

Brüssel, den 28. Mai 2002

STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 15. Mai 2002

zu dem

**"Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft
zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems"**

(KOM (2002) 54 endg. – 2002/0038 (COD))

Der Ausschuss der Regionen,

GESTÜTZT auf das Weißbuch, das die Kommission dem Rat, dem Europäischen Parlament, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen über das Thema "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" (KOM (2001) 370 endg.) vorgelegt hat;

GESTÜTZT auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (KOM (2002) 54 endg.);

AUFGRUND des Beschlusses seines Präsidiums vom 6. Februar 2002, die Fachkommission für Kohäsionspolitik mit der Erarbeitung dieser Stellungnahme zu beauftragen;

AUFGRUND des Beschlusses des Rates vom 21. Februar 2002, den Ausschuss der Regionen gemäß Artikel 265 Absatz 1 des EG-Vertrags um eine Stellungnahme zu diesem Thema zu ersuchen;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme zum Thema "Intermodalität und intermodaler Güterverkehr in der Europäischen Union – ein Systemansatz für den Güterverkehr" (KOM(1997) 243 endg.) (CdR 398/98 fin)¹;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme zum "Transeuropäischen Verkehrsnetz: Bericht über die

Umsetzung der Leitlinien und die Prioritäten für die künftige Entwicklung 1998" (KOM (1998) 614 endg.) (CdR 60/99 fin)²;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme über "Kohäsion und Verkehr" (KOM (1998) 806 endg.) (CdR 390/99 fin)³;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme über die "Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems" (KOM(1999) 617 endg.) (CdR 94/2000 fin)⁴;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme zu der "Europäischen Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" (KOM(2001) 370 endg.) (CdR 54/2001 fin);

AUFGRUND des Beschlusses des Plenums vom 13. März 2002, Frau du GRANRUT gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Ausschusses der Regionen zur Hauptberichterstatteerin zu bestellen und mit der Erarbeitung dieser Stellungnahme zu beauftragen;

GESTÜTZT auf den von der Hauptberichterstatteerin, Frau du GRANRUT, Mitglied des Regionalrats der Picardie und stellvertretende Bürgermeisterin (F-EVP) erarbeiteten Stellungnahmeentwurfs (CdR 103/2002);

IN ERWÄGUNG FOLGENDER GRÜNDE:

- Die Verkehrspolitik spielt sowohl hinsichtlich der Infrastrukturen als auch bezüglich der Bereitstellung von Diensten eine wesentliche Rolle für die Ordnung und Entwicklung des gesamten europäischen Raums;
- alle Regierungsebenen – europäisch, national, regional und lokal – müssen bei der Konzipierung der Verkehrspolitiken unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips zusammenarbeiten, wobei die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften über die größte Bürgernähe verfügen;
- der Güterverkehr ist von zentraler Bedeutung für die Verwirklichung der europäischen Integration sowie für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Regionen;
- es gibt keine gemeinschaftliche Zuständigkeit für die Raumordnung, doch kann die Kommission Maßnahmen vorschlagen, die zwar keine Rechtskraft haben, von denen aber konkrete Auswirkungen hinsichtlich Umweltschutz und nachhaltige Entwicklung zu erwarten sind;
- die Europäische Union ist durch den Vertrag von Amsterdam gehalten, die Anforderungen des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung der Gemeinschaftspolitiken im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen;
- die Erfahrungswerte aus dem Programm PACT 1997-2001, mit dem die Nutzung des

kombinierten Verkehrs durch die Förderung von marktbestimmten innovativen Initiativen im Bereich der kombinierten Verkehrsdienste erhöht werden sollte, sind zu berücksichtigen;

- die PACT-Tätigkeiten haben sich positiv auf die Umwelt ausgewirkt, insbesondere durch die Verringerung des Kohlendioxidausstoßes;
- die Projekte für die Förderung der Interoperabilität der Verkehrsträger müssen technologische Optionen, eine innovative "Marschroute", Modalitäten für die Bereitstellung der Dienste sowie ein koordiniertes Zusammenspiel all dieser Aspekte beinhalten, um die Entwicklung des Güterverkehrsmarkts beeinflussen zu können;
- die Ergebnisse von Maßnahmen der Art, wie sie im Rahmen des PACT-Programms durchgeführt worden sind, müssen wirksamer und gezielter verbreitet werden;
- nicht straßengebundene Verkehrsträger, die der Überlastung im Straßenverkehrssektor abhelfen sollen, sind der Schienenverkehr, der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt;
- angesichts der positiven Erfahrungen mit dem PACT-Programm sollte die Gemeinschaft über ein Instrument verfügen, um die Überlastung des Straßengüterverkehrs zu bekämpfen und einen Teil des Straßengüterverkehrs auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern;

verabschiedete auf seiner 44. Plenartagung am 15./16. Mai 2002 (Sitzung vom 15. Mai) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

Der Ausschuss der Regionen

1. EINLEITUNG

- befürwortet eine neue gemeinsame Güterverkehrspolitik, die sich auf die Intermodalität sowie auf den Schienenverkehr, den Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt stützt, konsequent die Überlastung im Straßenverkehr bekämpft und der Sicherheit und Qualität der Dienste Vorrang einräumt,

- begrüßt das neue Programm "Marco Polo" zur Förderung der Intermodalität, mit dem allgemein der Güterverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Seekurzstrecke, die Schiene und die Binnenwasserstraße verlagert werden soll,
- nimmt mit Interesse die drei Hauptaktionslinien des Programms "Marco Polo" zur Kenntnis:
- Die erste Aktionslinie betrifft Initiativen seitens der Akteure des Güterlogistikmarktes. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Starthilfe für neue Verkehrsdienste, die langfristig wirtschaftlich rentabel sind und zu einer umfangreichen Verlagerung von der Straße auf andere Verkehrssysteme führen, ohne unbedingt aus technologischer Sicht innovativ zu sein. Die finanzielle Unterstützung beschränkt sich auf die Anschubfinanzierung für diese Dienste und soll das jeweils eingegangene kommerzielle Risiko ausgleichen.
- Die zweite Aktionslinie umfasst kommerzielle Maßnahmen als katalytische Aktionen zur Überwindung der strukturellen Mängel. Sie haben zum Ziel, strukturelle Hindernisse von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das wirksame Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, des Schienenverkehrs oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der auf diesen Verkehrsträgern aufbauenden Transportketten behindern. Diese Maßnahmen können sich auf Hochgeschwindigkeitsseewege oder Hochgeschwindigkeits-Güterzüge, auf Binnenschiffsverkehrsdienste sowie auf die Einrichtung von Ausrüstungspools für trimodal kompatible Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs beziehen.
- Die dritte Aktionslinie umfasst gemeinsame Lernaktionen im Güterlogistikmarkt, um die Zusammenarbeit in diesem zersplitterten und komplexen Bereich des intermodalen Verkehrs zu verstärken und die Arbeitsmethoden und -verfahren im Hinblick auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Leistung und der Umweltverträglichkeit der betroffenen Unternehmen zu verbessern. Dies umfasst auch Maßnahmen zur Begleitung der Überwachung und Bewertung der Projekte sowie der Erhebung und Auswertung statistischer Daten.

Jede Aktion muss das Hoheitsgebiet von mindestens zwei Mitgliedstaaten oder von einem Mitgliedstaat und einem Beitrittsstaat bzw. einem Drittstaat betreffen.

Die drei Aktionsarten sind miteinander verknüpft und sollten sich positiv auf das Funktionieren des angestrebten Kombiverkehrssystems auswirken und zur Überwindung der zu erwartenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten beitragen.

Für die Jahre 2003-2007 werden Mittel in Höhe von 115 Mio. Euro vorgesehen, durchschnittlich also 23 Mio. Euro jährlich.

Mit dem Programm "Marco Polo" wird ein neuer Ansatz verfolgt, um die Umweltverträglichkeit des Güterverkehrssystems zu verbessern.

Ohne Gegenmaßnahmen wird der Straßengüterverkehr in der Europäischen Union bis zum Jahr 2010 um 50% wachsen. Damit einhergehen würde eine Zunahme der Engpässe, der

Umweltverschmutzung und der Unfälle. Die wirtschaftlichen und sozialen Kosten von zusätzlichen 12 Mrd. tkm sind auf über 3 Mrd. Euro jährlich veranschlagt worden.

Um die Aufteilung der Güterverkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger auf dem Stand von 1998 zu halten, müssen der Schienenverkehr, der Kurzstreckenseeverkehr und die Binnenschifffahrt pro Jahr zusätzlich 12 Mrd. tkm aufnehmen, um der Entwicklung eine andere Richtung zu geben. Genau darin liegt die Herausforderung für den Güterverkehr in der Europäischen Union.

Ziel des Programms "Marco Polo" ist es demnach, zur Verlagerung eines Gütervolumens von der Straße auf andere Verkehrsträger beizutragen, das dem vorgesehenen Wachstum des internationalen Straßengüterverkehrs entspricht. Das Programm unterstützt die großen strategischen Leitlinien für den Güterverkehrsmarkt mit Blick auf 2010 und sollte daher bis zu diesem Termin umgesetzt sein. Die notwendige Flexibilität wird durch geeignete Mechanismen sichergestellt, sodass auf unvorhergesehene Marktentwicklungen reagiert werden kann.

Die Durchführung des Programms "Marco Polo" sollte zur Einsparung bei den gesamtgesellschaftlichen Kosten führen. Im Vergleich zum Straßengüterverkehr liegen die gesamtgesellschaftlichen Kosten des intermodalen Güterverkehrs, wie er durch "Marco Polo" gefördert wird, bei Unfällen um 60-80% und bezüglich der CO₂-Emissionen um 40-65% niedriger. Insgesamt bringt der intermodale Verkehr Ersparnisse bei den gesamtgesellschaftlichen Kosten von 33-72% gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr.

2. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN ZU DEM PROGRAMM "MARCO POLO"

1. Der Ausschuss der Regionen befürwortet die Ziele des Programms "Marco Polo", mit dem bezweckt wird, das "Güterverkehrssystem in der Gemeinschaft umweltfreundlicher zu gestalten", denn das Gelingen dieses Programms liegt im Interesse sowohl der Umwelt als auch der wirtschaftlichen Dynamik des europäischen Raums und damit der europäischen Regionen.
2. Der Ausschuss der Regionen hat einige Schwachstellen bei den Durchführungsmodalitäten des "Marco-Polo"-Programms festgestellt, und zwar in Bezug auf die zu fördernden Verkehrsträger – Binnenverkehr, Binnenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehr -, die logistische Organisation ihrer Interoperabilität, die einzurichtenden Dienste und sogar die Einführung neuer Berufe. Er möchte auf die raumordnungspolitische Rolle der Verkehrsträger und insbesondere der intermodalen Umschlagplätze auf regionaler und interregionaler Ebene hinweisen und folglich auf die Notwendigkeit, Projekte der regionalen Gebietskörperschaften bzw. der ihnen angeschlossenen Einrichtungen zu berücksichtigen.
3. Der Ausschuss der Regionen plädiert dafür, dass die "transparenten, objektiven und klaren" Beihilfen den Kosten entsprechen, die der Gesellschaft durch die Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsträger erspart werden, was auch im Einklang mit dem Ansatz steht, den die Kommission in ihrem Verordnungsvorschlag betreffend die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger unterbreitet.
4. Die Grenzkostenberechnungen, bei denen Unfälle, Lärm, Schadstoffe, Klimakosten (CO₂), Infrastrukturen und Staus berücksichtigt werden, nicht aber die Boden- und Gewässerverschmutzung und die Flächennutzung, und aus der eine Unterstützung von 1 Euro je 500 tkm von der Straße verlagerter Verkehrsleistung (wobei der Betrag den aufgrund der Nutzung der Verkehrsträger Schienenverkehr, Kurzstreckenseeverkehr

und Binnenschiffsverkehr vermiedenen externen Kosten anzupassen ist) abgeleitet wird, erscheinen doch recht willkürlich und bleiben weit hinter den für die einzelnen Verkehrsträger ermittelten, theoretisch möglichen externen Kosteneinsparungen zurück.

Der Ausschuss der Regionen erachtet die Vorgehensweise der Kommission bezüglich der externen Kosten als einen mutigen ersten Schritt in einem Bereich, wo große Überzeugungsarbeit geleistet werden muss, und er hält es für wichtig, die Kommission darin zu unterstützen und zusätzliche Mittel für die Verkehrsverlagerung bereitzustellen, entweder unmittelbar durch eine Aufstockung der Mittelausstattung von "Marco Polo" oder mittelbar durch eine Anpassung der geltenden Regelungen für staatliche Beihilfen.

5. Der Ausschuss der Regionen ist sich darüber im klaren, dass die faktischen kommerziellen und operationellen Hemmnisse, die die nicht straßengebundenen Verkehrsträger nach wie vor behindern, beseitigt werden müssen, damit diese Güterverkehrsmärkte ihr volles Potential entfalten können, und den verkehrsträgerspezifischen Unzulänglichkeiten und Schwächen abgeholfen werden muss, um qualitativ hochwertige intermodale Transportketten anbieten zu können.
6. Im Hinblick auf eine Optimierung des intermodalen Verkehrs Schiene/Meer bzw. Binnenschiffahrt/Seeverkehr bedarf es auch der erforderlichen technischen Ausrüstungen, um rationelle und kontinuierliche Transportabläufe zu ermöglichen.
7. Nach Ansicht des Ausschusses der Regionen sollte die geplante Maßnahme sich nicht auf die unabdingbare Verkehrsverlagerung beschränken, sondern darüber hinaus dem Verkehrs- und Logistiksektor bei der Beseitigung der Strukturprobleme auf dem Verkehrsmarkt und der Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrs behilflich sein.
8. Wie bereits in seiner Stellungnahme zu der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (CdR 94/2000 fin) hebt der Ausschuss der Regionen hervor, dass eine größere Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Güterverkehr und die Förderung einer prioritären Nutzung der umweltverträglichsten Systeme mit dem geringsten Verbrauch und den geringsten externen Kosten eine Harmonisierung der Telematik- und Informatiksysteme der verschiedenen Verkehrsträger sowie aller neuen Techniken, die zur grenzüberschreitenden Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze beitragen könnten, voraussetzt.

Zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen intermodalen Verkehrs hält der Ausschuss der Regionen es für unerlässlich, verkehrsträgerübergreifende Systeme zur elektronischen Information in Echtzeit einzurichten, damit die Kunden ständig Informationen über die Beförderung ihrer Lieferung abrufen können.

Eine Analyse der Lage in den Bereichen Schienenverkehr, Kurzstreckenseeverkehr, Binnenschiffahrt, gemeinschaftlicher Kombiverkehrsmarkt und Informationstechnologiemarkt ergibt, dass die rechtlichen Bestimmungen betreffend den Zugang zum Güterverkehrsmarkt gründlich überarbeitet und verbessert werden müssen.

9. Der Ausschuss der Regionen ermutigt die Kommission, den neuen Beruf des

Güterverkehrskonsolidators zu schaffen, der für die Organisation des integrierten Gütertransports für alle Beförderungsarten zuständig ist; ferner sollten die Container und Wechselbehälter standardisiert werden, damit das Umladen zwischen Verkehrsträgern ohne Schwierigkeiten vonstatten gehen kann.

10. Bisher liegen noch keine Angaben bzw. Schätzwerte darüber vor, wie die ideale Aufteilung der Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger aus makroökonomischer und sozialer Sicht aussehen müsste.
11. Da der Güterverkehr jedoch auf jeden Fall auf den Straßenverkehr angewiesen ist, der die Waren aufgrund des verzweigten Straßennetzes bis zu den Unternehmen bzw. direkt vor die Haustür liefern kann und außerdem eine wichtige Rolle in der Bedienung der Fläche im Vor- und Nachlauf zu den alternativen Verkehrsträgern spielt, wäre diesbezüglich zu überlegen, ob der Straßengüterverkehr vollständig vom "Marco-Polo"-Programm, insbesondere den katalytischen Aktionen, ausgenommen werden sollte.

Der Straßenverkehr könnte in folgenden Fällen in das "Marco-Polo"-Programm integriert werden:

- wenn er die Bedienung der Fläche im Vor- und Nachlauf zu den alternativen Verkehrsträgern gewährleistet;
- wenn er in eine Seeverkehrsroute (Ro-Ro-Fährschiffverbindung) oder in ein System der sog. rollenden Landstraße eingebunden ist.

12. Der Ausschuss der Regionen erinnert daran, dass eines der Ziele der Verkehrspolitik darin besteht, das Entwicklungsgefälle zwischen den verschiedenen Regionen und den Entwicklungsrückstand der am stärksten benachteiligten Regionen zu verringern. Bedauerlicherweise wird dieses Ziel im "Marco-Polo"-Programm nicht genannt. An keiner Stelle geht der Kommissionsvorschlag auf die Nutzung der Nebenstreckenschienennetze und ihren Beitrag zur lokalen Wirtschaft ein. Im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt wird an keiner Stelle auf ihren potentiellen Beitrag zur Verbringung von Waren in die Regionen und Städte, die an den betreffenden Binnenwasserstraßen liegen, verwiesen.
13. Der Ausschuss der Regionen hebt hervor, dass das Verkehrswesen einen wichtigen Faktor für die Förderung der wirtschaftlichen Dynamik auf regionaler oder interregionaler Ebene darstellt, und er hält es für außerordentlich wichtig, Projekte zur Entwicklung einer Region mit dem am besten geeigneten Kombiverkehrssystem zu verbinden.

In diesem Zusammenhang nimmt er mit Sorge die Tendenz zur Kenntnis, die Einrichtung der neuen intermodalen Dienste vor allem auf den Verkehrsachsen durch wirtschaftlich ohnehin schon wohlhabende Regionen zu Lasten der abgelegenen Regionen zu fördern, und er hält es für erforderlich, dem im Rahmen des Marco-Polo-Programms entgegenzuwirken.

14. In Bezug auf die Binnenwasserstraßen wäre beispielsweise die Bedeutung der

verkehrsträgerübergreifenden Plattformen mit entsprechender Vernetzung und Übergabepunkten hervorzuheben, die eine effektive Nutzwirkung aufweisen und ihre Integration mit den anderen Verkehrsträgern und damit ihre Wirtschaftlichkeit fördern. Ferner sollten diese "Anschlussstellen" zu echten Wirtschaftszentren werden, um die Ansiedlung von Unternehmen auf regionaler Ebene und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu begünstigen.

15. Angesichts dieser zusätzlichen, für einen Erfolg des Programms erforderlichen Anstrengungen, der damit verbundenen Forschungsarbeiten und Versuche hält der Ausschuss der Regionen die für das Marco-Polo-Programm vorgesehene Mittelausstattung für unzureichend.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND WESENTLICHE VORSCHLÄGE

1. *Artikel 1*

Auch wenn dies in diesem Zusammenhang ketzerisch anmuten mag, hebt der Ausschuss der Regionen hervor, dass auf das feinverästelte Straßennetz nicht verzichtet werden kann und es möglicherweise unklug ist, dies im Hinblick auf die Durchführung des Marco-Polo-Programms nicht zu berücksichtigen.

2. *Artikel 4*

Nach Ansicht des Ausschusses der Regionen sollten die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die private oder öffentliche Einrichtungen zusammengeführt haben, in die Lage versetzt werden, unmittelbar der Kommission Anträge auf finanzielle Unterstützung für Projekte zu unterbreiten, die Verkehrsverbundsysteme betreffen.

3. *Artikel 5*

1. Im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr hält der Ausschuss der Regionen nicht nur eine neue Preispolitik für notwendig, sondern auch die Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

Der Schienengüterverkehr kann sein Potential nur dann voll entfalten, wenn im Straßengüterverkehr alle verursachten externen Kosten internalisiert werden.

Des Weiteren steht zu befürchten, dass die Entwicklung des Schienengüterverkehrs und innovativer Lösungen für die Verkehrsverlagerung, wie sie durch "Marco Polo" vorgeschlagen werden, neue Betreiber auf Kosten der traditionellen Eisenbahnunternehmen begünstigt. Diese können jedoch bei der Förderung eines intermodalen Verkehrssystems eine große Rolle spielen, wozu sie im Rahmen von "Marco Polo" auf geeignete Weise ermutigt werden sollten.

Es sollte eine europäische Eisenbahnbehörde eingerichtet werden, um die Zusammenarbeit mit den traditionellen Eisenbahnunternehmen zu fördern.

2. Die Binnenschifffahrt kann ihr Potential umfassend entfalten, sobald der

Gütervor- und Nachlauf durch leistungsfähige Verladestysteme an den intermodalen Umschlagplätzen in den Seehäfen gewährleistet ist. Außerdem sollten die Flussschiffe bei der Abfertigung in den Seehäfen vor allem gegenüber dem Güterkraftverkehr nicht benachteiligt werden.

Der Ausschuss empfiehlt die Unterstützung der innovativen Konzepte im Bereich regelmäßiger multimodaler Transportketten unter Einbeziehung der Binnenschifffahrt. Es ist jedoch zu befürchten, dass die Flottenkapazität nach Durchführung der Abwrackpläne nicht mehr der wachsenden Nachfrage der Verloader nach Wasserstraßen für den Gütertransport gewachsen ist. Es sollten also die Initiativen zum Aufbau einer modernen, an die neuen Verkehrserfordernisse angepassten Flotte unterstützt und entsprechende Ausbildungsmaßnahmen, vor allem für junge Menschen, gefördert werden.

Sobald die Probleme im Zusammenhang mit dem Massengütertransport gelöst sind, ist die Binnenschifffahrt auf alle Beförderungsansprüche eingestellt. Um die Nachfrage nach der Beförderung von Schüttgut und Containern, Chemierzeugnissen und Gefahrgut sowie Schwerlasten angemessen bedienen zu können, benötigt Europa ein entsprechend großangelegtes und verzweigtes Binnenwasserstraßennetz, das die Kontinuität des Verkehrs zwischen den verschiedenen Regionen der Union verbessert. Die Anstrengungen zum Ausbau der Infrastrukturen im Hinblick auf die Verfeinerung dieses Netzes sollten fortgesetzt werden.

Bestimmte institutionelle Anpassungen (Rechtsvorschriften, Zugang zu den Ausrüstungen) sollten mit den Infrastrukturverbesserungen (Tiefgang, Höhe der Aufbauten, Abmessungen, integrierte Plattformen) einhergehen, um die allgemeine durchschnittliche Wirtschaftlichkeit dieses Verkehrsträgers zu erhöhen.

3. Was den Kurzstreckenseeverkehr angeht, begrüßt der Ausschuss der Regionen die Bezugnahme auf die Hochgeschwindigkeitsseewege und die Kabotage, d.h. auf die wirtschaftliche Dynamik der europäischen Häfen unabhängig von ihrer internationalen Bedeutung im Hinblick auf die Förderung einer rationellen Logistik und der Kontinuität des gemeinschaftlichen Handels ohne Unterbrechung der Beförderungsketten.

4. *Artikel 6*

Im Rahmen des "Marco Polo"-Programms muss darauf geachtet werden, dass die zu fördernden neuen Kombiverkehrssysteme nicht nur den ohnehin schon stark entwickelten Regionen zugute kommen, sondern vielmehr neue Transportwege eröffnet werden, die zur Anbindung der abgelegenen Regionen beitragen.

Der Ausschuss der Regionen betont die Bedeutung verkehrsträgerübergreifender Plattformen mit entsprechender Vernetzung und Übergabepunkten, die eine effektive Nutzwirkung aufweisen, um die Entstehung echter Wirtschaftszentren zu begünstigen, die wiederum die Ansiedlung von Unternehmen auf regionaler Ebene sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen fördern.

5. *Artikel 7*

Der Ausschuss der Regionen schlägt vor, durch das "Marco Polo"-Programm eine

Harmonisierung der Telematik- und Informationstechnologien der verschiedenen Verkehrsträger sowie alle Maßnahmen, die ihrer grenzüberschreitenden Interoperabilität zuträglich sein könnten, zu fördern.

Der Ausschuss der Regionen schlägt die Errichtung verkehrsträgerübergreifender elektronischer Informationssysteme in Echtzeit vor, um den Kunden ständig abrufbare Informationen über die Beförderung ihrer Erzeugnisse zu bieten, und spricht sich für die Schaffung des neuen Berufs des Güterverkehrskonsolidators sowie für die Standardisierung der Container und Wechselbehälter aus.

6. *Artikel 8*

Im Rahmen des "Marco Polo"-Programms sollten vor allem diejenigen Aktionen zum Tragen kommen, die auch in bescheidenem Umfang zur wirtschaftlichen Entwicklung eines Gebietes beitragen können. In diesem Zusammenhang wären die sogenannten "fehlenden Bindeglieder" der grenzüberschreitenden Projekte und die "überhitzten Verbindungen", die die Trennung des Durchgangsverkehrs vom Ortsverkehr erforderlich machen, zu nennen.

7. *Artikel 12*

Es ist fraglich, ob die vorgesehene Mittelausstattung des Programms den angestrebten Zielen angemessen ist.

Da das "Marco Polo"-Programm zu direkten und indirekten Ersparnissen bei den gesamtgesellschaftlichen Kosten führen wird, sollten die gewährten finanziellen Beihilfen den erwarteten Einsparungen entsprechen.

Brüssel, den 15. Mai 2002

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

Albert BORE

Vincenzo FALCONE

¹ ABl. C 198 vom 14.7.1999, S. 21.

² ABl. C 293 vom 13.10.1999, S. 9.

³ ABl. C 226 vom 8.8.2000, S. 22.

⁴ ABl. C 317 vom 6.11.2000, S. 22.

--

--

CdR 103/2002 fin (FR) UR/ue .../...

CdR 103/2002 fin (FR) UR/ue

CdR 103/2002 fin (FR) UR/ue .../...

CdR 103/2002 fin (FR) UR/ue .../...