

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

23.2.2005

PE 355.423v01-00

## ÄNDERUNGSANTRÄGE 1-40

### Entwurf eines Berichts

(PE 349.796v01-00)

**Robert Navarro**

Kurzstreckenseeverkehr

(KOM(2004)0453 – 2004/2161(INI))

Entschließungsantrag

---

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 1

Gesamter Text

Im gesamten deutschen Text ist der Begriff „Hochgeschwindigkeitsseewege“ durch den Begriff „Meeresautobahnen“ zu ersetzen.

Änderungsantrag von Marta Vincenzi

Änderungsantrag 2

Bezugsvermerk 5a (neu)

- *unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission über Leitlinien der Gemeinschaft im Bereich staatlicher Beihilfen im Seeverkehr (C(2004)43);*

Or. it

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 3

Erwägung -Aa (neu)

**-Aa. in der Erwägung, dass es sich beim Kurzstreckenseeverkehr um die seegestützte Beförderung von Gütern und Passagieren auf See oder auf Binnenwasserstraßen und um einen Teil der logistischen Beförderungskette in Europa und den angrenzenden Regionen handelt; in der Erwägung ferner, dass der Kurzstreckenseeverkehr fester Bestandteil der logistischen Verkehrskette zwischen Anbieter und Benutzer ist und ein Mittel des seegestützten Verkehrs im geografischen Europa sowohl innerhalb der Gemeinschaft als auch zwischen der Europäischen Union und Drittländern, etwa den Ländern des Mittelmeerraums oder des Schwarzen Meeres, darstellt;**

Or. en

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 4

Erwägung -Ab (neu)

**-Ab. in der Erwägung, dass das neu konzipierte transeuropäische Meeresautobahnnetz, insbesondere der Meeresautobahnen Ostsee, Westeuropa, Südosteuropa und Südwesteuropa, das Ziel verfolgen sollte, den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so zu konzentrieren, dass die bestehenden Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen für den Fracht- und Passagierverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen werden, damit die Überlastung der Straßen verringert und/oder die Anbindung von Regionen und Staaten in Rand- oder Insellage verbessert wird,**

Or. de

Änderungsantrag von Robert Navarro

Amendement 5

Erwägung Ac (neu)

**Ac. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr auch im Bereich der Beförderung von Passagieren über ein erhebliches Entwicklungspotential verfügt;**

Or. fr

Änderungsantrag von Saïd El Khadraoui

Änderungsantrag 6  
Erwägung C

- C. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr *als Teil der Bemühungen zur Bekämpfung* von Überlastungen im Fernstraßenverkehr und *angesichts der begrenzten Kosten* zu einem gewichtigen und zukunftssträchtigen Bestandteil in der Kette des intermodalen Verkehrssystems in Europa werden kann, *dass aber Sicherheitsrisiken, die Verschmutzung (von Luft und Wasser) durch das Agieren von Schiffen und nicht koordinierte Investitionen in Häfen die möglichen Umweltgewinne aufgrund einer Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs wenigstens teilweise zunichte machen können;*

Or. nl

Änderungsantrag von Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Änderungsantrag 7  
Erwägung C

- C. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr aufgrund seines Potenzials in den Bereichen Umweltschutz, Vermeidung von Überlastungen im Fernstraßenverkehr und Kostensenkung zu einem *noch gewichtigeren* und zukunftssträchtigen Bestandteil in der Kette des intermodalen Verkehrssystems in Europa werden kann, sofern die öffentliche Hand und der Privatsektor eine Reihe von gemeinschaftlichen, nationalen, regionalen und lokalen Maßnahmen treffen, um seinen umfassenden Ausbau zu gewährleisten,

Or. el

Änderungsantrag von Robert Navarro

Amendement 8  
Erwägung Da (neu)

- Da. in der Erwägung ferner, dass der Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs eine einmalige Gelegenheit zur Schaffung von Hunderttausenden von Arbeitsplätzen im Hochseebereich in den kommenden Jahren darstellt;*

Or. fr

Änderungsantrag von Marta Vincenzi

Änderungsantrag 9

Erwägung Db (neu)

***Db. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr den Handelsaustausch und damit das soziale und wirtschaftliche Wachstum auch von Drittländern fördert, die an die Seegebiete in Randlage grenzen und die an einer Anbindung an die Infrastrukturen des europäischen Verkehrsnetzes interessiert sind;***

Or. it

Änderungsantrag von Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Änderungsantrag 10

Erwägung F

F. unter Würdigung der regionalen Initiativen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und zur Schaffung von Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, wie etwa die Initiative für den Mittelmeerraum, an der sich Spanien, Italien, Frankreich, Portugal und Griechenland beteiligen, sowie die Initiativen der Mitgliedstaaten zur Förderung und Umsetzung des Konzepts der Hochgeschwindigkeitsseewege in den vier durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004<sup>1</sup> festgelegten Zonen, und insbesondere die Initiativen in der Ostsee-Region sowie die Initiativen der Länder des Mittelmeerbeckens, darunter Frankreich, Spanien, **Griechenland** und Italien, und der Kommission Atlantischer Bogen,

Or. el

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 11

Erwägung F

F. unter Würdigung der regionalen Initiativen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und zur Schaffung von Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, wie etwa die Initiative für den Mittelmeerraum, an der sich Spanien, Italien, Frankreich, Portugal und Griechenland beteiligen, sowie die Initiativen der Mitgliedstaaten zur Förderung und Umsetzung des Konzepts der **Meeresautobahnen** in den vier durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004 festgelegten Zonen, und insbesondere die Initiativen

---

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

in der Ostsee-Region sowie die Initiativen der Länder des Mittelmeerbeckens, darunter Frankreich, Spanien und Italien, und der Kommission Atlantischer Bogen,

Or. de

Änderungsantrag von Johannes Blokland

Änderungsantrag 12  
Ziffer 2

2. fordert eine weitestgehende Verringerung der Verwaltungsverfahren, die den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs behindern **(Streichung)**, insbesondere jener Verfahren, die den logistischen Prozess behindern und die Wettbewerbsstellung dieser Verkehrsart im Vergleich zum Straßenverkehr schwächen; weist darauf hin, dass die Verfahren insbesondere durch die umfassende Nutzung der Möglichkeiten der elektronischen Kommunikation vereinfacht und anwenderfreundlicher werden müssen; ***ist darüber hinaus der Auffassung, dass bei Sicherheitsbeschlüssen die besondere Lage des Kurzstreckenseeverkehrs in Häfen unbeschadet der Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden muss;***

Or. nl

Änderungsantrag von Stanisław Jałowiecki

Änderungsantrag 13  
Ziffer 3a (neu)

- 3a. ***fordert eine prioritäre Behandlung von Investitionen in Infrastrukturen zur Verbesserung des Zugangs zu Häfen sowohl landseitig als auch seeseitig, einschließlich derartiger Projekte wie den grenzüberschreitenden Projekten im transeuropäischen Verkehrsnetz;***

Or. en

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 14  
Ziffer 4

4. unterstützt in diesem Zusammenhang die Programme der Kommission, die eine Vereinfachung des rechtlichen Rahmens für den Kurzstreckenseeverkehr und für die Binnenschifffahrt vorsehen und dazu anhand einer Vereinfachung der Verwaltungs- und Zollformalitäten sowie anhand multimodaler Partnerschaften beispielsweise zwischen den Straßenverkehrsunternehmen und den Reedereien die Einrichtung von

**privatrechtlich organisierten** Zentralstellen unterstützen, wodurch auch Klein- und Mittelbetriebe die Möglichkeit erhalten werden, den intermodalen Verkehr umfassend zu nutzen;

Or. de

Änderungsantrag von Robert Navarro

Änderungsantrag 15  
Ziffer 5a (neu)

- 5a. hebt die Möglichkeiten des Kurzstreckenseeverkehrs als einer überaus schnell zur Verfügung stehenden und kostengünstigen alternativen Verkehrsart hervor, bis verschiedene Infrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf europäischem Gebiet umgesetzt sein werden; hebt als Beispiel den dringenden Bedarf an alternativen Verkehrsarten zwischen Frankreich und Spanien mit Blick auf die Eröffnung eines Eisenbahntunnels bis zum Jahre 2020 hervor;**

Or. fr

Änderungsantrag von Saïd El Khadraoui

Änderungsantrag 16  
Ziffer 6

- 6. fordert die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsart und demzufolge den Aufbau von Hochgeschwindigkeitsseewegen mit eindeutigen Umweltanforderungen;**

Or. nl

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 17  
Titel vor Ziffer 7

in Bezug auf die **Meeresautobahnen**:

Or. de

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 18  
Ziffer 7

7. anerkennt die erhöhte Bedeutung des Konzepts der so genannten **Meeresautobahnen** und dessen Eignung, zu einem nützlichen Instrument zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu werden und dazu die Möglichkeit zu bieten, in geeigneten Fällen die modale Verlagerung von der Straße auf die See **primär durch eine Mitfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen** zu fördern oder die Zugänglichkeit von Gebieten in Randlage im Vergleich zu den zentralen Marktgebieten **in entsprechender Weise** zu verbessern;

Or. de

Änderungsantrag von Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Änderungsantrag 19  
Ziffer 7

7. anerkennt die erhöhte Bedeutung des Konzepts der so genannten Hochgeschwindigkeitsseewege und dessen Eignung, zu einem nützlichen Instrument zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zu werden und dazu die Möglichkeit zu bieten, in geeigneten Fällen die modale Verlagerung von der Straße auf die See insbesondere in finanzieller Hinsicht zu fördern oder die Zugänglichkeit von Gebieten in **Rand- und Insellage** im Vergleich zu den zentralen Marktgebieten zu verbessern;

Or. el

Änderungsantrag von Johannes Blokland

Änderungsantrag 20  
Ziffer 7a (neu)

- 7a. **vertritt die Auffassung, dass bei der Vergabe von Beihilfen im Rahmen des Programms Hochgeschwindigkeitsseewege der besondere Mehrwert der neuen Dienstleistungen und ihre Auswirkungen auf vorhandene Dienstleistungen umfassend berücksichtigt werden müssen, um einer Verzerrung gleicher Wettbewerbsbedingungen vorzubeugen;**

Or. nl

Änderungsantrag von Johannes Blokland

Änderungsantrag 21

Ziffer 8

8. nimmt die derzeitigen Diskussionen über das Qualitätssiegel für Hochgeschwindigkeitsseewege zur Kenntnis, das für intermodale Operationen entwickelt werden könnte, die den Kurzstreckenseeverkehr in Anspruch nehmen und eine gewisse Anzahl von Qualitätskriterien erfüllen; weist darauf hin, dass das Qualitätssiegel für Hochgeschwindigkeitsseewege bestehenden qualitativ hochwertigen Operationen sowie weiteren Operationen verliehen werden könnte, bezüglich derer Verpflichtungen eingegangen werden könnten, mit oder ohne Unterstützung durch öffentliche Mittel, die nach Maßgabe der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vergeben würden, ein bestimmtes Qualitätsniveau zu erreichen; **ist der Ansicht, dass ein derartiges Qualitätssiegel nicht zu unerwünschten Wettbewerbsverzerrungen führen darf;**

Or. nl

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 22

Ziffer 8

8. nimmt die derzeitigen Diskussionen über das Qualitätssiegel für **Meeresautobahnen** zur Kenntnis, das für intermodale Operationen entwickelt werden könnte, die den Kurzstreckenseeverkehr in Anspruch nehmen und eine gewisse Anzahl von Qualitätskriterien erfüllen; weist darauf hin, dass das Qualitätssiegel für **Meeresautobahnen** bestehenden qualitativ hochwertigen Operationen sowie weiteren Operationen verliehen werden könnte, bezüglich derer Verpflichtungen eingegangen werden könnten, mit oder ohne Unterstützung durch öffentliche Mittel, die nach Maßgabe der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften **wettbewerbsneutral** vergeben würden, ein bestimmtes Qualitätsniveau zu erreichen;

Or. de

Änderungsantrag von Jeanine Hennis-Plasschaert

Änderungsantrag 23

Ziffer 9

9. fordert die **Koordinierung** effizienter, eindeutiger und hinreichender **Finanzierungsmechanismen im Hinblick auf eine effiziente und tatsächliche Einführung von Hochgeschwindigkeitsseewegen;**



Or. en

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 24

Ziffer 9

9. fordert die Verabschiedung effizienter, eindeutiger und hinreichender Finanzierungsmodalitäten für die Maßnahmen im Bereich der **Meeresautobahnen** und für die Kurzstreckenseeverkehrslinien, wobei diese Modalitäten eine optimale Ergänzung oder gar Komplementarität der Finanzierungen ermöglichen sollten, um unter Beachtung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und gegebenenfalls unter Einbeziehung von Linien der öffentlichen **Dienstleistungen die Einrichtung** neuer, dauerhafter und lebensfähiger Linien zu ermöglichen, **die jedoch keinesfalls bestehende Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen beeinträchtigen dürfen;**

Or. de

Änderungsantrag von Marta Vincenzi

Änderungsantrag 25

Ziffer 9a (neu)

- 9a. **fordert, dass die Steigerung der Nachfrage und die Senkung der Tarife als vorrangige Kriterien in die von den gemeinschaftlichen Leitlinien im Bereich der staatlichen Beihilfen im Kurzstreckenseeverkehr vorgesehenen Bedingungen aufgenommen werden;**

Or. it

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 26

Titel vor Ziffer 11

in Bezug auf die **Einführung gemeinsamer Haftungsregelungen:**

Or. de

Änderungsantrag von Robert Navarro

Amendement 27

Ziffer 11

11. fordert, **dass die Kommission die** gemeinschaftlichen Überlegungen zur Vereinheitlichung des Rechtssystems der multimodalen Kette **wieder aufnimmt, und zwar** durch eine Begutachtung **der einzelnen möglichen Haftungsmodelle auf der Grundlage der Arbeiten auf internationaler Ebene** – vor allem im Rahmen der UN-Kommission für das internationale Handelsrecht (CNUDCI) –; **vertritt die Auffassung, dass diese Arbeit auf die** Einführung eines neuen **gemeinschaftlichen Haftungssystems hinauslaufen sollte**, das an den Bedarf des **multimodalen** Verkehrs in Europa, **der einheitlicher, einfacher und vorteilhafter ist**, angepasst ist;

Or. fr

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 28

Ziffer 11

11. fordert eine Wiederaufnahme der gemeinschaftlichen Überlegungen zur Vereinheitlichung **der Haftungsregelungen** der multimodalen Kette, insbesondere durch eine Begutachtung der einzelnen möglichen Haftungsmodelle und durch eine aktive Beteiligung an den Arbeiten auf internationaler Ebene – vor allem im Rahmen der UN-Kommission für das internationale Handelsrecht (CNUDCI) –, **mit der Zielsetzung einer globalen, hilfsweise einer europäischen einheitlichen Regelung, die** an den Bedarf des intermodalen Verkehrs in Europa angepasst ist **und** für ein einheitlicheres, einfacheres und vorteilhafteres System **sorgt**;

Or. de

Änderungsantrag von Margrete Auken

Änderungsantrag 29

Ziffer 12

12. besteht darauf, dass das Problem einer Normierung der intermodalen Ladeeinheiten geregelt werden muss, wobei ein annehmbares Normierungssystem aufgebaut werden sollte, das eine möglichst verallgemeinerte und möglichst effiziente Verwendung von Ladeeinheiten ermöglicht, die zwischen allen Verkehrsarten und insbesondere zwischen dem Seeverkehr, **den Binnenwasserstraßen, dem Schienenverkehr** und dem Straßenverkehr verwendet werden können;

Or. en

Änderungsantrag von Ulrich Stockmann

Änderungsantrag 30  
Ziffer 12a (neu)

- 12a. erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass das Europäische Parlament bereits am 12. Februar 2004 in erster Lesung die Schaffung einer Europäischen Intermodalen Ladeeinheit beschlossen hat, die die Vorteile des Containers mit jenen des Wechselbehälters verbindet und dadurch größtmögliche Intermodalität ermöglicht; fordert diesbezüglich den Rat nachdrücklich auf, endlich einen Gemeinsamen Standpunkt vorzulegen, um das Gesetzgebungsverfahren so bald wie möglich zu Ende bringen zu können;**

Or. de

Änderungsantrag von Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Änderungsantrag 31  
Ziffer 17

- 17. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Möglichkeit zu prüfen, ihren Häfen *mit Hilfe der erforderlichen Gemeinschaftsmittel* Ausrüstungen der elektronischen Kommunikation anzubieten und dazu nach Möglichkeit ein System der zentralen elektronischen Kommunikation („one-stop-shop“) vorzusehen;**

Or. el

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 32  
Ziffer 18

- 18. weist darauf hin, dass im Hinblick auf einen beschleunigten Ausbau der elektronischen Kommunikation die Schaffung elektronischer Hafengemeinschaften in der gesamten Europäischen Union *sowie deren Vernetzung innerhalb der Union und möglichst auch mit den Nachbarstaaten* der Union unter Berücksichtigung der in mehreren Mitgliedstaaten bereits vorhandenen optimalen Vorgehensweisen *angeregt und* gefördert werden sollte;**

Or. de

Änderungsantrag von Georg Jarzembowski

Änderungsantrag 33  
Ziffer 20

20. würdigt die bedeutende Arbeit der nationalen Förderstellen für den Kurzstreckenseeverkehr und das entsprechende europäische Netz, und fordert die Mitgliedstaaten auf, diese Stellen in geeigneten Fällen zu unterstützen, ***ohne jedoch hierdurch Wettbewerbsverzerrungen im Markt herbeizuführen***;

Or. de

Änderungsantrag von Saïd El Khadraoui

Änderungsantrag 34  
Ziffer 20a (neu)

- 20a. ***weist nachdrücklich darauf hin, dass eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung der vorgesehenen Hochgeschwindigkeitsseewege von den Mitgliedstaaten und der Kommission gemeinsam durchgeführt werden muss; vertritt die Ansicht, dass diese Umweltverträglichkeitsprüfung nicht nur eine Prüfung der Umweltauswirkungen der Seewege selbst umfassen sollte, sondern auch die Hafenentwicklungen und die Auswirkungen auf Verkehrsbewegungen im Hinterland***;

Or. nl

Änderungsantrag von Margrete Auken

Änderungsantrag 35  
Ziffer 20b (neu)

- 20b. ***fordert die Kommission auf, ihre Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs durch einen Vorschlag für Verbesserungen der Sozialnormen für die in diesem Bereich Beschäftigten zu ergänzen***;

Or. en

Änderungsantrag von Saïd El Khadraoui

Änderungsantrag 36  
Ziffer 21

21. erinnert daran, dass das positive Umwelt-Image des Kurzstreckenseeverkehrs

insbesondere in Bezug auf die Wasser- und Luftverschmutzung gefördert werden muss, **und dass deshalb Umweltkriterien wie der Einsatz schwefelarmer Brennstoffe und Emissionsnormen (für den Ausstoß von SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> usw.) in die Luft und ins Wasser als Mindestvoraussetzungen angewendet werden müssen; vertritt die Auffassung, dass auch der Förderung des sogenannten „Clean Ship“- Konzeptes, das auf der Nordsee-Ministerkonferenz im Jahre 2002 angenommen worden war, größeres Gewicht beigemessen werden sollte;**

Or. nl

Änderungsantrag von Johannes Blokland

Änderungsantrag 37

Ziffer 21

21. erinnert daran, dass **der** positive Umwelt**charakter** des Kurzstreckenseeverkehrs insbesondere in Bezug auf die Wasser- und Luftverschmutzung gefördert werden muss, wobei hinsichtlich der Notwendigkeit einer Stimulierung des Wachstums des Kurzstreckenseeverkehrs ein ausgewogenes Gleichgewicht gewahrt werden muss; **betont die Notwendigkeit, niedrigere Emissionswerte von Schiffsmotoren durch eine schrittweise Verbesserung der Brennstoffqualität zu erwirken;**

Or. nl

Änderungsantrag von Margrete Auken

Änderungsantrag 38

Ziffer 21 a (neu)

- 21a. weist jedoch nachdrücklich auf die Notwendigkeit strengerer Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf gasförmige Emissionen und Wasserverschmutzung aufgrund des Kurzstreckenseeverkehrs hin;**

Or. en

Änderungsantrag von Marta Vincenzi

Änderungsantrag 39

Ziffer 21b (neu)

- 21b. erinnert an die Notwendigkeit, die Forschung im Bereich der schadstoffarmen Brennstoffe anzuregen und fortzusetzen;**

Änderungsantrag von Marta Vincenzi

Änderungsantrag 40

Ziffer 21c(neu)

**21c. *erinnert an die Notwendigkeit, die statistischen Angaben in Bezug auf die Zunahme der einzelnen Verkehrsarten in Europa, insbesondere die Daten in Bezug auf den Ursprung und den Bestimmungsort von Gütern zu Land, zu aktualisieren, um eine Verlagerung von Beförderungsquoten auf die See in Angriff nehmen zu können;***