kundenspezifische Anfertigung. Je nach der Art der Güter können die Logistikkosten bis zu einem Drittel des endgültigen Marktpreises ausmachen, obwohl dieser Anteil oft geringer und in den letzten Jahrzehnten im allgemeinen gesunken ist. Ungefähr ein Viertel sind mit dem Transport verbundene Kosten.

23. Angesichts der komplexen Wechselbeziehungen zwischen Akquisition, Zulieferern, verarbeitenden Unternehmen, Einzelhandel und Verbraucher wird die Intermodalität die Integration einer Vielzahl von Verkehrsdiensten in den Versorgungs- und Verteilungsketten ermöglichen.

24. Ein gut funktionierender Informations- und Kommunikationsfluß ist für das Management von vielgliedrigen Versorgungs- und Verteilungsketten unerlässlich. Sie ermöglichen einen Informationsaustausch vor und während des Transports, einschließlich der Informationen über das Dienstangebot, Verhandlungsabwicklung, Ortung und Verfolgung der Ladung, Information über Störungen und die Weitergabe von Transportunterlagen. Fortgeschrittene Dienste wie Echtzeit-Information beschleunigen den Informationsfluß und machen ihn zuverlässiger, wodurch sich die Dienstqualität verbessert.

25. Aufgrund der Unternehmensstrategien, die sich auf bestimmte Schlüsselkompetenzen konzentrieren, wächst der Markt für unabhängige Logistikdienste. Spezialisierte Logistikdienstleister sind aus den Bereichen Produktionsmanagement, Lager- und Transporttätigkeiten hervorgegangen. Immer mehr Unternehmen bieten solche Dienste an. Ihre Aufgabe ist es, bereichsspezifische und auf den Kunden zugeschnittene Lösungen für eine Integration der Material- und Güterströme und der Beförderungsverfahren zwischen den Unternehmen anzubieten. Sie werden eine zunehmend wichtige Rolle bei der Ermittlung des Transportbedarfs ihrer Kunden in der Industrie spielen und feststellen, wie der Transport in der gesamten Logistikkette einen quantifizierbaren Zusatznutzen erzeugen kann.

KAPITEL 3 HINDERNISSE FÜR DEN INTERMODALEN GÜTERVERKEHR

26. Im derzeitigen auf die einzelnen Verkehrsträger ausgerichteten Verkehrssystem erfordert jeder Wechsel des Verkehrsträgers bei einer Beförderung einen Systemwechsel und nicht etwa nur ein Umladen. Dadurch entstehen Reibungsverluste, wodurch der intermodale Verkehr seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem unimodalen Transport verlieren kann.

Reibungsverluste sind ein Maß für die Ineffizienz einer Beförderung.

Sie drücken sich wie folgt aus:

- höhere Preise
- längere Fahrten, größere Verspätungen, weniger Pünktlichkeit
- niedrige Dienstqualität
- Beschränkungen bezüglich der Art der beförderten Güter
- größeres Beschädigungsrisiko
- komplexere Verwaltungsverfahren

27. Um den intermodalen Verkehr für den Nutzer attraktiver zu machen, müssen die Reibungsverluste ermittelt, quantifiziert, qualifiziert und vermindert werden.

28. Gleichzeitig müssen die Logistikdienste innerhalb der intermodalen Transportkette einen Mehrwert bieten, um die Reibungsverluste auszugleichen. Die Knoten- und Umladepunkte im Netz sollten sich besonders dazu eignen, Dienste wie Lagerung, Informationsmanagement oder die kundenspezifische Anfertigung des Produkts anzubieten. Die auf dem Markt tätigen Unternehmen müssen in der Lage sein, solche Möglichkeiten zu erkennen und zu nutzen, und die intermodale Verkehrspolitik muß die Hindernisse beseitigen, die den Unternehmen hierbei im Wege stehen könnten.

29. Beim intermodalen Verkehr fallen aufgrund mangelnder Verknüpfungen auf drei Ebenen Kosten durch Reibungsverluste an:

- I. Infrastruktur und Transportmittel
- II. Betrieb und Nutzung der Infrastruktur, insbesondere Terminals
- III. verkehrsträgerspezifische Dienste und Vorschriften.³

3.1. Infrastruktur und Transportmittel

30. Auf verschiedenen Korridoren in Europa mit hohem Verkehrsaufkommen fehlt ein kohärentes Netz von Verkehrsträgern und ein Verbund dieser Verkehrsträger. Fehlende Infrastrukturabschnitte für einen Verkehrsträger oder fehlende Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern können, so kurz sie auch sein mögen, nahtlose intermodale Ketten verhindern. Sie verursachen für Unternehmen zusätzliche Umladekosten und Kosten aufgrund von Reibungsverlusten. Eine unzulängliche Anbindung von Schiene, Straße oder Schiffsverkehr an die vorhandenen Umladepunkte kann die Integration dieser Verkehrsträger und den Wechsel von einem Verkehrsträger zum anderen beeinträchtigen. Dies kann auch eine effiziente Aufteilung von großen Mengen in kleinere Mengen verhindern, beispielsweise auf interkontinentalen oder Langstreckentransporten.

³ Die Hindernisse und Reibungsverluste wurden von Sachverständigen aus der Industrie in der Task Force Intermodalität im Verkehr erörtert und aufgelistet.

31. Da das derzeitige System für jeden Verkehrsträger getrennt finanziert und verwaltet wird, ist unklar, wer die Verantwortung für die Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern hat. Ferner begünstigen die vorhandenen unterschiedlichen Eigentums- und Gebührenregelungen für die Nutzung der Infrastruktur und der Terminals keineswegs eine transparente und koordinierte Infrastrukturplanung auf lokaler und regionaler, geschweige denn auf europäischer Ebene.

32. Der intermodale Verkehr muß am schwächsten Punkt der Verkehrskette gemessen werden. Daher wirft die mangelnde Interoperabilität einiger Verkehrsträger erhebliche Probleme auf. Die Hindernisse sind ausführlich dokumentiert. So stellen die verschiedenen Signalsysteme und Lademaße der Eisenbahnen und Brückenhöhen auf den Binnenwasserstraßen Europas Hindernisse dar.

33. Die technischen Vorschriften für Transportmittel unterscheiden sich oft von Land zu Land und von Verkehrsträger zu Verkehrsträger, was ebenfalls die Frage der Interoperabilität aufwirft. Hinzu kommt, daß die einzelnen Verkehrsunternehmen dazu neigen, rollendes Material und/oder Fahrzeuge anzuschaffen, die für ihren Betrieb und für ihre Wahl der Ladungseinheiten geeignet sind. Die unterschiedlichen Fahrzeugtypen der verschiedenen Verkehrsunternehmen führen zur Stau in Terminals und zu Ineffizienz. Daneben schränken verschiedene Abmessungen der Transportmittel und der Infrastruktur die Interoperabilität verschiedener Verkehrsträger ein, beispielsweise bei Luftfracht- und Eisenbahngütern.

34. Die Vielfalt bei den Abmessungen der Ladeeinheiten sind ein weiterer Faktor, der die Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger beeinträchtigt. Die Inkompatibilität der Transportgeräte für den Straßen-, Schienen-, Küsten- und Binnenschiffsverkehr führt zu höheren Umlade- und Umschlagskosten und erfordert aufwendige Umladetechniken. Wenn sich daran nichts ändert, wird die zunehmende Komplexität der Logistikanforderungen und die prognostizierte Zunahme des Welthandels den Trend zu unterschiedlichen Transporteinheiten noch weiter verstärken. Die Verwendung von spezialisierten Ladeeinheiten wird dazu führen, daß mehr Container leer zurücktransportiert werden müssen.

3.2. Betrieb - Nutzung der Infrastruktur

35. Die schwächsten Verbindungsstellen im derzeitigen intermodalen Verkehrssystem und ein wichtiger, Reibungsverluste erzeugender Faktor sind die Umladepunkte zwischen Verkehrsträgern. Ein Grund dafür ist die fehlende bzw. unzureichende Interoperabilität der Verkehrsträger und Ladeeinheiten. Ein weiterer ist, daß die heutigen Terminals, die in der Regel durch eine Kombination von schweren Maschinen und manuellen Prozessen gekennzeichnet sind, nicht effizient mit entsprechenden Telematiksystemen betrieben werden. Hinzu kommt, daß Dienste wie die Identifizierung von Fahrzeugen, Ladeeinheiten und Fracht oder die Vorabinformation zu Planungszwecken für den intermodalen Verkehr oft nicht vorhanden sind. Um das Risiko von Unterbrechungen der intermodalen Kette zu minimieren, richten Verkehrsunternehmen immer häufiger ihre eigenen Terminals ein. Obgleich sie dadurch die Vorgänge unter Kontrolle haben, steigen hierdurch auch die Kosten für die Verkehrsdienste von Haus zu Haus für den Nutzer, insbesondere, wenn die Kapazitäten nicht optimal genutzt werden.

36. Leistung und Dienstqualität im Straßen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr sind unterschiedlich. Das ist teilweise auf die unterschiedlichen Kostenstrukturen, aber auch auf die unterschiedliche Intensität des Wettbewerbs und auf den unterschiedlichen Marktöffnungsgrad der verschiedenen Verkehrsträger zurückzuführen. Der Nutzer nimmt die Beförderung auf der Straße als Referenzwert für den Güterverkehr in Europa: sie ist wettbewerbsfähig und dynamisch, die Dienste verbessern sich weiter und die Betriebskosten sinken. Verkehrsträger, bei denen die Verkehrsunternehmen beim Zugang zur Infrastruktur beträchtliche Hindernisse überwinden müssen, tendieren zu einem monopolistischen Verhalten, was zu einem nicht kundenorientierten Betrieb und einer nicht optimalen Kapazitätsauslastung führt. Verkehrsunternehmer, die staatliche

Beihilfen erhalten und deren Verkehrsträger keinem Wettbewerbsdruck ausgesetzt sind, sind dazu verleitet, die Erträge aus ihrer marktbeherrschenden Position zur Quersubventionierung ihrer Aktivitäten auf einem anderen Verkehrsträger zu verwenden, wodurch der Wettbewerb verzerrt wird.

37. Da die Verkehrsunternehmen ihre eigenen Flotten und sogar ihre eigene Infrastruktur besitzen, beschränken sie sich häufig auf einen Verkehrsträger und lassen bessere Möglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern außer acht. Sie koordinieren ihre Informations- und Marketingaktivitäten nicht und sind häufig nicht dazu in der Lage, sämtliche Operationen und Tätigkeiten in der Transportkette von Haus zu Haus ganz zu kontrollieren.

38. Eine weitere Ursache für Reibungsverluste im intermodalen Verkehr sind die ungleichen Arbeitszeiten bei den einzelnen Verkehrsträgern. Das Problem ist nicht nur die tatsächliche Arbeitsdauer, sondern auch die mangelnde Flexibilität bei den Arbeitszeiten von Fahrern und Mannschaften, die oft nicht auf den intermodalen Betrieb abgestimmt sind. Das trifft vor allem für Terminals zu. Die Öffnungszeiten von Terminals, die Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern darstellen, sind oft nicht mit den Fahrplänen von Zügen und Schiffen, die 24 Stunden am Tag fahren, abgestimmt.

39. Mögliche Nutzer des intermodalen Verkehrs können durch die unnötigen Verzögerungen in der Transportkette aufgrund der mangelnden Abstimmung der Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsträger abgeschreckt werden. Wenn eine Fracht Stunden oder gar Tage liegenbleibt, bevor sie auf den nächsten Verkehrsträger umgeladen wird, entstehen zusätzliche Reibungsverluste, die beim unimodalen Verkehr nicht anfallen.

3.3. Verkehrsträgerspezifische Dienste und Vorschriften

40. Das Fehlen eines Netzes für den Datenaustausch für die gesamte intermodale Transportkette verursacht hohe Kosten und Mängel bei den Diensten. Es hat zur Entstehung von modalen und lokalen Systemen und zu betriebseigenen Verfahren geführt. Vorhandene verkehrsträgerspezifische Informationsübermittlungssysteme verlangen von Nutzern, daß ähnliche Daten an jeder Schnittstelle erneut eingegeben werden, wobei eventuell noch dazu verschiedene Informations- oder EDI-Normen verwendet werden müssen. Das Nichtvorhandensein eines Gesamtsystems für die elektronische Kommunikation zwischen den verschiedenen Partnern in der intermodalen Kette verhindert eine ausreichende Voraus- und Just-in-Time-Planung. Das Fehlen von Systemen zur Ortung und Verfolgung der Ladung während des gesamten intermodalen Transports erschwert eine schnelle Fehler- und Fehllenkungserkennung.

41. Bei Schäden an der Ladung können Nutzer des intermodalen Verkehrs nur schwer feststellen, wer in der Transportkette letztendlich dafür haftbar ist, da der grenzüberschreitende Verkehr in Europa durch verschiedene Haftungsvereinbarungen für die einzelnen Verkehrsträger geregelt ist.⁴ Verkehrsunternehmen auf einem Verkehrsträger sind im größerem Umfang haftbar als die auf einem anderen. Die Lage wird durch die Sonderhaftungsregelungen noch undurchsichtiger, die es in Europa für staatliche Verkehrssysteme nach wie vor gibt.

⁴ Seeverkehr: Den Haag - Visby-Regeln von 1968
Luftverkehr: Warschauer Abkommen von 1929
Eisenbahnverkehr: Übereinkommen zum Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) 1985
Straßenverkehr: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) 1956

42. Die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs wird auch durch administrative Hindernisse beeinträchtigt. Die Transportdokumente liegen größtenteils noch auf Papier vor und sind für die verschiedenen Verkehrsträger unterschiedlich, beispielsweise für den See-, Schienen-, Straßen- oder Flugverkehr. Für die einzelnen Verkehrsträger gelten darüber hinaus unterschiedliche Zollbestimmungen.

43. Wenn Güter garantiert termingerecht an ihrem Bestimmungsort ankommen sollen, braucht der intermodale Verkehr eine umfassende und wirksame Management- und Kontrollstruktur für die Transportkette von Haus zu Haus. Die Nutzer machen jedoch geltend, daß die Verkehrsunternehmen diese Management- und Kontrollaufgabe nicht übernehmen, da sich die meisten Verkehrsunternehmer auf einen Verkehrsträger spezialisiert haben. Das erklärt sich teilweise durch die Wettbewerbsfähigkeit und Flexibilität des Transports auf den Straßen in Europa. Ein weiterer Grund ist, daß neue intermodale Dienste eventuell mehr Planung benötigen als die alternative unimodale Beförderung, unter anderem, weil sichergestellt werden muß, daß für den regulären Verkehr eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist. Ein weiterer Grund ist ein eventuelles mangelndes Bewußtsein für die möglichen Vorteile des intermodalen Verkehrs und der Wunsch der Verkehrsunternehmer, ihre Anlagen und Fahrzeuge optimal zu nutzen.

3.4. Schlußfolgerung

44. Der intermodaler Güterverkehr in Europa scheint derzeit den zunehmend komplexen Logistikbedarf einer Wirtschaftstätigkeit, die sich auf einem vom Wettbewerb geprägten und weltweiten Markt abspielt, nicht decken zu können. Das Umladen zwischen Verkehrsträgern führt im allgemeinen zu Reibungsverlusten und bietet keine ausreichende Möglichkeit für Mehrwertdienste in einer Transportkette von Haus zu Haus. Eine bessere Nutzung der gesamten Infrastruktur aller Verkehrsträger wird daher insbesondere angesichts der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs unvermeidlich werden.

KAPITEL 4 EUROPAS INTERMODALES GÜTERVERKEHRSSYSTEM: SCHRITTE ZUR VERWIRKLICHUNG

45. Die politischen Entscheidungsträger stehen vor der Herausforderung, die Rahmenbedingungen für eine optimale Integration der Verkehrsträger schaffen zu müssen. Interoperabilität und Verbund erlauben eine effiziente und rationelle Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und der Transportkapazitäten. Dies wird kundenorientierten Verkehrsdiensten von Haus zu Haus zugute kommen, die die Vorteile jedes Verkehrsträgers nutzen.

Die Kommission tritt für ein intermodales Verkehrssystem für die Zukunft ein, das die Zusammenarbeit und Komplementarität der Verkehrsträger, aber gleichzeitig auch den Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen fördert.

46. Die nachstehend beschriebenen Maßnahmen sind notwendig, wenn langfristig ein wirklich intermodales Verkehrssystem eingeführt werden soll. Diese Maßnahmen setzen die entschlossene Mitarbeit der politischen Entscheidungsträger und der Akteure des Verkehrsmarkts voraus.

47. Die Maßnahmen lassen sich in folgende vier Bereiche untergliedern:
- A. Integration von Infrastruktur und Transportmitteln
 - B. Interoperabler Betrieb im Verbund
 - C. Verkehrsträgerunabhängige Dienste und Vorschriften
 - D. Horizontale Aktivitäten

A. Integration von Infrastruktur und Transportmitteln

4.1. Ein kohärentes Infrastrukturnetz auf europäischer Ebene

48. Infrastrukturplaner und -manager in den Mitgliedstaaten sollten auf europäischer Ebene verstärkt auf verkehrsträgerübergreifender Grundlage zusammenarbeiten, um kohärente Infrastrukturnetze zu schaffen. Die Schaffung intermodaler Verbindungen wird zu einem europäischen Netz von Umladepunkten führen, bei dem die tatsächlichen und prognostizierten Güterströme, die Versorgungs- und Verteilungsketten und der Sachzwängender Flächennutzung und des Umweltschutzes berücksichtigt werden.

49. Langfristig sollte dieser kooperative strategische Ansatz auf europäischer Ebene zu einem intermodalen Infrastrukturnetz führen, das Interoperabilität sowie den Verbund von Verkehrsträgern (also auf Systemebene) gewährleistet. Bei diesem Ansatz sollte die potentielle Integration der lokalen und regionalen Infrastrukturprogramme in eine europaweite Struktur bewertet werden. Die Möglichkeit, vorhandene, aber nicht genutzte Infrastruktur zu relativ niedrigen Kosten wieder nutzbar zu machen, sollte mit den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Schließung der fehlenden Verbindungen erörtert werden.⁵ Ferner sollte die Notwendigkeit der Ausarbeitung von Betriebs- und Dienstkonzepten für die gesamte Transportkette und für sämtliche Funktionen der Umladepunkte bei Kurz- und Mittelstreckentransporten berücksichtigt werden.

Aktion: Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes

50. Die Gemeinschaft hat die Notwendigkeit eines Netzkonzepts für die Verkehrsinfrastrukturplanung anerkannt⁶ und daher gemeinschaftliche Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz (TEVN)⁷ verabschiedet. Bei der für 1999 geplanten ersten vollständigen Überarbeitung der TEVN-Leitlinien von 1996 soll der intermodale Aspekt in den TEN stärker betont werden. Die Europäische Kommission hat daher eine Arbeitsgruppe für den multimodalen Verkehr eingesetzt, in der Experten aus den Mitgliedstaaten mitarbeiten. Diese Gruppe wird ein intermodales Leitschema für sämtliche Verkehrsträger erarbeiten und Kriterien für die Wahl von Verbund- und Terminalstandorten vorschlagen. Dabei werden die Ergebnisse laufender Forschungsprojekte⁸ im Bereich der Intermodalitäts- und Verkehrskonzepte berücksichtigt. Beispiele sind die Projekte EMOLITE (Modell zur Beurteilung der optimalen Standorte intermodaler Terminals in Europa), IQ (Qualitätsverbesserung der intermodalen Netze und Terminals) und IMPULSE (technologische Verbesserungen an intermodalen Netzen und Terminals).

4.2. Einen Mehrwert erbringender Verbund mit entsprechenden Knotenpunkten

51. Die Umschlagspunkte zwischen Verkehrsträgern werden die Knotenpunkte des intermodalen Netzes sein. Die Tätigkeiten und Dienste an diesen Punkten sollten für die gesamte Transportkette

⁵ Verschiedene FTE-Aktionen der Gemeinschaft, wie EUFRANET (Schiene) oder EUDET (Binnenwasserstraßen) können einen wichtigen Beitrag dazu leisten.

⁶ Artikel 129 b VEU, Weißbuch: "Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik".

⁷ Entscheidung der Gemeinschaft über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Entscheidung Nr. 1692/96 vom 23. Juli 1996, ABl. Nr. L 228, Band 39 vom 9.9.1996)

⁸ Im Rahmen des Verkehrsprogramms des Vierten Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration 1994-1998

einen Mehrwert erbringen. Einige dieser Knotenpunkte werden Zentren der Wirtschaftstätigkeit sein, indem das regionale wirtschaftliche Angebots- und Nachfragepotential in wettbewerbsorientierte logistische Strukturen und Märkte eingebettet werden. Durch die Schaffung von Einrichtungen für eine dem Kundenbedarf angepaßte Produktion bzw. entsprechenden Produkten, durch den Zusammenschluß von lokalen Versorgungsketten in Netze und die Organisation von Verteilungsstrukturen um Knotenpunkte werden diese Knotenpunkte über den bloßen Verkehr hinausgehende Funktionen erhalten. Für die Anbieter von Verkehrsdiensten und für Verkehrsunternehmen könnten unterstützende Funktionen wie die Möglichkeit der Rückgabe von (Miet-)Fahrzeugen oder Ladeeinheiten für verschiedene Verkehrsträger ein Argument sein, das für den intermodalen Verkehr spricht.

52. Neue Umschlagskonzepte und eine weitergehende Automatisierung kann die Reibungsverluste für den Nutzer reduzieren, indem der Umschlag von einem Verkehrsträger auf den anderen beschleunigt wird. Dadurch können die Verkehrsströme von hoher Dichte wirksam in regionale Verkehrsströme von geringerer Dichte aufgelöst werden. Außerdem werden mehr Möglichkeiten zur Zusammenlegung von Verkehrsströmen aus verschiedenen Richtungen in große Ströme auf den Hauptachsen geschaffen. Terminals und Knotenpunkte werden als Schnittstellen zwischen Verkehrskorridoren mit hohem Verkehrsaufkommen und regionalen und lokalen Netzen dienen.

Aktion: *Ermittlung von Möglichkeiten einer besseren Nutzung der Logistik und Beseitigung von Hindernissen für eine einen Mehrwert erbringende Logistik*

53. Die Kommission wird eine Studie über Möglichkeiten zur Bereitstellung von Logistikdiensten an den Umladepunkten und über die Frage, wie diese Dienste für die gesamte Versorgungs- und Verteilungskette einen Mehrwert erbringen können, unterstützen und entsprechende Demonstrationsprojekte finanzieren. Die Studie wird die Voraussetzungen für die Integration von Transport und Logistik hervorheben und im Hinblick darauf die Wirtschaftlichkeit von Knoten- und Umladepunkten bewerten. Die Kommission wird gemeinsam mit der Wirtschaft geeignete Initiativen zur Beseitigung möglicher Hindernisse, beispielsweise restriktive Öffnungszeiten oder schwerfällige Verwaltungsverfahren, ergreifen.

4.3 Harmonisierte Normen für Ladeeinheiten

54. Die Vielfalt der Ladeeinheiten (wie Container verschiedener Größe, Wechselbehälter) sollte im Hinblick auf die Bedürfnisse des intermodalen Verkehrs und der Nutzer bewertet werden. Die Harmonisierung der Normen bezüglich Größe, Gewicht und anderer Merkmale für die verschiedenen Verkehrsträger wird den Umschlag auf andere Verkehrsträger für einen großen Teil der zu transportierenden Güter erleichtern. Neue Ladeeinheiten, insbesondere für kleinere Sendungen, und flexible Umschlagstechnologien werden eine modulare Kapazitätsplanung und -nutzung ermöglichen. Flexible Mietmöglichkeiten tragen zur Innovation und Senkung der Fixkosten der Verkehrsunternehmen bei. Die effizientere Nutzung von Ladeeinheiten in gemeinsamen Nutzungs- oder Kreislaufsystemen werden zu einer Erhöhung der Auslastung und zur Vermeidung leerer Transporte beitragen.

Aktion: *Steuerung der Harmonisierung von Ladeeinheiten*

55. Ohne die geltenden Gemeinschaftsbestimmungen über Abmessungen für Lastkraftwagen und Busse⁹ anzutasten, wird die Kommission auf der Grundlage der Tätigkeit der verschiedenen Normungsorganisationen Arbeitsgruppen für verschiedene Marktsektoren einsetzen, die Hindernisse und Möglichkeiten zur Harmonisierung von Normen für Ladeeinheiten für sämtliche

⁹ Richtlinie 96/53/EG, ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996

Verkehrsträger und Industriezweige in Europa prüfen sollen. Angesichts der Bedeutung der Praktiken im internationalen Handel wird der Bedarf an harmonisierten Normen ermittelt und werden entsprechende Normen entwickelt werden müssen. Dabei werden auch die Auswirkungen der Zulassung von Fahrzeugen auf den Verbund der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt werden müssen. Ferner werden die Ergebnisse einer Studie über die Auswirkungen von unterschiedlichen Normen für das rollende Material, Fahrzeuge und Schiffe einbezogen. Im Zuge der Arbeiten werden die optimalen Verfahren und Strategien für die Harmonisierung festgelegt. Die Kommission sieht es als ihre Aufgabe an, in den betreffenden Normungseinrichtungen und internationalen Organisationen als treibende Kraft tätig zu werden.

B. Interoperabler Betrieb im Verbund

4.4 Intermodale Güterverkehrsunternehmen

56. Auf dem Verkehrsmarkt in Europa werden intermodale Verkehrsunternehmen unabhängig vom Verkehrsträger miteinander konkurrieren und ihren Marktanteil ausbauen können. Neben Unternehmen, die sich auf die Beförderung von Gütern auf bestimmten Verkehrsträgern spezialisieren, wird eine neue Generation von integrierten Unternehmen Verkehrsdienste von Haus zu Haus anbieten. Diese Unternehmen sind den verschiedenen Verkehrsträgern gegenüber neutral. Sie werden versuchen, die kostengünstigste Kombination von Verkehrsträgern und Diensten zu finden, so daß dadurch für die gesamte Versorgungskette ein optimaler Mehrwert entsteht. Ihre Dienste werden auf die Bedürfnisse der Endverbraucher zugeschnitten und werden auch eine vollständige Überwachung des Betriebs und die Verwaltung der Informationen über die von Haus zu Haus beförderten Güter umfassen.

57. Ein Management und eine Kontrolle in der gesamten Kette von Haus zu Haus wird von wesentlicher Bedeutung sein. Um eine solche Kontrolle gewährleisten zu können, muß das integrierte Verkehrsunternehmen entweder die Fahrzeuge betreiben, in denen die Güter befördert werden (Typ "Frachtführer"), oder die Kontrolle durch eine rationale Organisation der Kette und die Verwaltung der einschlägigen Information sicherstellen (Typ "Spediteur").

Aktion: Marktanalyse für eine weitergehende Integration von Verkehr und Logistik

58. Die Kommission wird eine Untersuchung der verschiedenen Arten von Marktteilnehmern auf dem Verkehrsmarkt durchführen und ihre Größe und die Art der Dienstleistung, die sie anbieten oder benötigen, analysieren. In der Untersuchung werden die Hindernisse und Möglichkeiten ermittelt, denen jeder Marktteilnehmer begegnet bzw. die sich ihm bieten, wenn es darum geht, Tätigkeiten des intermodalen Verkehrs auszuführen und die erforderliche logistische Unterstützung zu erhalten. Dabei werden die wirtschaftlichen, technischen und ordnungspolitischen Bereiche hervorgehoben, auf denen die Behörden bzw. die betreffenden Marktteilnehmer tätig werden können.

Aktion: Verlängerung von PACT

59. Mit dem PACT-Programm¹⁰ (Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr) werden Verkehrsunternehmer unterstützt, die marktorientierte und innovative Projekte im Bereich des kombinierten Verkehrs durchführen (Schiene, Straße, Binnen- und Küstenschifffahrt). Im Rahmen

¹⁰ Kommissionsbeschluß über die Gewährung von Finanzhilfen für Pilotaktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs, Beschluß 93/45/EWG der Kommission vom 22.12.1992, ABl. Nr. L 16 vom 25.1.1993 sowie Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs KOM(96) 335 endg. vom 24.7.1996, ABl. No. 343

des ersten PACT-Programms (1992 - 1996) wurden 66 Projekte auf 33 Strecken in sämtlichen Mitgliedstaaten finanziell unterstützt. Die Kommission hat zusätzlich eine Verlängerung des Programms bis zum Jahr 2001 vorgeschlagen und hat die Küstenschifffahrt als Verkehrsträger hinzugefügt.

4.5 Freier Zugang zur Infrastruktur

60. Die Trennung von Infrastrukturmanagement und Betrieb wird einen freien und nicht diskriminierenden Zugang zum Netz der neuen und bereits existierenden Verkehrsunternehmen garantieren¹¹. Dabei wird ein angemessenes Maß an Transparenz, was die Benutzungsgebühren für die Infrastruktur und die entsprechenden Bestimmungen anbelangt, sichergestellt.

Aktion: Integration von Eisenbahn-Güterverkehrsfreeways in ein intermodales Umfeld

61. Die Frage des freien Zugangs zur Infrastruktur für alle zugelassenen Verkehrsunternehmen ist besonders für die Schiene wichtig. Die Kommission hat die Schaffung eines transeuropäischen Eisenbahn-Güter-Freeways vorgeschlagen, zu dem freier Zugang gewährt wird und auf dem zahlreiche Hindernisse für den grenzüberschreitenden Verkehr beseitigt sind¹². Dieser Gedanke wird von Eisenbahnunternehmen, Mitgliedstaaten und Spediteuren umgesetzt. Die ersten Freeways werden voraussichtlich Ende 1997 in Betrieb genommen. Da die Freeways zu einem wichtigen Element des intermodalen Verkehrssystems werden könnten, wird die Kommission diese vorrangig fördern¹³.

4.6 Gebührenerhebung auf die Nutzung der Infrastruktur und Preisbildung im Verkehr

62. Auf die verschiedenen Verkehrsträger werden derzeit sehr unterschiedliche Steuern und Gebühren erhoben. Ferner werden die Infrastruktur- und externen Kosten in höchst unterschiedlichem Maß gedeckt¹⁴. Das wirft zweierlei Probleme auf. Erstens führt dies aufgrund der unterschiedlichen Kostendeckungsquoten und der auf unterschiedlichen Grundlagen beruhenden Kostenanrechnung (z. B. Durchschnittskosten, Grenzkosten und Pauschalgebühr) zu Wettbewerbsverzerrungen, die sich auf die Wahl des Verkehrsträgers auswirken. Dadurch kommt es zu Ineffizienz bei der Nutzung verschiedener Verkehrsträger in einer intermodalen Transportkette. Zweitens bedeutet das Vorhandensein unterschiedlicher Preisbildungssysteme, die rein unimodal entwickelt wurden, daß die Gebührenfestlegung für die einzelnen Glieder der Transportkette (z. B. Straße und Schiene) auf unterschiedlichen, manchmal miteinander nicht zu vereinbarenden Grundsätzen beruht. Daher ist sie allgemein komplizierter. Die Entwicklung von intermodalen Diensten wird dadurch verhindert

¹¹ Zum Schienentransport siehe Artikel 6 und 10 der Richtlinie 91/440/EWG, Richtlinie 95/19/EG und Richtlinie 95/18/EG

¹² Weißbuch der Europäischen Kommission: "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft" KOM (96) 421 endg. vom 30.7.1996 und KOM(96) 421/2 endg. vom Juni 1996.

¹³ siehe Mitteilung über transeuropäische Eisenbahn-Güterverkehrsfreeways vom 29. Mai 1997

¹⁴ siehe Grünbuch über faire und effiziente Preise (KOM(95) 691 endg.)

Aktion: *Entwicklung von gemeinsamen Gebührenerhebungs- und Preisbildungsgrundsätzen*

63. Die Kommission wird gemeinsame Gebührenerhebungs- und Preisbildungsgrundsätze für sämtliche Verkehrsträger entwickeln. Solche gemeinsamen Grundsätze lassen sich natürlich nur nach und nach einführen und müssen den Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsträger Rechnung tragen. Ziel ist die Weiterentwicklung der geltenden Rechtsvorschriften und die Entwicklung neuer Bestimmungen, wenn dies im Hinblick auf verstärkte Einheitlichkeit der Grundsätze für die Gebührenerhebung auf die Nutzung der Infrastruktur notwendig ist.

4.7. Intermodaler Verkehr und Wettbewerb

64. Die Grundprinzipien werden unabhängig vom jeweiligen Verkehrsträger für sämtliche Verkehrsunternehmen gelten. Dadurch sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen für sämtliche Verkehrsträger in Europa gewährleistet werden. Die Autonomie der Verkehrsunternehmen bleibt unangetastet. Die Unternehmen, die auf eigenes geschäftliches und finanzielles Risiko gewerblich tätig werden, sollten nicht gegenüber Konkurrenten, die staatliche Beihilfen erhalten, übermäßig benachteiligt werden.

65. Es müssen daher neue Bestimmungen über den Wettbewerb zwischen intermodalen Verkehrsunternehmen erlassen werden, die gleichzeitig verschiedene Verkehrsträger betreiben. Ein wichtiges Element wird die Überwachung und Ahndung jeglichen Mißbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung von Spediteuren und Verkehrsunternehmen sein. Beispiele für illegale Praktiken marktbeherrschender Unternehmen, die nach Gemeinschaftsrecht unter hohen Strafen stehen, sind die Quersubventionierung durch Bezuschussung eines Verkehrsträgers mit Erträgen von einem anderen mit dem Ziel, die Konkurrenz auszuschalten, die strukturelle Marktabschottung, Dumping und die Ausnutzung von Nachunternehmen.

Aktion: *Änderung der Verordnung Nr. 1107/70 bezüglich der Beihilfen für den kombinierten Verkehr*

66. Die Kommission wird die nötigen Änderungen zur Aktualisierung der Verordnung Nr. 1107/70¹⁵ vorschlagen, die unter anderem die Beihilfen für den kombinierten Verkehr regelt. Durch die Überarbeitung wird die Verordnung an die jüngsten Entwicklungen angepaßt, wobei der Notwendigkeit einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs Rechnung getragen wird. Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Kommission die Verordnung insgesamt überarbeiten, um einen kohärenten Rahmen für Beihilfen an sämtliche Landverkehrsträger zu schaffen.

Aktion: *Intermodale Leitlinien für staatliche Beihilfen*

67. Ferner wird die Kommission verschiedene bestehende Beihilferegeln für den Verkehr weiter prüfen, die mögliche Verzerrung des Verkehrsmarktes durch diese Regelungen bewerten und sicherstellen, daß jegliche Beihilfe, die an einen Verkehrsträger geht, die Effizienz der intermodalen Transportketten in keiner Weise beeinträchtigt. Gegebenenfalls wird sie geltende Beihilferegeln überarbeiten. Die Kommission wird darüber hinaus die Möglichkeit einer Festlegung von Leitlinien für die Zahlung von staatlichen Beihilfen an intermodale Verkehrsunternehmen in Wirtschaftszweigen, die nicht unter die Verordnung Nr. 1107/70 fallen, prüfen.

¹⁵ Verordnung des Rates über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, ABl. Nr. L 130 vom 15.6.1970.

Aktion: Anwendung der Wettbewerbsregeln im intermodalen Güterverkehr

68. Von gleicher Bedeutung ist die ständige Überwachung und Kontrolle restriktiver verkehrsträgerübergreifender Vereinbarungen, die zu übermäßigen Wettbewerbsverzerrungen führen. Die Kommission wendet für den Verkehrsmarkt zunehmend einen horizontalen Ansatz an, wobei ein Verkehrsträger nicht als spezifischer Sektor mit speziellen Bedürfnissen betrachtet wird. Im Hinblick darauf wird beispielsweise die gemeinsame Festsetzung von Inlandstarifen durch Seeschiffahrtsunternehmen überdacht. Der Bericht eines Sachverständigenausschusses, der damit betraut war, Empfehlungen zur Festsetzung von Inlandstarifen zu erteilen, wird von der Kommission bei der Ausarbeitung eines diesbezüglichen Konzepts berücksichtigt¹⁶. Die Kooperationsvereinbarungen von Eisenbahngesellschaften werden ebenfalls im Hinblick darauf revidiert. Auf der Grundlage einer Bewertung einer ausreichenden Zahl von Beispielfällen wird die Kommission die Notwendigkeit von Leitlinien für intermodale Kooperationsvereinbarungen zur Verdeutlichung der Anwendung der Wettbewerbsregeln prüfen.

4.8. Koordinierung von intermodalen Fahrplänen

69. Die Koordinierung der Fahrpläne zwischen den Verkehrsträgern sowohl auf europäischer (für den Langstreckengüterverkehr) als auch auf regionaler (für den lokalen Güterverkehr) Ebene wird durch ein Informationsnetz ermöglicht, das als (elektronisches) Forum dient, durch das Verkehrsunternehmen, Infrastrukturmanager und Diensteanbieter miteinander in Kontakt treten. Aus der Sicht der Gemeinschaft wird eine solche Koordinierung für grenzüberschreitende Beförderungen und Korridore mit hohem Verkehrsaufkommen und schnellem Durchsatz besonders wichtig sein, wo verschiedene Verkehrsträger zum Aufbau einer intermodalen Kette beitragen.

Aktion: Elektronisches Forum für die Koordinierung von Fahrplänen

70. Die Europäische Kommission wird in Zusammenarbeit mit den betreffenden Diensteanbietern die Nutzung von Informationsnetzen zur Schaffung eines elektronischen Forums fördern, mit Hilfe dessen die Betreiber von Verkehrsdiensten die Fahrpläne für die verschiedenen Verkehrsträger koordinieren können. Die Kommission wird eine Katalysatorrolle bei der Ermittlung der besten Praxis spielen. Der Dienst wird von unabhängiger Stelle verwaltet.

C. Verkehrsträgerunabhängige Dienste und Vorschriften**4.9. Informations- und Managementsysteme**

71. Telematikanwendungen, bei denen Informatik mit Telekommunikation kombiniert wird, werden die Bedeutung kundenorientierter Verkehrsdienste, die automatisierte Schnittstellen zwischen der Bestellung von Gütern, dem Verkehrsmanagement, der Inrechnungstellung und Zahlung bieten, steigern. Offene und benutzerfreundliche Informationssysteme werden eine intensive Nutzung fortgeschrittener elektronischer Dienste begünstigen.

¹⁶ Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen kaum überzeugende Argumente dafür vor, daß die gemeinsame Festsetzung von Inlandstarifen für die Gewährleistung intermodaler Verkehrsdienste unerlässlich ist. Daher vertritt die Gruppe die Ansicht, daß es keinen Grund für eine Ausnahmeregelung im Hinblick auf die gemeinsame Festsetzung von Inlandstarifen gibt (Teil III: Schlußfolgerungen und Empfehlungen des Zwischenberichts der Gruppe für den multimodalen Verkehr, Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, März 1996 (ISBN 92-827-6964-X)).

72. Zur Erleichterung des Managements und der Überwachung von Transportketten von Haus zu Haus werden Informations- und Managementsysteme gleichzeitig verschiedene Verkehrsträger erfassen und für jeden interessierten Diensteanbieter dank einer offenen Systemarchitektur zugänglich sein. Über die Systeme können die Endbenutzer Echtzeit-Informationen über Möglichkeiten intermodaler Transporte sowie den jeweiligen Standort ihrer Frachten abfragen. Gleichzeitig werden sie eine optimale Koordinierung zwischen Verkehrsunternehmen in der gleichen Transportkette ermöglichen. Die Systeme bieten die Möglichkeit einer umfassenden Vorausplanung und einer weiteren Integration des Verkehrs bis zum Management der gesamten Versorgungskette.

73. Harmonisierte Kommunikationsnormen, -verfahren und Transportunterlagen (Frachtkarten) auf EDI-Grundlage werden im Verkehr die Nutzung eines elektronischen Geschäftsverkehrs fördern. Die Ortung und Verfolgung von Ladungen auch beim Wechsel von Verkehrsträgern in Europa wird durch einheitliche Verfahren für die automatische Ausrüstungserkennung (*Automatic Equipment Identification AEI*) und für das Ablesen von Strichcodes ermöglicht. Die Verbreitung des elektronischen Geschäftsverkehrs wird die Grundlage für die papierlose Verwaltung von Beförderungsleistungen bieten.

Aktion: *Intermodale elektronische Echtzeit-Informations- und Geschäftsabwicklungssysteme*

74. Die Kommission richtet derzeit eine Arbeitsgruppe von Experten ein, die eine gemeinsame Architektur für intermodale Echtzeit-Informationssysteme erarbeiten und die Hindernisse bei der Einrichtung solcher Systeme ermitteln sollen.

75. Die Informationssysteme sollten folgende Aufgaben erfüllen:

- Bereitstellung von Informationen (Fahrpläne¹⁷, Verkehrsunternehmen und Terminals, Durchschnittspreise, durchschnittliche Beförderungsdauer, usw.)
- Buchung und Reservierung von Frachtraum und Diensten
- Vertragsabwicklung
- Ortung und Verfolgung von Sendungen sowie
- Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen in der Transportkette von Haus zu Haus.

76. Wenn eine Architektur für intermodale Echtzeit-Systeme aufgebaut ist, soll dafür gesorgt werden, daß diese längerfristig marktwirtschaftlich verwaltet werden und sich selbst tragen.

77. Die Kommission wird auch Empfehlungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen zur Art der erforderlichen Informationen und zum Format der Informationen formulieren, wenn dies als unerlässlich erachtet wird.

Aktion: *Technologien der Informationsgesellschaft im Dienst des intermodalen Verkehrs*

78. Die Nutzung der vorhandenen ortsfesten oder mobilen Informationsinfrastruktur wie Kurzstreckenkommunikation (DSRC), Satelliten oder GSM für die Ermittlung des Standorts der Sendung und die Information darüber kann die verkehrsträgerübergreifende Ortung und Verfolgung von Ladungen entscheidend verbessern. Obwohl ausgereifte technische Lösungen vorhanden sind, ist die Nutzung dieser Technologien zur Zeit größtenteils auf Systeme für einzelne Verkehrsträger beschränkt. Daher wird die Kommission weiterhin die Forschung im Bereich interoperabler Ortungs- und Verfolgungssysteme im intermodalen Verkehr, einschließlich einer Kosten-Nutzen-Analyse für die Verwendung von Satellitentechnologie im intermodalen Verkehr, unterstützen.

¹⁷ Daher die Notwendigkeit eines elektronischen Forums zur Koordinierung der Fahrpläne.

Gemeinsam mit den betroffenen Marktteilnehmern wird die Kommission eine Prozeßarchitektur definieren, die die Ortungs-, Kommunikations- und Erkennungsfunktionen integriert. Behandelt werden u. a. Fragen wie der Normungsbedarf (Datenformate und Art der übermittelten Informationen), die Auswahl der Übertragungssysteme (Frequenzen, Bandbreiten und Infrastruktur) und die Finanzierung des Systems auf intermodaler Grundlage (Kostenzuteilung). Die Kommission wird die Möglichkeiten prüfen, die die Leitlinien über die transeuropäischen Telekommunikationsnetze zur Unterstützung von intermodalen Güterverkehr-Logistikdiensten prüfen, die auf europäischer Ebenen interoperabel sind.¹⁸

Aktion: *Papierloser Verkehr: Harmonisierung der Normen*

79. Im Hinblick auf die Verbreitung des elektronischen Geschäftsverkehrs im Verkehrswesen und auf eine Harmonisierung der Normen für EDI, AEI und Strichcodes wird sich die Europäische Kommission dafür einsetzen, Vertreter der verschiedenen Marktsektoren zusammenzubringen und Anreiz zu weiteren freiwilligen Normungsstrukturen für elektronische Systeme zu geben.

80. Zur Zeit sind die Transportdokumente und Modalitäten von Verkehrsträger zu Verkehrsträger und von Verkehrsunternehmen zu Verkehrsunternehmen verschieden. Die Umstellung von gedruckten Unterlagen auf elektronische Botschaften, die derzeit bei verschiedenen Verkehrsträger erfolgt, eröffnet die Möglichkeit der Einrichtung eines einheitlichen Systems für elektronische Transportunterlagen und -verfahren. Zur Erstellung der geeigneten Kriterien für die Normung wird die Kommission einen Dialog mit den betroffenen Parteien aufnehmen (Industrie, Verkehrsunternehmen, Behörden). Diese Bemühungen umfassen auch Zollverfahren für den Transit und Import/Export im Rahmen der derzeitigen Informatisierung des gemeinschaftlichen Versandverkehrs und der Durchführung des Programms Zoll 2000.

4.10. Haftung

81. Die intermodalen Verkehrsunternehmen sollten ihren Kunden klare und transparente Haftungsbedingungen und -verfahren für beschädigte oder unterwegs abhanden gekommene Frachten bieten können. Aus der Sicht des Endbenutzers sollten die Haftungsbestimmungen nicht verkehrsträgerspezifisch sein und nicht zwischen innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Transporten unterscheiden. Neben der eigentlichen Beförderung von Gütern sollen diese Bestimmungen auch die Schäden und Verluste regeln, die auf eine einen Mehrwert erbringende Logistiktätigkeit in der intermodalen Kette zurückzuführen sind, beispielsweise die Lagerung oder die kundenspezifische Anpassung des Produkts am Knotenpunkt.

Aktion: *Förderung einer freiwilligen intermodalen Haftungsregelung*

82. Die Kommission hat die Schaffung einer Arbeitsgruppe von Experten angeregt, die die Möglichkeit eines intermodalen Haftungskonzepts prüfen soll. Die Kommission wird Initiativen von Marktteilnehmern zur Einführung von freiwilligen Haftungsregelungen für den intermodalen Haus-zu-Haus-Dienst unterstützen. Sie wird eine Katalysatorfunktion bei Bemühungen spielen, die jeweiligen Verkehrsunternehmen, Nutzer und Versicherungsgesellschaften zusammenzubringen. Daneben wird die Kommission in enger Zusammenarbeit mit dem Rat prüfen, wie die Gespräche

¹⁸ Sie wird darüber hinaus die Teilnahme von Unternehmen an dem Programm INFO 2000 fördern, womit die Schaffung von Informationsdiensten für den intermodalen Verkehr unterstützt werden kann. Die Kommission wird ferner die Normungsarbeit der Gruppe CEN TC 278 (Straßenverkehr und Verkehrstelematik) fördern. Besondere Beachtung findet die Arbeit im Bereich der europäischen Norm über die Güter- und Flottenmanagement-Architektur, durch die auch die Bedürfnisse der Architektur für den intermodalen Güterverkehr erfaßt werden.

über das Internationale Übereinkommen über den multimodalen Verkehr wiederaufgenommen werden können, das 1980 im Rahmen der UNCTAD geschlossen wurde.

D. Horizontale Aktivitäten

4.11. Forschung und Innovation

83. Durch gezielte Projekte für Forschung und technologische Entwicklung (FTE) unterstützt die Kommission Innovationen im Bereich der Nutzung von neuen Technologien, der Entwicklung neuer Dienste und der Steigerung der Produktivität. Im Vierten FTE-Rahmenprogramm (1994-1998) unterstützt die Kommission derzeit über 25 Großprojekte finanziell, die sich mit der Effizienz intermodaler Netze, Umschlagspunkten und dem Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien befassen. Im Rahmen anderer Projekte werden neue Instrumente für die Entscheidungsfindung entwickelt, um markt- und allgemeinpolitische Anforderungen zu verbinden. Diese Projekte betreffen rechtliche, institutionelle und wirtschaftliche Fragen.

84. 1995 schuf die Kommission die Task Force Intermodalität im Verkehr, um die Entwicklung des intermodalen Verkehrs in kohärenter Weise zu lenken, die verschiedenen einschlägigen FTE-Programme¹⁹ auf europäischer Ebene zu koordinieren und die Forschung mit den Anforderungen der Politik und der Industrie zu verbinden. Durch zahlreiche Gespräche mit allen Interessengruppen des intermodalen Verkehrs wurde sichergestellt, daß die Tätigkeit der Task Force und die FTE-Prioritäten der Kommission dem Bedarf des Markts entsprechen²⁰.

Aktion: *Zusätzliche Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Demonstrationsprojekte*

85. Durch die Annahme des Vorschlags der Kommission über zusätzliche Mittel im Rahmen des Vierten Rahmenprogramms durch das Europäische Parlament und den Rat wird die Task Force Intermodalität im Verkehr in der Lage sein, FTE-Projekte finanziell zu unterstützen, die die Wettbewerbsfähigkeit des intermodalen Verkehrs über kurze und mittellange Entfernungen, den möglichen Beitrag von Güter-Freeways und die Umsetzung neuer Konzepte für die Verteilung von Gütern in Stadtgebieten demonstrieren.

Aktion: *Schaffung eines Forschungsnetzes*

86. Zur Verbesserung der Synergie zwischen Forschern und dem Markt für den intermodalen Verkehr hat die Kommission die Schaffung eines offenen europäischen Netzes von Hochschulen und Instituten (INTERACT) initiiert, die sich mit Intermodalität befassen. Das Netz wird als Forum für die Diskussion und die Planung von FTE-Projekten und für die Verbindung der Ergebnisse mit den Anforderungen des Marktes dienen. Es wird eng mit der Task Force Intermodalität im Verkehr zusammenarbeiten.

¹⁹ Bei den einschlägigen Programmen handelt es sich um das Forschungsprogramm Verkehr, Telematik für den Verkehr, industrielle und Werkstofftechnologien, das Informationstechnologie-Programm ESPRIT sowie die Energieprogramme JOULE/THERMIE

²⁰ Berichte der Task Force: Problembereich vom 1.3.1996, Inventurbericht vom 28.2.1996, Arbeitsfortschrittsbericht vom 12.3.1996, Prioritätenbericht vom 29.2.1996, Rangliste der FTE-Aufgaben, Berichte der Arbeitsgruppen vom 23.5.1996, Schlußbericht vom 27.9.1996.

Aktion: *Forschung im Fünften Rahmenprogramm*

87. Die Kommission hat im Fünften Rahmenprogramm vorgeschlagen, die Verkehrsforschung in zwei wichtige thematische Bereiche "Förderung eines wettbewerbsorientierten und nachhaltigen Wachstums" und "Entwicklung einer nutzerfreundlichen Informationsgesellschaft" zu integrieren. In beiden thematischen Bereichen werden die Aspekte der Förderung des intermodalen Verkehrs behandelt, im Programm zum Wachstum durch eine zentrale Aktion über nachhaltige Mobilität und Intermodalität, im Programm zur Informationsgesellschaft durch die Entwicklung von geeigneten Systemen und Anwendungen der Informationsgesellschaft. Bei dieser auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Aktion werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Effizienz, Qualität, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit untersucht und auch den Mensch betreffende Aspekte behandelt. Die Intermodalität ist neben den Entwicklungen für die einzelnen Verkehrsträger für zuverlässige Lösungen für die Anbindung von Netzen und Knotenpunkten an ein gemeinsames europäisches Verkehrssystem von wesentlicher Bedeutung, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und die Lebensqualität der Bürger in Europa verbessert werden. Demonstrationen werden im Programme eine außerordentliche Rolle spielen, um die Durchführbarkeit innovativer Lösungen zu zeigen.

4.12. Beurteilung und Benchmarking

88. Benchmarking ist eine Methode, die viele Unternehmen in verschiedenen Wirtschaftszweigen anwenden, um ihre Erträge mit denen ihrer Konkurrenten zu vergleichen. Sie wird auch in bestimmten Politikbereichen angewandt²¹.

Aktion: *Entwicklung von Benchmarkingmethoden für die Verkehrspolitik und die Intermodalität*

89. Die Kommission wird geeignete Methoden und Kriterien für die Beurteilung und das Benchmarking in der Verkehrspolitik entwickeln. Auf dieser "makroökonomischen" Ebene werden bei der Bewertung der intermodalen verkehrspolitischen Maßnahmen die Bedürfnisse und Erwartungen der Bürger in Europa berücksichtigt, d. h. die Auswirkungen auf Umwelt, Beschäftigung und gesellschaftliche und regionale Entwicklung und Kohäsion.

90. Benchmarking auf "mikroökonomischer" Ebene wird sich auf mögliche gemeinsame Normen für die Betriebsgüte von Terminals und Transportketten konzentrieren. Die Kommission hat bereits eine Studie über Benchmarking im Bereich der Eisenbahn in die Wege geleitet.

Aktion: *Einrichtung eines europäischen Referenzzentrums für den intermodalen Güterverkehr*

91. Zur Ermittlung der besten Verfahren im intermodalen Verkehr wird die Kommission gemeinsam mit den Betroffenen die Einrichtung eines europäischen Referenzzentrums für den intermodalen Güterverkehr unterstützen. Dieses Referenzzentrum wird Trends bei Nachfrage und Angebot bezüglich intermodaler Verkehrsdienste verfolgen und darüber hinaus die in Europa beste Praxis im intermodalen Verkehr in Europa verbreiten und über das Innovationspotential der Intermodalität aufklären. Im Laufe dieses Jahres wird eine Ausschreibung stattfinden.

²¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat "Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie - Eine Bewertung mittels Benchmarking", KOM(96)463 endg.

4.13. Nationale Gesprächsrunden

92. Wettbewerbsfähige intermodale Netze setzen die Beteiligung aller Akteure in der Transportkette voraus. Verschiedene Akteure, wie einige Straßenverkehrsunternehmen, Spediteure oder Verlader, sind von jeher auf verkehrsträgerorientierten oder segmentierten Verkehrsmärkten tätig und sind sich ihrer möglichen Aufgaben in einer intermodalen Transportkette nicht bewußt. Mangelnde Kenntnisse und Information stellen häufig Hindernisse dar, die durch eine Zusammenarbeit zwischen den Akteuren auf lokaler Ebene beseitigt werden können.

Aktion: *Organisation von Gesprächen in den Mitgliedstaaten*

93. Die Kommission wird sich dafür einsetzen, daß die Regierungen in jedem Mitgliedstaat eine Gesprächsrunde initiiert. Die Gesprächsrunden sollten auf eine Aufklärung der regionalen und lokalen intermodalen Zusammenschlüsse abzielen, in denen die einzelnen Industriezweige und öffentliche Stellen und Behörden gemeinsame Intermodalitätskonzepte entwickeln und gemeinsam örtliche Hindernisse beseitigen. Die Umladepunkte könnten geeignete Stellen für die Entstehung solcher intermodalen Zusammenschlüsse bieten.

4.14. Intermodale Frachtstatistiken

94. Zur Verbesserung der Grundlage für verkehrspolitische Maßnahmen auf einem offenen Markt sind intermodale Statistiken erforderlich, denen Einzelheiten über das Volumen und die Struktur von Verkehrsströmen zu entnehmen sind. Daten über verwendete Verkehrsträger und Ladeeinheiten, über die Art der beförderten Güter und über andere Qualitätsparameter für den Verkehr sind notwendig, um einen Vergleich mit dem unimodalen Verkehr anstellen zu können. Aus den in manchen Ländern vorliegenden intermodalen Statistiken geht hervor, daß sowohl die Verlader als auch die Verkehrsunternehmer die einschlägigen Daten direkt liefern können und daß die Datenerfassung von privaten Einrichtungen, die sich selbst tragen, verwaltet werden kann. Um die einschlägigen Informationen auf kostengünstige Art und Weise zu sammeln, sollten künftige Systeme durch Erfassungsdienste gespeist und durch Informationen aus Statistiken für einzelne Verkehrsträger und Verkehrszählungen ergänzt werden.

95. Der zunehmende Einsatz des elektronischen Datenaustausches und neuer Technologien wie GPS wird die Erstellung von intermodalen Statistiken in Zukunft erleichtern. Die Förderung von EDI-Techniken zur Bewertung von Umladepunkten und der einzelnen Glieder einer Transportkette wird ein wesentlicher Bestandteil des zur Erwägung stehenden neuen Statistiksystems sein.

Aktion: *Entwicklung von Konzepten für intermodale Güterverkehrsstatistiken*

96. Die Kommission überprüft derzeit die Konzepte für die Erstellung von intermodalen Statistiken in Zukunft, um eine Orientierungshilfe für die weiteren Arbeiten im Bereich der Erfassung und Analyse von Daten zu geben.

KAPITEL 5 INTERMODALITÄT UND ANDERE POLITIKBEREICHE

97. Die Wechselbeziehung zwischen der Verkehrspolitik und anderen Politikbereichen muß deutlich hervorgehoben werden. Für die Intermodalität bedeutet dies eine Synergiewirkung zwischen folgenden Bereichen und deren Koordinierung:

5.1 Die Informationsgesellschaft

98. Wo die Technologien der Informationsgesellschaft in industrielle Produktionsprozesse eingeführt worden sind, haben sie zu bedeutenden Veränderungen in der Struktur und dem Management der Versorgungs- und Verteilungskette geführt. Informationstechnologien sind zu Schlüsselinstrumenten für die komplexe, multilaterale Zusammenarbeit und damit für die Logistik geworden. Zusätzlich schaffen die Kommunikationsinfrastrukturen in Europa, die ständig weiterentwickelt werden, insbesondere die mobilen Netze (GSM), und die Entwicklung von nutzerfreundlichen Multimediageräten, zu denen die Bürger in Europa Zugang haben, neue Möglichkeiten. Diese Möglichkeiten und neuen Technologien für den intermodalen Betrieb müssen genutzt, und die intermodalen Verkehrsunternehmen und Nutzer müssen informiert und ausgebildet werden.

99. Elektronische Dienste können in manchen Fällen die Beförderung von Frachten ersetzen (z. B. im Bereich Drucksachen, Software-Transfer bei Simultan-Engineering-, Prototyping- und Fertigungstätigkeiten). Sie können aber auch zu einem Anstieg des Frachtaufkommens beitragen, z. B. die Anzahl von Lieferungen, die Anzahl kleiner Frachten, die größere Streuung der Empfänger durch elektronischen Geschäftsverkehr²².

100. Zur Einschätzung und Bewertung der Wechselbeziehung zwischen elektronischem Geschäftsverkehr, Logistik und Verkehrsbetrieb und den langfristigen Auswirkungen von Informations- und Kommunikationstechnologien sind Forschungsarbeiten nötig.

5.2 Regionalentwicklung und Kohäsion

101. Bei der intermodalen Infrastrukturplanung sollten die Wechselbeziehung zwischen Knotenpunkten und Terminals, Verkehrsströmen, industriellen Beziehungen und der Größe regionaler Märkte einerseits und die Auswirkungen auf die jeweilige Region oder Ortschaft andererseits berücksichtigt werden.

102. Der intermodale Verkehr bietet nun die Möglichkeit, zwischen den Verkehrsträgern zu wählen. Im Hinblick auf die Randlage vieler Kohäsionsländer kann der intermodale Verkehr sie besser in das transeuropäische Netz integrieren. Die Intermodalität dürfte den Kohäsionsprozeß vorantreiben und Industriestandorte, Dienste und Arbeitsplätze sichern bzw. schaffen, wenn regionale bzw. lokale Knotenpunkte den Zuliefer- und Verbrauchermarkt in umfassendere Strukturen einbinden. Aus diesem Grund sind Investitionen in intermodale Umladepunkte und Verkehrsträger wichtig, um z. B. die Küstenschifffahrt und/oder den Schienenverkehr besser zu integrieren.

103. Von der Forschung werden neue Konzepte für die Standortwahl für Knotenpunkte und Terminals und neue Erkenntnisse über die Wechselbeziehungen zwischen Industriestandorten und

²² Mitteilung der Kommission "Europäische Initiative für den elektronischen Geschäftsverkehr" KOM(97) 157 vom 16. April

-tätigkeiten, Verkehrssystemen und regionalen Märkten erwartet. Dies erleichtert den Entscheidungs- sowie den Beurteilungs- und Benchmarkingprozeß auf politischer Ebene.

5.3 Die Einbindung der KMU

104. Fast 70 % des gesamten Umsatzes der Unternehmen in der EU gehen auf das Konto der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Da sie hauptsächlich in der Beschaffung und Verteilung im Nahbereich tätig sind, üben sie Einfluß auf die Struktur der Handelsströme in der Gemeinschaft aus. Sie spielen ferner eine bedeutende Rolle im Verkehrssektor. Ihre Bedürfnisse und Möglichkeiten müssen daher bei der Festlegung des intermodalen Verkehrssystems von morgen unbedingt berücksichtigt werden.

105. Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der KMU sollten spezielle Maßnahmen in Betracht gezogen werden, um sie auf die grundlegenden Veränderungen bei der Umstellung auf die Intermodalität vorzubereiten. Dies kann sowohl in Form von Aus- und Fortbildungs- sowie Informationsmaßnahmen über den Markt geschehen, als auch in neuen Technologien bestehen, die den Zugang zu Informationssystemen und -diensten erleichtern.

5.4. Umwelt

106. Eine mit den Umweltzielen zu vereinbarende, auf Dauer tragbare Mobilität ist das übergeordnete Ziel der Gemeinsamen Verkehrspolitik. Da sich die einzelnen Verkehrsträger in unterschiedlicher Art und Weise auf die Umwelt auswirken - beispielsweise hinsichtlich Emissionen, Energieeffizienz, Lärm und Bodenbeanspruchung -, ist die Förderung umweltfreundlicherer Verkehrsträger auf dem Verkehrsmarkt ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Verkehrssystems insgesamt. Im Hinblick darauf gibt der zurückgehende Marktanteil der Eisenbahn Anlaß zu Sorge. Straßenverkehrsbedingte Umweltprobleme sind in Transitgebieten besonders akut, wo der Umstieg auf die Schiene Abhilfe schaffen könnte.

107. Das in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Aktionsprogramm sieht die Förderung des Umstiegs auf die Schiene und Schifffahrt durch eine Reduzierung der Reibungsverluste in der Transportkette und die Erleichterung des Umladens zwischen Verkehrsträgern vor. Es fügt sich somit in das Gesamtkonzept der nachhaltigen Mobilität ein. Die Wirksamkeit dieser und anderer Maßnahmen, die die Kommission u. a. in ihrem Grünbuch über faire und effiziente Preise und im Weißbuch über die Revitalisierung der Eisenbahnen in Europa bereits vorgeschlagen hat, werden nicht zuletzt daran gemessen werden müssen, ob sie die Verringerung des Marktanteils der Eisenbahn in Europa aufhalten oder sogar rückgängig machen.

SCHLUSSFOLGERUNG

108. Die Intermodalität ist eine wesentliche Voraussetzung der auf eine dauerhaft tragbare Mobilität angelegten Gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Union. Sie ist ein strategisches Instrument, das in der Verkehrspolitik einen Systemansatz im Hinblick auf die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in ein kohärentes Verkehrssystem bietet, das den Bedürfnissen der Bürger Europas und der europäischen Industrie gerecht wird.

109. Das Aktionsprogramm für den intermodalen Güterverkehr in Europa ist ein nächster Schritt bei der Umsetzung der Gemeinsamen Verkehrspolitik. Es setzt eine Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Nutzern, der entsprechenden Zulieferindustrie, den Mitgliedstaaten und den Gebietskörperschaften voraus. Dabei ist vor allem der Markt gefordert, der nahtlos verbundene, kundenorientierte Verkehrsdienste von Haus zu Haus anbieten muß, die die Vorteile aller Verkehrsträger und die gesamte Infrastruktur nutzen und die Kapazitäten voll ausschöpfen.

110. Die Aufgabe der Kommission und der Mitgliedstaaten besteht darin, einen Rahmen für die Geschäftstätigkeiten auf dem Markt zu schaffen. Die Vorschriften und das Umfeld müssen so gestaltet sein, daß für sämtliche Verkehrsunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet und Innovationen gefördert werden. Indem die -Gemeinschaft neue Rechtsvorschriften nur für Bereiche erläßt, in denen sich der größte Kostenvorteil bietet, vertritt sie eher ein kooperatives Konzept, in das sämtliche Interessen einfließen. Sie möchte so als Katalysator in diesen Bereichen wirken, in denen sich die Probleme auf dem Markt nicht ohne Eingriffe lösen lassen, und in denen eine Maßnahme der Kommission eindeutige Vorteile bringen kann.

111. Die Kommission wird Maßnahmen ergreifen, um die Möglichkeiten für den intermodalen Verkehr auszubauen und das Bewußtsein für die dabei auftretenden Schwierigkeiten zu stärken, die es zu beseitigen gilt. Sie wird den Einsatz des wettbewerbsfähigen intermodalen Verkehrs durch positive Aktionen wie die Finanzierung von Forschungs- und Demonstrationsprojekten verstärkt unterstützen.

Annex 1

Europas intermodales Verkehrsnetz der Zukunft						
Aktionen	Beteiligte Stellen					
	Kommission	Gemeinschaft (Rechtsakte)	Mitgliedsstaaten	Gebietskörperschaften	Industrie	Forschung und Entwicklung
Integration von Infrastruktur und Transportmitteln						
* Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes	X	X				
* Ermittlung von Möglichkeiten einer besseren Nutzung der Logistik und Beseitigung von Hindernissen	X					X
* Steuerung der Harmonisierung von Ladeeinheiten	X	X			X	
Interoperabler Betrieb im Verbund						
* Marktanalyse für eine weitergehende Verbindung von Transport und Logistik	X				X	X
* Änderung der Verordnung 1107/70 bezüglich der Beihilfen für den kombinierten Verkehr	X	X				
* Elektronisches Forum zur Koordinierung von Fahrplänen	X				X	
Verkehrsträgerunabhängige Dienste und Vorschriften						
* Intermodale elektronische Echtzeit-Informations- und Geschäftsabwicklungssysteme	X				X	X
* Förderung einer freiwilligen intermodalen Haftungsregelung	X				X	X
* Technologien der Informationsgesellschaft im Dienst des intermodalen Verkehrs	X	X	X		X	X
* Paperloser Verkehr: Harmonisierung von Normen für Botschaften und Dokumente	X	X			X	

d8

Europas intermodales Verkehrssystem der Zukunft

Aktionen	Beteiligte Stellen					
	Kommission	Gemeinschaft (Rechtsakte)	Mitglieds- staaten	Gebietskörper- schaften	Industrie	Forschung und Entwicklun- g

Horizontale Aktivitäten						
* Zusätzliche Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Demonstrationsprojekte	X				X	X
* Schaffung eines Forschungsnetzes für den intermodalen Güterverkehr	X					X
* Forschung im intermodalen Güterverkehr im fünften Rahmenprogramm	X		X	X	X	X
* Entwicklung von Benchmarkingmethoden für die Verkehrspolitik und die Intermodalität	X		X	X	X	X
* Einrichtung eines europäischen Referenzzentrums für den intermodalen Güterverkehr	X				X	X
* Entwicklung von Konzepten für intermodale Güterverkehrsstatistiken	X	X	X		X	

Annex 2

Europas intermodales Verkehrssystem für Zukunft						
Laufende Aktionen	Beteiligte Stellen					
	Kommission	Gemeinschaft (Rechtsakte)	Mitglieds- staaten	Gebietskörper- schaften	Industrie	Forschung und Entwicklung
* Verlängerung von PACT	X	X				
* Integration von Eisenbahn- Güterverkehrsfreeways im intermodalen Güterverkehr	X		X		X	
* Anwendung der Wettbewerbsregeln im intermodalen Güterverkehr	X		X			
* Weiterentwicklung der Gemeinschaftsregeln für die Gebührenerhebung auf die Nutzung der Infrastruktur und Preisbildung im Verkehr	X	X				
* Task Force Transport Intermodalität	X		X		X	X
* Forschung im intermodalen Güterverkehr im vierten Rahmenprogramm	X		X	X	X	X

ISSN 0254-1467

KOM(97) 243 endg.

DOKUMENTE

DE

07 02

Katalognummer : CB-CO-97-261-DE-C

ISBN 92-78-20756-X

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg