

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

VORLÄUFIG
2004/2161(INI)

20. Dezember 2004

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Kurzstreckenseeverkehr
(2004/2161(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichtersteller: Robert Navarro

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG	8

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zum Kurzstreckenseeverkehr (2004/2161(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf seine Entschließung zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette – Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht“¹,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 12. Februar 2003 zu dem Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“²,
 - unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370 – C5-0658/2001),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission „Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs“ (KOM(2003)0155),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission über den Kurzstreckenseeverkehr (KOM(2004)0453),
 - unter Hinweis auf die Ergebnisse des informellen Rates „Verkehr“ vom 10. Juli 2004,
 - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0000/2004),
- A. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr, der mehr als 40% des innergemeinschaftlichen Verkehrsaufkommens darstellt, integraler Bestandteil des europäischen Verkehrssystems ist, da Kurzstreckenseeverkehr die Beförderung von Gütern auf See zwischen Häfen in Europa oder zwischen diesen Häfen und außereuropäischen Häfen in Ländern mit Küsten an den geschlossenen Meeren, die an Europa grenzen, bedeutet,
- B. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr ausgeweitet werden muss, um seine wirtschaftliche, kommerzielle, soziale und umweltpolitische Rolle wahrnehmen zu können; in der Erwägung ferner, dass die nationalen Regierungen sowie die regionalen und lokalen Behörden in Zusammenarbeit mit den betreffenden Industrien die dafür erforderliche politische, wirtschaftliche und finanzielle Unterstützung bereitstellen müssen,

¹ ABl. C 121 vom 24.4.2001, S. 489

² ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250

- C. in der Erwägung, dass der Kurzstreckenseeverkehr aufgrund seines Potenzials in den Bereichen Umweltschutz, Vermeidung von Überlastungen im Fernstraßenverkehr und Kostensenkung zu einem gewichtigen 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,
- D. unter Hinweis auf die Bedeutung des Kurzstreckenseeverkehrs für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung aller Regionen Europas, insbesondere der Küstengebiete und der Seegebiete in Randlage, und folglich für den Zusammenhalt der Gemeinschaft,
- E. mit dem erneuten Hinweis darauf, dass zwar die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs im Wesentlichen in die Verantwortung der Seefracht und Logistikindustrie fällt, dass aber dennoch die Mitwirkung der europäischen, nationalen und regionalen Behörden zur Schaffung günstiger Voraussetzungen für diese Entwicklung von entscheidender Bedeutung ist; mit dem Hinweis darauf, dass bereits positive Initiativen ergriffen worden sind, beispielsweise die Definition nationaler Schwerpunkte, die Vereinbarungen bezüglich der Rechtsvorschriften der Europäischen Union zum Programm Marco Polo und die vereinfachte Verwendung der IMO-FAL-Formulare (Internationale Seeschiffahrtsorganisation – Erleichterungen im internationalen Verkehr),
- 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 2004¹ festgelegten Zonen, und insbesondere die Initiativen in der Ostsee-Region sowie die Initiativen der Länder des Mittelmeerbeckens, darunter Frankreich, Spanien und Italien, und der Kommission Atlantischer Bogen,
1. fordert eine stärkere Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs als einem glaubwürdigen, dauerhaften und sicheren Glied des europäischen Verkehrsnetzes, das etwa mit Hilfe der Binnenschifffahrt und der Eisenbahnverbindungen im Hinblick auf eine Verringerung der Überlastungen gut in die Verkehrskette integriert ist; fordert eine Förderung der modalen Verlagerung des Straßenverkehrs auf den Kurzstreckenseeverkehr und/oder eine Verbesserung der Verbindungen mit den Gebieten in Rand- und Insellage, mit den vom Seeverkehr abhängigen Staaten und zwischen den Gebieten, die durch natürliche Hindernisse getrennt sind, wobei auch der Zusammenhalt innerhalb der Europäischen Union sowie zwischen ihr und ihren Nachbarn verstärkt werden muss;
 2. fordert eine weitestgehende Verringerung der Verwaltungsverfahren, die den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs behindern, ohne dabei jedoch die Aspekte der Sicherheit und der Zuverlässigkeit zu vernachlässigen, 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

¹ 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).

umfassende Nutzung der Möglichkeiten der elektronischen Kommunikation vereinfacht und anwenderfreundlicher werden müssen;

3. fordert für den Kurzstreckenseeverkehr den Aufbau von qualitativ hochwertigen Korridoren zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter umfassender Beteiligung aller betroffenen öffentlichen und/oder privaten Parteien überall dort, wo die Möglichkeit besteht, die jüngst von der Europäischen Union geschaffenen Instrumente, insbesondere das transeuropäische Verkehrsnetz und das Programm Marco Polo, angemessen einzusetzen;
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 Zentralstellen unterstützen, wodurch auch Klein- und Mittelbetriebe die Möglichkeit erhalten werden, den intermodalen Verkehr umfassend zu nutzen;
5. betont die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zwischen allen betroffenen Parteien sowohl des öffentlichen wie auch des privaten Bereichs bei der Förderung und beim Ausbau der Qualität der Kurzstreckenseeverkehrs-Operationen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene;
6. fordert die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsart;

in Bezug auf die Hochgeschwindigkeitsseewege:

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 Randlage im Vergleich zu den zentralen Marktgebieten zu verbessern;
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;
9. fordert die Verabschiedung effizienter, eindeutiger und hinreichender Finanzierungsmodalitäten für die Maßnahmen im Bereich der Hochgeschwindigkeitsseewege 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 Versorgung den Betrieb neuer, dauerhafter und lebensfähiger Linien zu ermöglichen;

10. fordert eine Erläuterung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, die für die Verfahren zum Abschluss von Vereinbarungen zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsseewege-Operationen und für die wettbewerbsrechtlichen Voraussetzungen für nationale öffentliche Finanzierungen von Kurzstreckenseeverkehrsprojekten und Hochgeschwindigkeitsseewegen gelten;

in Bezug auf die Zuständigkeitsregelung:

11. fordert eine Wiederaufnahme der gemeinschaftlichen Überlegungen zur Vereinheitlichung des Rechtssystems 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) – ohne dabei die Möglichkeit der Einführung eines neuen Gemeinschaftssystems, das an den Bedarf des intermodalen Verkehrs in Europa angepasst ist, außer Acht zu lassen; weist darauf hin, dass diese Begutachtung zu Vorschlägen für ein einheitlicheres, einfacheres und vorteilhafteres System führen müsste;

in Bezug auf die intermodalen Ladeeinheiten:

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 und dem Straßenverkehr verwendet werden können;

in Bezug auf die Zölle:

13. erinnert daran, dass der Kurzstreckenseeverkehr als Güterseeverkehrsart den gemeinschaftlichen Zollbestimmungen unterliegt;
14. befürwortet eine optimale Nutzung der aufgrund der europäischen Zollvorschriften möglichen Befreiungen und eine Förderung der Zollerleichterungen der vereinfachten Verfahren für Waren in freier Dienstleistung im Rahmen regelmäßiger anerkannter Liniendienste;
15. fordert in diesem Zusammenhang alle betroffenen Parteien auf, das neue computergestützte Transitsystem (NCTS), das von den Zollbehörden eingeführt wurde und das geeignet ist, die Zollvorgänge für den Kurzstreckenseeverkehr effizienter und kürzer zu gestalten, auszubauen und anzuwenden;

in Bezug auf die elektronische Kommunikation:

16. fordert die Fortführung des Aufbaus elektronischer Zentralstellen in den Seehäfen, an denen alle vorgeschriebenen Formalitäten mit einem einzigen Vorgang abgewickelt werden können;

17. fordert die Mitgliedstaaten auf, die Möglichkeit zu prüfen, ihren Häfen Ausrüstungen der elektronischen Kommunikation anzubieten und dazu nach Möglichkeit ein System der zentralen elektronischen Kommunikation („one-stop-shop“) vorzusehen;
18. weist darauf hin, dass im Hinblick auf einen beschleunigten Ausbau der elektronischen Kommunikation die Schaffung elektronischer Hafengemeinschaften in der gesamten Europäischen Union unter Berücksichtigung der in mehreren Mitgliedstaaten bereits vorhandenen optimalen Vorgehensweisen gefördert werden sollte;

in Bezug auf die Strukturen zur Unterstützung des Kurzstreckenseeverkehrs:

19. begrüßt den Aktionsplan des europäischen Kurzstreckenseeverkehrsnetzes und fordert die Förderungs-Büros auf, ihn umgehend umzusetzen;
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;

in Bezug auf die Umweltaspekte:

21. erinnert daran, dass das positive Umwelt-Image 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;
22. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

1. Einleitung

Bei dieser Mitteilung der Kommission handelt es sich in erster Linie um ein Zwischendokument, mit dem der aktuelle Zustand des Kurzstreckenseeverkehrs, die mit dieser Verkehrsart verbundenen Hindernisse, die von der Kommission und ihren Partnern unternommenen Maßnahmen zu deren Behebung und die einzelnen anhängigen Rechtsakte zur weiteren Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs dargestellt werden sollen. Außerdem beleuchtet die Kommission die jüngsten und die kommenden Entwicklungen in Bezug auf die Hochgeschwindigkeitsseewege und die Marco Polo-Programme (I und II).

2. Werdegang

Die Kommission legte im Jahre 1995 eine Mitteilung über den Kurzstreckenseeverkehr vor, dem 1997 ein Sachstandsbericht folgte.

Ihrer 1999 veröffentlichten Mitteilung legte die Kommission einen zweiten Fortschrittsbericht bei. Dieser Bericht enthielt auch eine Analyse einer Reihe von Hindernissen, die den weiteren Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs belasten, und befürwortete einen globalen Ansatz in Verbindung mit der Einrichtung sogenannter Zentralstellen zur Förderung dieser Verkehrsart.

Am 7. Juli 2000 nahm das Europäische Parlament den Bericht Karla PEIJS (PPE-DE, NL) an und begrüßte damit die Mitteilung der Kommission über die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa. Das Parlament schlug eine Ausweitung der optimalen Vorgehensweisen vor, die gegebenenfalls zur Erstellung der wichtigsten Leistungsindikatoren (KPI) für den Kurzstreckenseeverkehr führen könnten. Dabei wurde die Kommission aufgefordert, den Aspekt der Wechselbeziehung zwischen Kurzstreckenseeverkehr und Binnenschifffahrt sowie anderen Verkehrsträgern wie der Eisenbahn oder den Infrastrukturen für den Zugang über Land (Hinterland) stärker aufzugreifen, um Wirtschaft und Handel Infrastrukturen zu bieten, die ihre Wirtschaftstätigkeit unterstützen.

In ihrem Weißbuch aus dem Jahre 2001¹ hat die Kommission mehrere ehrgeizige Ziele festgelegt, um eine dauerhafte Mobilität unter Wettbewerbsbedingungen in Europa zu gewährleisten. Dabei hat sie auch auf die wichtige Rolle des Kurzstreckenseeverkehrs für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen hingewiesen. Ferner hat sie darauf hingewiesen, dass der Regelungsrahmen für den Kurzstreckenseeverkehr vereinfacht werden muss. Sie hat das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege eingeführt und auf die Notwendigkeit hingewiesen, gebündelte und schnelle Seeverkehrswege zu fördern, um insbesondere überlastete Engpässe wie die Alpen und die Pyrenäen zu umgehen. Sie hat bei dieser Gelegenheit auch darauf hingewiesen, dass die Hochgeschwindigkeitsseewege genau wie die Autobahnen oder Schienenwege Teil des europäischen Verkehrsnetzes sein müssen.

Das Europäische Parlament hat diese Vorschläge zum Kurzstreckenseeverkehr in seinem am 2. Februar 2003 angenommenen Bericht (Berichterstatter Izquierdo Collado) über das

¹ Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, KOM(2001) 370 vom 12.9.2001, S. 45 ff.

Weißbuch unterstützt. In diesem Bericht wird die Einführung konzentrierter Maßnahmen in den Bereichen Seeverkehr, Hafenpolitik und Intermodalität gefordert mit dem Ziel, die Rolle der Häfen als Drehscheiben der Verkehrsnetze zu stärken. Ferner wird in diesem Bericht eine Vereinfachung des rechtlichen Rahmen für den Kurzstreckenseeverkehr durch die Förderung der Schaffung von „Zentralstellen“ anhand einer Vereinfachung der Verwaltungs- und Zollformalitäten befürwortet.

Im Juni 2002 fand in Gijon in Spanien eine informelle Tagung der Verkehrsminister der Europäischen Union statt, die ausschließlich dem Kurzstreckenseeverkehr gewidmet war. Im Anschluss an diese Sitzung bereitete die Kommission ein Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehr vor. In diesem Programm werden 14 Maßnahmen zur Verbesserung des Kurzstreckenseeverkehrs und zur Beseitigung der Behinderungen für seinen Ausbau festgelegt.

3. Zum derzeitigen Stand des Kurzstreckenseeverkehrs

3.1. Modaler Anteil

Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten innereuropäischen Verkehrsaufkommen stieg zwischen 1995 und 2002 um 25% in Tonnenkilometer und entspricht heutzutage 40% des gesamten Güterverkehrs innerhalb Europas (45% für den Straßenverkehr). Den größten Zuwachs im Kurzstreckenseeverkehr verzeichnete dabei die Containerbeförderung. Die Zahl der regelmäßigen Kurzstreckenseeverkehrslinien in der Union wird auf 1600 geschätzt.

3.2. Auswirkungen auf die Umwelt

Die jüngsten Zahlen – vor allem Vergleichszahlen – in Bezug auf die umweltbelastenden Emissionen von Schiffen und die Umweltauswirkungen des Kurzstreckenseeverkehrs belegen, dass der Kurzstreckenseeverkehr unter Berücksichtigung sämtlicher externer Kosten insgesamt deutlich weniger negative Auswirkungen hat als der Straßenverkehr.

4. Maßnahmen und Fortschritte

4.1. Innovation, Forschung und technologische Entwicklung

- **Erleichterung**
- Anerkannte regelmäßige Seeverkehrsdienste, die es ermöglichen, Zollabfertigungen für Waren aus der Gemeinschaft zwischen zwei EU-Häfen zu vermeiden. Allerdings müsste diese Regelung auf alle Schiffe angewandt werden, die der anerkannten regelmäßigen Linie zugewiesen und vom Betreiber benannt wurden.
- Einführung verwaltungstechnischer Zentralstellen auf dem gesamten Streckenabschnitt zur Koordinierung der Arbeit der Bordverwaltungen.
- Einführung eines neuen computergestützten Transitsystems (NSTI): seit Mitte 2003 sind 3000 Büros in 22 Ländern mit diesem System der elektronischen Verarbeitung von Verwaltungsunterlagen ausgerüstet.
- Anpassung des Kodex der Zollverfahren im Hinblick auf die Einführung einer elektronischen Bearbeitung der Zollerklärungen.
- **Legislative Begleitmaßnahmen**

Die Kommission erwähnt Texte wie die Richtlinie über die intermodalen Ladeeinheiten, mit denen die Interoperabilität und die Effizienz der intermodalen Ladeketten durch eine Angleichung der Merkmale der intermodalen Ladeeinheiten verbessert werden sollen (diese Richtlinie ist zur Zeit beim Rat anhängig), sowie die Richtlinie über die Hafendienste, mit der der Dienstleistungsmarkt für Hafendienste geöffnet werden soll (diese Richtlinie wurde vom Parlament im Rahmen des Vermittlungsverfahrens abgelehnt, die Kommission hat am 13. Oktober 2004 einen neuen Vorschlag angenommen, der spezifische Maßnahmen für die transeuropäischen Verkehrsnetze und den Kurzstreckenseeverkehr vorsieht).

4.2. Gemeinschaftsprogramme zur finanziellen Unterstützung des Kurzstreckenseeverkehrs

- Marco Polo

Im Rahmen dieses Programms zur Anfangsunterstützung von Maßnahmen zur modalen Verlagerung von der Straße¹ wurden für die Aufforderung zur Einreichung von Projekten 2003 insgesamt 19 Projekte ausgesucht, davon wurden 12 von der Kommission in eine erste Liste aufgenommen. Mehr als die Hälfte davon betreffen den Kurzstreckenseeverkehr bei einem beantragten Gesamtbetrag von 20 Millionen Euro. Die entsprechenden Haushaltsmittel der EU belaufen sich auf insgesamt 15 Millionen Euro.

Da die Projekte nach Maßgabe der Zielsetzung einer modalen Verlagerung finanziert werden, wird die finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft von der Kommission nach Maßgabe der Zahl der von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr oder auf eine Kombination von Verkehrsarten, bei der die Straßenabschnitte so kurz wie möglich sein müssen, verlagerten Tonnenkilometer bestimmt. Diese Unterstützung wird zunächst auf einen Euro für jede Verlagerung von 500 Tonnenkilometer Straßenfracht festgesetzt.

- Hochgeschwindigkeitsseewege

Mit dem Programm Transeuropäisches Verkehrsnetz für Hochgeschwindigkeitsseewege² sollen Infrastrukturen und Ausrüstungen für intensivere innergemeinschaftliche Seeverkehrsflüsse als der „klassische“ Kurzstreckenseeverkehr finanziert werden, wobei die Mitgliedstaaten in stärkerem Maße eingebunden werden sollen; gleichzeitig soll dieses Programm sich auf umfangreichere Verkehrsbereiche mit einem höheren Dienstleistungsniveau beziehen. Im allgemeinen muss eine im wesentlichen auf eine Starthilfe ausgerichtete Finanzierung der von der Industrie vorgeschlagenen neuen Dienste über das Programm Marco Polo erfolgen; dort, wo Infrastrukturen und strategische Einrichtungen benötigt werden, soll dies mit Hilfe von Ausschreibungen der Mitgliedstaaten beim Programm transeuropäische Verkehrsnetze geschehen; andererseits bleibt die Definition der Hochgeschwindigkeitsseewege im Verhältnis zum „klassischen“ Kurzstreckenseeverkehr ungenau und es gibt Zweifel in Bezug auf die Angemessenheit der vorgeschlagenen finanziellen Unterstützung angesichts der für den Start derartiger Dienste erforderlichen Investitionen. Leitlinien zur Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsseewege werden zur Zeit von der Kommission angenommen, so dass die entsprechenden Finanzierungen 2005

¹ Verordnung EG Nr. 1382/2003 vom 22. Juli 2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Programm Marco Polo“).

² Siehe Artikel 12a des Beschlusses 884/2004.

beginnen könnten.

Die Finanzierungen der Programme Transeuropäische Verkehrsnetze und Marco Polo könnten sich gegenseitig ergänzen und nach Maßgabe der geltenden gemeinschaftlichen Vorschriften durch staatliche Beihilfen ergänzt werden.

Im übrigen vertritt der Berichterstatter die Auffassung, dass das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege stärker in das umfassendere Problem der Stärkung der territorialen Solidarität innerhalb der Europäischen Union eingebunden werden müsste. Den Hochgeschwindigkeitsseewegen kommt eine zentrale Rolle bei der Landesplanung und bei der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der einzelnen Regionen der Europäischen Union zu. In diesem Sinne würde der Berichterstatter es begrüßen, wenn Überlegungen darüber angestellt werden könnten, wie den wichtigsten Projekten im Bereich des Kurzstreckenseeverkehrs, die eine wichtige Rolle in Bezug auf die Stärkung des territorialen Zusammenhalts in der Europäischen Union erfüllen, der Charakter von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zuerkannt werden kann.

5. Dauerhafte Behinderungen der Entwicklung

- Zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (Hochgeschwindigkeitsseewege) bedarf es einer ausreichenden Verdichtung der beförderten Tonnagen, da nur sie eine Rentabilisierung der gewichtigen Investitionen ermöglichen wird, die erforderlich sind, um regelmäßige, häufige und pünktliche Dienste zu gewährleisten. Es fehlt derzeit noch an einem zugkräftigen Element, das eine voluntaristische Politik begründen könnte, um einerseits die großen Verkehrsakteure, Befrachter und Straßenbeförderungsunternehmen für einen Kurzstreckenseeverkehr, der auch Haus-zu-Haus-Landverbindungen umfasst, zu interessieren und sie davon zu überzeugen, und andererseits die Logistik stärker an den infrastrukturspezifischen Entscheidungen der Behörden zu beteiligen.
- Das Fehlen eines Systems der einheitlichen Verantwortung führt zu erheblicher Rechtsunsicherheit in Bezug auf das geltende Recht für multimodale Verkehrsoperationen und die sich daraus für den Verlader und für das multimodale Verkehrsunternehmen ergebenden finanziellen Folgen. Wie die Kommission in der Vergangenheit festgestellt hat, stellt diese Unsicherheit eine Behinderung der Attraktivität des multimodalen Verkehrs und damit des Kurzstreckenseeverkehrs dar.
- Das Problem der unzureichenden ausgewiesenen Hafenkapazitäten und qualitativ hochwertiger Anbindungen an das Land, und vor allem das Problem der Verbindungen zwischen den Häfen und den Eisenbahn- und Straßenhochleistungsinfrastrukturen im Hinterland.
- Zur Frage der Finanzierung:

Zur Erreichung der ehrgeizigen Ziele von Marco Polo II müsste darauf geachtet werden, dass die im Vorschlag der Kommission vorgesehenen finanziellen Mittel wenigstens beibehalten werden. Die von der Kommission vorgeschlagene Ausweitung von Marco Polo auf die internationalen Verbindungen muss verteidigt werden. Da die Logistikketten nicht an den Grenzen der Europäischen Union Halt machen, erscheint es kohärent, auch die Länder des

„erweiterten Europa“ zur Beteiligung an dem Programm aufzufordern.

– Die zwischen örtlichen Körperschaften aufzubauende grenzüberschreitende Zusammenarbeit könnte insbesondere in Bezug auf die Hochgeschwindigkeitsseewege verstärkt werden. Der intermodale Verkehr und hier insbesondere die Hochgeschwindigkeitsseewege erfolgen im Rahmen einer Netz-Logik. Die Verkehrsquellen bleiben regional, so dass es wesentlich darauf ankommt, dass die Regionen in ganz Europa die Infrastrukturen und Verkehrsmittel besser koordinieren, um die Verkehrsflüsse besser lenken zu können.

– Die vergleichende Kostenanalyse für den Haus-zu-Haus-Dienst unter Einbeziehung eines Glieds des Kurzstreckenseeverkehrs mit einer reinen Straßenbeförderung fällt zugunsten des ersteren aus (angekündigte Marktkosten und Kosten, die die externen Folgen beinhalten). Es gibt jedoch nach wie vor Hindernisse bei der Beurteilung des Kostenfaktors: die Dauer der intermodalen Beförderung unter Einbeziehung des Kurzstreckenseeverkehrs – vor allem aufgrund mangelnder multimodaler Überstrukturen, aufgrund des Mangels an Interoperabilität zwischen den einzelnen betroffenen Beförderern beim multimodalen Transport sowie aufgrund der einzelnen nationalen Netze und der allzu langen Transitzeiten.

6. Schlussfolgerungen: Was bleibt zu tun?

Dem Kurzstreckenseeverkehr kommt bei der Regulierung des Verkehrs auf dem europäischen Straßennetz selbstverständlich eine überaus große Rolle zu. Dabei müssen die wichtigsten Engpässe weiter begrenzt werden: Verringerung der administrativen Belastungen, Abschaffung der Zollformalitäten und Einführung effizienterer Inspektionen.

Um dies zu erreichen, befürwortet Ihr Berichterstatter folgende Maßnahmen:

Regelung der Frage nach der Standardisierung der intermodalen Ladeeinheiten: Einführung eines akzeptablen Standardisierungssystems für intermodale Ladeeinheiten, das eine möglichst breite Verwendung bereits marktüblicher Ladeeinheiten, die zwischen allen Verkehrsarten und insbesondere dem Seeverkehr und dem Straßenverkehr angewendet werden können, ermöglicht. Ein solcher Ansatz würde es erlauben, eine Verdichtung der Verkehrsflüsse zu ermöglichen, wie sie für den Kurzstreckenseeverkehr und insbesondere die Hochgeschwindigkeitsseewege nötig ist.

Einwirkung auf die Beförderungsdauer, insbesondere auf die Transitzeiten, in der intermodalen Kette, die ein Kurzstreckenseeverkehrs-Element umfasst. Dies erfolgt durch eine bessere Information in Bezug auf die Weiterbehandlung der Ware (intelligente Beförderung) und eine gesteigerte Flexibilität und Koordination zwischen den Beförderern im Hinblick auf eine Benutzung alternativer Strecken sowie eine Verbesserung der laufenden Kommunikationsflüsse mit dem Hinterland.

Erneute Überlegungen der Gemeinschaft in Bezug auf eine Vereinheitlichung des rechtlichen Rahmens für die multimodale Kette, insbesondere durch eine Begutachtung der einzelnen möglichen Haftungsmodelle. Diese Haftung könnte zu Vorschlägen für eine einheitlichere gemeinschaftliche Haftungsregelung führen. Damit sie auf breiter Basis angenommen werden können, müssten diese Vorschläge nach Konzertierung und möglichst breiter Zustimmung der betroffenen Akteure des Verkehrssektors auf dem Bemühen um Effizienz beruhen.

Gleichzeitig soll die Beteiligung der EU an den entsprechenden Diskussionen auf internationaler Ebene angestrebt werden.

Verabschiedung effizienter, eindeutiger und hinreichender Finanzierungsmodalitäten für die Maßnahmen Hochgeschwindigkeitsseewege und Kurzstreckenseeverkehrslinien, wodurch eine optimale Komplementarität oder gar Additionalität der Finanzierungen ermöglicht würde, was wiederum den Aufbau neuer dauerhafter Linien unter Vermeidung möglicher Wettbewerbsverzerrungen mit bestehenden Diensten gestattet.

Eindeutigere Bestimmung der geltenden Rechtsordnung für internationale Übereinkommen, die zwischen öffentlichen Körperschaften im Hinblick auf die Einführung von Projekten für Hochgeschwindigkeitsseewege abgeschlossen werden müssen. Dabei müssen die gemeinschaftlichen Bestimmungen, die für Ausschreibungsverfahren für die Vergabe von Diensten zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsseewegen gelten sollen, genauer bestimmt werden. Ebenso müssen die wettbewerbsrechtlichen Konformitätsbestimmungen der nationalen öffentlichen Finanzierungen der Kurzstreckenseeverkehrs- und Hochgeschwindigkeitsseewege-Projekte genauer gefasst werden. Dabei soll zunächst keinem speziellen Rechtsrahmen der Vorzug gegeben werden, damit der Projektrahmen möglichst offen gelassen werden kann.

Fortsetzung des Aktionsprogramms der Kommission (KOM(2003)0155 endg.):

- Fortführung des Aufbaus elektronischer Zentralstellen in den Seehäfen, bei denen alle vorgeschriebenen Formalitäten im Rahmen eines einzigen Vorgangs abgewickelt werden können;
- Bemühen um eine optimale Ausnutzung der im Rahmen der europäischen Zollregelung möglichen Befreiungen und Förderung vereinfachter Verfahren Waren in freier Dienstleistung im Rahmen anerkannter Liniendienste;
- Förderung der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Inspektionsdiensten;
- Erarbeitung von Qualitätskriterien für die Kurzstreckenseeverkehrs-Verbindungen in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmerkreisen, in deren Rahmen den Benutzern der Hochgeschwindigkeitsseewege ein verlässlicher Dienst angeboten wird.