

Dienstag, 9. Februar 1999

10. Intermodaler Güterverkehr (Verfahren ohne Aussprache)

A4-0011/99

Entschließung zu der 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“ (KOM(97)0243 – C4-0272/97)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission (KOM(97)0243 – C4-0272/97),
 - in Kenntnis der Verordnung (EG) Nr. 2196/98 des Rates vom 1. Oktober 1998 über die Gewährung von Gemeinschaftsfinanzhilfen für innovatorische Aktionen zur Förderung des kombinierten Verkehrs ⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf das laufende Vermittlungsverfahren zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament zum Fünften Forschungsrahmenprogramm,
 - in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission über faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der Europäischen Union (KOM(98)0466),
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A4-0011/99),
- A. in der Erwägung, daß ein funktionierendes, leistungsstarkes und nachhaltiges Verkehrssystem eine unabdingbare Voraussetzung für Wirtschaft, Handel, Wohlfahrt und Freizeit ist,
- B. in der Erwägung, daß die Arbeitsteilung im europäischen Binnenmarkt und der Handelsaustausch mit Osteuropa und den Mittelmeeranrainern weiter zunehmen werden und der Transportmarkt deshalb weiter wachsen wird,
- C. in der Erwägung, daß der Straßentransport seinen Anteil am Güterverkehr in den letzten Jahrzehnten auf Kosten der Bahnen erheblich vergrößert hat,
- D. in der Erwägung, daß nicht zuletzt deshalb die Kapazität der Straße auf manchen Strecken bereits erschöpft ist und weitere, gravierende Kapazitätsengpässe auf der Straße prognostiziert werden,
- E. in der Erwägung, daß aus finanziellen und ökologischen Gründen der Straßenneu- und Straßenausbau Grenzen hat,
- F. daß die anderen Verkehrsträger – Schiene und Binnen- sowie Kurzstreckenseeschifffahrt – über nennenswerte freie Kapazitäten bzw. die Potentiale dazu verfügen, daß Engpässe in der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur die Verknüpfung indermodaler Transportketten jedoch erschweren können,
- G. in der Erwägung, daß der kombinierte Verkehr als ein Verkehrsträger neben anderen behandelt wird, nicht jedoch als bereits existierender Teilaspekt eines neuen, die Verkehrsträger miteinander verknüpfenden Gesamtverkehrssystems,
- H. in der Erwägung, daß die Entwicklungen im Informations- und Telekommunikationssektor – namentlich die Telematik – heute den Aufbau, das Management und die Kontrolle komplexer Transportketten ermöglichen,
- I. in der Erwägung, daß es deshalb möglich ist, durch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zu einem Gesamtverkehrssystem intermodale Transportketten zu bilden, die den gesellschaftlichen Transportbedarf mit höherer Effizienz befriedigen und damit dem Ziel der nachhaltigen Mobilität dienen,

⁽¹⁾ ABl. L 277 vom 14.10.1998, S. 1.

Dienstag, 9. Februar 1999

- J. in der Erwägung, daß der intermodale Verkehr wegen der Kosten des Güter- oder Behälterumschlags strukturelle Wettbewerbsnachteile gegenüber unimodalen Transporten aufweist,
- K. in der Erwägung, daß am Markt aus den Angeboten, die den Qualitätsanforderungen des Kunden entsprechen, stets das preislich günstigste gewählt wird,
- L. in der Erwägung, daß die Nachfragestruktur auf den Transportmärkten raschen Änderungen unterliegt und deshalb langfristige private Investitionen, wie sie zum Aufbau intermodaler Dienstleistungen notwendig sind, einem besonderen Risiko unterliegen,
- M. in der Erwägung, daß einem intermodalen Gesamtverkehrssystem weitere, hier nicht einzeln zu benennende Hindernisse im Wege stehen, deren Behebung unter anderem dazu führen muß, die Leistungen der einzelnen Verkehrsträger — namentlich der europäischen Eisenbahnen — zu verbessern,
1. fordert den Rat und die Kommission auf, bei Harmonisierungsanstrengungen das Ziel eines „europäischen Verkehrsbinnenmarkts“ zu verfolgen, wobei die Überbetonung des Subsidiaritätsprinzips zu Widersprüchen führen kann;
 2. begrüßt die Mitteilung der Kommission, weil die Integration der europäischen Verkehrsnetze in ein intermodales Gesamtverkehrssystem die folgerichtige Weiterentwicklung der schon länger eingeleiteten Liberalisierungs- und Harmonisierungspolitik ist;
 3. begrüßt in der Forschungspolitik die Verschiebung hin zu einem intermodalen Ansatz, wie sie im Fünften Forschungsrahmenprogramm teilweise deutlich wird; fordert zugleich, daß dieser Ansatz bei der Mittelvergabe weiterverfolgt wird und in der Verkehrsforschung überwiegend solche Projekte und Verkehrsträger zum Zuge kommen, die die Intermodalitätsfähigkeit der Verkehrsnetze erhöhen, wobei Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Regionen bzw. Mitgliedstaaten vermieden werden müssen;
 4. fordert den Rat und die Mitgliedstaaten auf, bei der laufenden Novellierung der Richtlinie 91/440/EWG⁽¹⁾ sinnvolle Schritte zur Liberalisierung des Eisenbahnsektors zu unternehmen, damit die schon 1991 angestrebten Ziele mehr Wettbewerb auf der Schiene und damit erhöhtes Transportangebot sowie mehr Transparenz endlich durchgesetzt werden können;
 5. fordert die Kommission auf, die Einrichtung einer Deregulierungsbehörde für die Eisenbahnen, die z. B. den diskriminierungsfreien Zugang zu den Fahrwegen überwacht, in ihre Überlegungen einzubeziehen;
 6. fordert die Kommission auf, bei ihren Bemühungen nicht nachzulassen, für Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern unter anderem durch eine umfassende Anlastung der Infrastruktur- und der externen Kosten bei der Nutzung des jeweiligen Verkehrsträgers einzutreten;
 7. fordert die Mitgliedstaaten auf, unter Berücksichtigung des Weißbuchs der Kommission „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“ auf eine gleichhohe fiskalische Belastung aller Verkehrsträger hinzuarbeiten und alle Maßnahmen abzubauen, die den Straßengüterverkehr auf langen Strecken begünstigen; fordert die Kommission auf, ihr Initiativrecht wahrzunehmen, wo es zur Erreichung dieser Ziele nützlich ist;
 8. fordert die Mitgliedstaaten auf, Investitionen, die zur Umstellung unimodaler Verkehre auf intermodale Transportketten getätigt werden, wie z. B. in Umschlagseinrichtungen und Transportmittel, aber auch in EDV- oder Telekommunikationsanlagen, unter Einhaltung der Vorschriften für staatliche Beihilfen durch öffentlich-private Partnerschaften, verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten und ähnliches zu erleichtern;
 9. fordert die Kommission auf, gezielt die Einführung automatischer und rationeller Umschlaggeräte zu unterstützen, die auch den Umschlag kleinerer Mengen ermöglichen, die Umschlagskosten senken und die Beförderungsgeschwindigkeiten im kombinierten Verkehr erhöhen;

(¹) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

Dienstag, 9. Februar 1999

10. fordert die Mitgliedstaaten auf, in gegenseitiger Abstimmung und Kooperation grenzüberschreitend wie national Lücken in den unimodalen Verkehrsnetzen zu schließen und den Aufbau intermodaler Schnittstellen zwischen diesen Netzen an aufkommensstarken Orten zu fördern;
 11. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, bei den Schnittstellen die Einrichtung von Echtzeit-Informationszentren für Transporteure und Kunden zu unterstützen;
 12. fordert die Kommission auf, die Initiative zur Harmonisierung bzw. Koordinierung länder- und/oder modalspezifischer technischer, betrieblicher und administrativer Normen zu ergreifen, um die Interoperabilität und den ungehemmten Fluß von Gütern und Ladungseinheiten wie auch der dazu notwendigen Informationen und Kommunikationen in der intermodalen Transportkette zu gewährleisten;
 13. fordert die Kommission auf, der Erarbeitung einer intermodal durchgängigen Haftungsregelung und eines ebensolchen Transportdokumentes besondere Aufmerksamkeit zu schenken;
 14. fordert die Kommission auf, die Entwicklung des kombinierten und intermodalen Verkehrs mit den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOEL) sowie den Mittelmeeranrainern im Auge zu behalten und auf einen möglichst hohen Anteil dieser beiden Transportarten am Güterverkehr hinzuwirken;
 15. fordert die Kommission auf, den vom Rat beschlossenen Ausschluß der MOEL aus dem PACT-Programm so weit wie möglich durch PHARE-, TACIS- und ISPA-Mittel auszugleichen;
 16. fordert die Kommission auf, einen Vorschlag zur regelmäßigen Erstellung einer europäischen Intermodalstatistik vorzulegen;
 17. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Investitionen in die lange Zeit vernachlässigten Schienen- und Wasserwege deutlich zu erhöhen;
 18. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Einrichtung von Kurzstreckensee- und Binnenschiffverbindungen sowie von Relationen zwischen den See- und Binnenhäfen zu unterstützen;
 19. fordert die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften auf, in ihren Verwaltungen Ansprechpartner einzurichten, die für die Fragen der Intermodalisierung des Verkehrssystems zuständig sind und hierfür auch Dritten als Ansprechpartner zur Verfügung stehen;
 20. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den internationalen Personalaustausch zwischen den Modi in ähnlicher Weise wie im früheren Programm KAROLUS zu fördern; fordert die Mitgliedstaaten auf, Intermodalität in den Vorschriften zu entsprechenden Ausbildungsgängen zu berücksichtigen und ggf. das Berufsbild „Intermodalitätsingenieur“ zu entwickeln, um auf die komplexen Fragestellungen intermodaler Transportketten auch durch die Berufsbildung eine Antwort zu geben;
 21. fordert die Kommission auf, die Ausschreibung für ein „europäisches Referenzzentrum für den intermodalen Güterverkehr“ vorzulegen und die Mitgliedstaaten und Regionen weiterhin zu ermutigen, alle für die intermodalen Transportketten relevanten Akteure zur Diskussion und Lösung praktischer Fragen an „Runden Tischen“ zu versammeln;
 22. fordert den Rat und die Mitgliedstaaten auf, sich mit der Mitteilung der Kommission unter Berücksichtigung dieser EntschlieÙung zu befassen, und – unter Zugrundelegung des Aktionsprogramms in den beiden Anhängen der Mitteilung – geeignete Maßnahmen zur Intermodalisierung der Verkehrsnetze zu ergreifen;
 23. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten und den Regierungen von Estland, Polen, Slowenien, der Tschechischen Republik, Zypern und Ungarn zu übermitteln.
-