TEN/110
"Intermodalität/
MARCO POLO"

Brüssel, den 17. Juli 2002

STELLUNGNAHME

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

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 Rat beschloss am 21. Februar 2002, den Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

> *" 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).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 19. Juni 2002 an. Berichterstatter war Herr LEVAUX.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 392. Plenartagung am 17./18. Juli 2002 (Sitzung vom 17. Juli) mit 124 Ja-Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

*
* *

1. Einleitung: Darstellung des Verordnungsvorschlags

1.1 Das Weißbuch der Kommission vom 12. September 2001 mit dem Titel "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" sieht vor, das am 31. Dezember 2001 ausgelaufene Programm PACT durch ein neues Programm zur Förderung der Intermodalität namens "Marco Polo" zu ersetzen.

1.2 Dieses neue Programm wurde unter Berücksichtigung der Lehren aus dem Programm PACT erarbeitet, welche in einem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen mit dem Titel "Ergebnisse des Programms PACT 1997-2001" dargestellt werden, das seinerseits durch eine unabhängige externe Bewertung über den Zeitraum 1997-1999 ergänzt wird.

1.3 Hauptziel des Programms "Marco Polo" ist die Verringerung der Staus im Straßenverkehr und die Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des gesamten Verkehrssystems, indem ein Teil des Güterverkehrszuwachses von der Straße auf die Seekurzstrecke, die Schiene und die Binnenwasserstraße verlagert wird.

1.4 Ebenso wie mit PACT sollen mit dem Programm "Marco Polo" unternehmerische Aktionen auf dem Markt für Güterverkehrsdienstleistungen gefördert werden.

1.5 Im Unterschied zum Programm PACT wird "Marco Polo" Projekte der Verkehrsverlagerung in allen Segmenten des Güterverkehrsmarkts, nicht nur im kombinierten Verkehr (Nutzung der Straße für den ersten oder letzten Teil der Strecke) fördern.

1.6 Das Programm wird sich nicht auf nationale, sondern vorrangig auf internationale Vorhaben konzentrieren. Es sind drei Hauptlinien vorgesehen:

– Starthilfe für neue nicht straßengebundene Güterverkehrsdienste, die mittelfristig wirtschaftlich lebensfähig sein sollten ("Aktionen zur Verkehrsverlagerung");

– Förderung der Inbetriebnahme von Güterverkehrsdiensten oder -einrichtungen von strategischem europäischem Interesse ("katalytische Aktionen");

– Förderung kooperativen Verhaltens im Güterlogistikmarkt ("gemeinsame Lernaktionen").

1.7 Wichtigstes Ziel von "Marco Polo" ist es, dazu beizutragen, dass Güter in einer Größenordnung, die dem erwarteten Zuwachs des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs entspricht, auf andere Verkehrsträger verlagert werden.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1 Lektionen des Programms PACT 1997-2001

2.1.1 Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat die von der Kommission erstellten Studien, mit denen vor Auslaufen des Programms PACT am 31. Dezember 2001 Lehren aus diesem Programm gezogen werden sollten, mit Interesse zur Kenntnis genommen.

2.1.2 Der Ausschuss stellt fest, dass es diese Studien zwar ermöglicht haben, das Programm "Marco Polo" unter Berücksichtigung der bisher gesammelten Erfahrungen zu konzipieren, die Kontinuität zwischen den beiden Programmen jedoch nicht sichergestellt ist. Zu Jahresbeginn 2002 werden lediglich die im Rahmen des Programms PACT begonnenen Maßnahmen zu Ende geführt, ohne dass ein Termin absehbar wäre, zu dem neue Maßnahmen im Rahmen von "Marco Polo" vorgestellt, geprüft, beschlossen und finanziert werden könnten. Bestenfalls kann das Programm "Marco Polo" am 1. Januar 2003 in Kraft treten (siehe Artikel 12 der vorgeschlagenen Verordnung), und die ersten Maßnahmen können erst im Laufe des Jahres 2003 getroffen werden. Der Ausschuss hat jedoch zur Kenntnis genommen, dass die Kommission die Möglichkeit vorgesehen hat, im Lauf des Jahres 2002 "Mini-Ausschreibungen" aus ihrem eigenen Haushalt in Höhe von 2 Mio. Euro durchzuführen. Der Ausschuss begrüßt diese Lösung, hebt jedoch hervor, dass angesichts des geringen vorgesehenen Betrags die Kontinuität zwischen den beiden Programmen bedauerlicherweise nicht gewährleistet sein wird.

2.1.3 Der Ausschuss stellt fest, dass für das Programm PACT ursprünglich eine Mittelausstattung von 35 Mio. Euro auf fünf Jahre vorgesehen war. Diese Mittel werden voraussichtlich schon Anfang 2002 aufgebraucht sein, denn die Kommission hebt hervor, dass 30 Millionen schon am 30. September 2001 gebunden wurden.

2.1.4 Die Kommission erklärt, von den genannten 30 Millionen konnten bei einem durchschnittlichen Fördersatz von 25% insgesamt Maßnahmen für 120 Mio. Euro finanziert werden.

2.1.5 Der Ausschuss stellt fest, dass sich der Gesamtbetrag der beantragten Fördermittel auf 203 Mio. Euro belief, was bei einem durchschnittlichen Fördersatz von 25% 812 Mio. Euro für mögliche Maßnahmen ergibt. Der Ausschuss stellt sich Fragen über das Gefälle zwischen der Höhe der beantragten und der bewilligten Mittel, das darauf schließen lassen könnte, dass die ursprüngliche Mittelausstattung des Programms PACT unzureichend war.

2.1.6 In einer Tabelle des Kommissionsdokuments (siehe unter "Begründung" des Verordnungsvorschlags, Kapitel 1 "Lektionen des Programms PACT 1997 – 2001", Abschnitt "Quantitative Ergebnisse", Randnummern 8 und 9) wird angegeben, dass von den 65 PACT-Aktionen, die am 30. September 2001 abgeschlossen waren, 51% voll und ganz erfolgreich, 22% "teilweise erfolgreich" und 27% "nicht erfolgreich" waren. Folglich führte nur jede zweite Maßnahme zu vollkommen zufriedenstellenden Ergebnissen. In den anderen Fällen ließen sich einige Schwächen in der Logistikkette erkennen. Beim Programm "Marco Polo" sollte daher darauf geachtet werden, dass bessere Ergebnisse erzielt werden.

2.2 **Externe Bewertung des Programms PACT 1997-2001**

2.2.1 Der Ausschuss begrüßt die Anfertigung einer externen Bewertung des Programms PACT für den Zeitraum 1997-1999 (die 2000 abgeschlossen wurde).

2.2.2 Er bemerkt jedoch, dass diese Bewertung nur die erste Hälfte des Programms umfasst, ohne dass die Zahl der in diesem Zeitraum bereits abgeschlossenen und in der Bewertung berücksichtigten Maßnahmen angegeben würde (Anhang I "Zusammenfassung der unabhängigen Bewertung des Programms PACT" zum Kommissionsdokument enthält keine näheren Angaben dazu).

2.2.3 Der Ausschuss nimmt jedoch an, dass angesichts der erforderlichen Anlaufzeit des Programms im Jahre 1997 einerseits und der am 30. September 2001 gezählten 65 abgeschlossenen Maßnahmen andererseits die externe Bewertung allenfalls etwa 30 Maßnahmen berücksichtigen konnte, von denen die Kommission lediglich jede zweite als erfolgreich eingeschätzt hat.

2.2.4 Angesichts dessen müsste nach Dafürhalten des Ausschusses vorgesehen werden, dass die aus dieser externen Bewertung für die Ausrichtungen des Programms "Marco Polo" gezogenen, sehr wichtigen Schlussfolgerungen abgeändert werden können, sobald eine endgültige und vollständige Bewertung der Durchführung des Programms PACT möglich ist.

2.2.5 Unter Berücksichtigung dieser Bemerkung begrüßt der Ausschuss, dass die Schlussfolgerungen der externen Bewertung bei der Vorbereitung des Programms "Marco Polo" berücksichtigt worden sind.

2.2.6 Die Einstellung der Finanzierung von Durchführbarkeitsstudien als Vorläufer von operationellen Vorhaben erscheint dem Ausschuss vernünftig.

2.2.7 In der Tat hält es der Ausschuss für eine wirksamere Vorgehensweise, vorrangig Mittel zur Finanzierung konkreter Maßnahmen, vor allem in Form von Starthilfen, zu gewähren.

2.3 **Aktuelle Marktentwicklungen und Markterfordernisse**

2.3.1 Der Ausschuss hat die von der Kommission vorgelegte Analyse mit Interesse zur Kenntnis genommen.

2.3.2 Er stellt erfreut fest, dass bei dem Vorschlag für eine Verordnung über das Programm "Marco Polo" als nichtstraßengebundene Verkehrsträger zum Abbau der Überlastung im Güterverkehr der Kurzstreckenseeverkehr, der Schienenverkehr und der Binnenschiffsverkehr gleichermaßen in Frage kommen. In diesem Zusammenhang weist der Ausschuss auf die Statistiken hin, die von der Kommission in ihrem Bericht vom 2. Mai 2002 (KOM(2002) 215) über die Anwendung der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten in den Jahren 1996 bis 1999 aufgeführt werden.

Die Gesamtbeförderungsmenge von 2.870 Mrd. Tonnenkilometern teilt sich in 1998 folgendermaßen auf die unterschiedlichen Verkehrsträger auf:

–	Straße:	1.225
–	Seeweg:	1.167
–	Schiene:	241
–	Binnenwasserstraße:	121
–	Rohrleitungen:	87

Im Zeitraum 1996 bis 1999 waren 26,5% des Straßengüterverkehrs über 500 km kombinierter Verkehr unter Beteiligung der Schiene und der Binnenwasserstraßen.

2.3.3 Der Ausschuss schließt sich der Haltung der Kommission zum Luftverkehr an, da dieser keinen Beitrag zu einer erheblichen Entlastung des Straßengüterverkehrs in Europa leisten wird. Die Güterbeförderung mit dem Flugzeug kann jedoch bei bestimmten Güterarten, bei Interkontinentaltransporten und auf europäischen Fernstrecken, die mit der Erweiterung ja zunehmen, nützlich und gerechtfertigt sein.

2.3.4 Nach Ansicht des Ausschusses sollte zur Erweiterung des Spektrums der angebotenen Dienstleistungen der Luftverkehr nicht völlig vom Programm "Marco Polo" ausgeschlossen werden. Daher sollte unter von der Kommission zu bestimmenden Voraussetzungen die Möglichkeit der Finanzierung von Maßnahmen wie z.B. der Einrichtung intermodaler Umschlaganlagen, um

zusätzlich auch den Luftverkehr in dem Anwendungsbereich des Programms "Marco Polo" zu berücksichtigen, vorgesehen werden.

2.3.5 In einer früheren Stellungnahme[1] hat der Ausschuss (unter den Ziffern 3.2 und 3.3) daran erinnert, dass auf die Straße 74,7%, auf die Schiene 13,4%, auf die Binnenschifffahrt 6,8% und den Rohrleitungsverkehr 5,1% des Güterverkehrs entfallen, und erklärt, "Schienen-, Rohrleitungs- und Binnenschiffsverkehr machen zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Viertel des Güterverkehrs aus und verfügen über Kapazitätsreserven, die durch eine Verbesserung der Komplementarität zwischen diesen Verkehrsträgern noch zunehmen können" (Ziffer 3.4).

2.3.6 Der Ausschuss ist verwundert darüber, dass die Kommission den Rohrleitungsverkehr (Güterbeförderung in Pipelines) nicht erwähnt, der doch einen nicht zu vernachlässigenden intermodalen Verkehrsträger darstellt, dessen Beförderungsvolumen - je nach Land - bis zu 75% des Binnenschifffahrtsaufkommens ausmachen kann.

2.3.7 Nach Ansicht des Ausschusses muss das Programm "Marco Polo" auch die Finanzierung von Aktionen zur Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Pipeline ermöglichen.

2.3.8 Zum **intermodalen Verkehr Straße/Seekurzstrecke** schließt sich der Ausschuss dem Wunsch der Kommission nach einer Vereinfachung des Managements und der Vermarktung durch die Entwicklung alleiniger Anlaufstellen an und befürwortet allgemeiner gesagt die Entstehung des neuen Berufsbilds "**Güterverkehrskombinierer**", die sich mit dem kombinierten Güterverkehr unter Nutzung aller möglichen Verkehrsträger befassen.

2.3.9 Zur Verbesserung des Images des Kurzstreckenseeverkehrs, insbesondere durch Container, und somit zur Förderung seiner Nutzung ist, wie von der Kommission gefordert, die Verbreitung von Informationen über diese Beförderungsart zweifelsohne notwendig.

2.3.10 Nach Ansicht des Ausschusses ist dies jedoch nicht ausreichend. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten auffordern, ihre zentralen und regionalen Behörden zu bewegen, den Kurzstreckenseeverkehr, den Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt wann immer möglich systematisch zu fördern. Das von diesen Behörden gegebene Beispiel hätte in der Folge erhebliche Auswirkungen auf die Investitionen in Material und Ausrüstungen der alternativen Verkehrsträger und auf die künftigen Entscheidungen der privaten Transporteure.

2.3.11 Hinsichtlich des **Schienenverkehrs** verweist die Kommission zu Recht erneut auf die mangelnde Interoperabilität bei Fahrzeugparks, Infrastruktur, Kommunikationssystemen und Betriebsvorschriften, wodurch die Schaffung eines echten gemeinsamen Marktes für den Schienentransport behindert wird.

---

1 "Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes" (CES 24/2002), noch nicht im ABl. veröffentlicht.

2.3.12 Der Ausschuss unterstützt die Kommission bei all ihren Maßnahmen zur Harmonisierung der Bedingungen für den Zugang zum europäischen Eisenbahnnetz und allgemein gesagt allen Maßnahmen zur optimalen Nutzung der vorhandenen Ausrüstungen.

2.3.13 Der Ausschuss bedauert jedoch, dass die Kommission bei dieser Gelegenheit nicht daran erinnert, dass die Mitgliedstaaten und die betroffenen Regionen rasch eine sehr große finanzielle Anstrengung unternehmen müssen, um die vorhandenen Eisenbahninfrastrukturen wie auch die Infrastrukturen der See- und Binnenschifffahrt anzupassen, zu modernisieren und zu ergänzen, da sie nur durch eine Optimierung die Herausforderung bestehen können, vor der sie sich heute befinden. Deswegen müssen die Mitgliedstaaten und die betroffenen Regionen sich über Absichtserklärungen hinaus gemeinsam mit den zur Erreichung ihrer Ziele erforderlichen Finanzmitteln ausstatten.

2.3.14 Der Ausschuss begrüßt, dass der **Binnenschifffahrt** im Programm "Marco Polo" der ihr zustehende Platz eingeräumt wird.

2.3.15 In einer unlängst verabschiedeten, bereits oben erwähnten Initiativstellungnahme[2] hat der Ausschuss den Rat und das Europäische Parlament auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht, die Nutzungskapazitäten der Wasserstraßen als Bestandteilen des kombinierten Verkehrs zu erhöhen, indem wie auch im Bereich der Bahnverbindungen Engpässe überwunden werden.

2.3.16 Des Weiteren schlägt der Ausschuss der Kommission vor, die Entwicklung des kombinierten Verkehrs zu fördern, indem sie für die ihn nutzenden Unternehmen einen **europäischen Leitfaden** erstellt, der alle Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr mit ihren Eigenschaften einschließlich Seehäfen, Binnenhäfen und bestimmte Flughäfen enthält.

Das von der Kommission gelieferte und der vorliegenden Stellungnahme beigefügte Dokument über Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr in den einzelnen Mitgliedstaaten stellt ein erstes, nicht sehr informatives, Inventar dar, auf dessen Grundlage der o.g. "**europäische Leitfaden**" erstellt werden könnte.

2.4 Das Programm "Marco Polo"

2.4.1 Die Kommission erklärt, dass der Straßengüterverkehr in Europa ohne durchgreifende Maßnahme bis 2010 um ca. 50% zunehmen werde: das entspricht einer Erhöhung um 60 Mrd. Tonnenkilometer. Allein das Aufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen EU-Mitgliedstaaten werde sich bis 2020 verdoppeln, also schätzungsweise um 12 Mrd. tkm pro Jahr zunehmen. Die gesamtgesellschaftlichen Kosten dieser zusätzlichen Beförderungsleistung von 12 Mrd. tkm auf den Straßen werden auf mehr als 3 Mrd. Euro im Jahr geschätzt - der Vergleich dieser Zahl mit dem für das Programm "Marco Polo" vorgesehenen Jahresbudget von lediglich 23 Mio. Euro spricht für sich.

---

[2] Siehe Fußnote 1.

2.4.2 Um dieser Zuwächse Herr zu werden, hat die Kommission am 12. September 2001 im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft" 60 Maßnahmen veröffentlicht, darunter das Programm "Marco Polo", mit dem Ziel, die Anteile der verschiedenen Verkehrsträger im Jahr 2010 auf dem Niveau des Jahres 1998 zu halten.

2.4.3 Der Ausschuss stellt fest, dass der Ehrgeiz der Kommission heute weiter reicht als im Weißbuch ausgeführt, denn sie hofft, mithilfe des Programms "Marco Polo" das Straßengüterverkehrsaufkommen auf seinem heutigen Niveau zu halten und die von Jahr zu Jahr anfallenden zusätzlichen 12 Mrd. tkm auf die anderen Verkehrsträger zu verteilen.

2.4.4 Der Ausschuss hat bereits mehrmals erklärt, er unterstütze die Vorgehensweise der Kommission uneingeschränkt, macht jedoch darauf aufmerksam, dass die gesteckten Ziele innerhalb der vorgegebenen Frist bis 2010 immer schwerer zu erreichen sind, da bis dahin nur noch acht Jahre verbleiben.

2.4.5 Daher schlägt der Ausschuss der Kommission vor, einen Zeitplan für die verschiedenen Maßnahmen, die von allen Beteiligten zur Erreichung der Ziele und Einhaltung der vorgegebenen Fristen zu treffen und zu konkretisieren sind, aufzustellen. Ein regelmäßiges Follow-up der getroffenen Maßnahmen, das zu einer jährlichen Veröffentlichung Anlass gibt, dürfte es ermöglichen, etwaige Verzögerungen sowie deren Ursachen festzustellen, um die erforderlichen Aufholmaßnahmen zu treffen.

2.4.6 Nach Ansicht des Ausschusses würde andernfalls, wenn keine realistischen Fristen vorgegeben werden, die Motivation wahrscheinlich sehr rasch geschwächt werden. Dies wäre angesichts der großen Bedeutung dieser Herausforderungen besonders nachteilig.

2.4.7 Der Ausschuss stellt mit Genugtuung fest, dass die Kommission hervorhebt, dass das Programm "Marco Polo" auf alle Güterverkehrsträger und nicht nur auf den kombinierten Verkehr Anwendung findet.

2.4.8 Nach Ansicht des Ausschusses müssen alle möglichen Ressourcen mobilisiert und dürfen keine Ausnahmen zugelassen werden, wenn die gesteckten Ziele erreicht werden sollen.

2.4.9 Daher befürchtet der Ausschuss Unklarheiten bezüglich der Absichten der Kommission, die in der Begründung des Richtlinienvorschlags, Kapitel 3 "Das Programm Marco Polo", Abschnitt "Abgrenzung zu anderen Förderinitiativen", Randnummern 44 und 45, widersprüchlich scheinende Positionen zur Förderung der Infrastrukturentwicklungsmaßnahmen einnimmt. Der Ausschuss hält es für erforderlich, dass der Umfang der Mittel den Zielsetzungen entspricht und daher Randnummer 44 dahingehend geändert wird, dass das Programm "Marco Polo" die Finanzierung von Projekten ermöglicht, die die Schaffung unterstützender Infrastrukturen erfordern, sofern diese die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf andere Verkehrsträger fördern. Der Ausschuss empfiehlt, die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze dahingehend zu ändern, dass für diese zusätzlichen

Ausrüstungen höhere Zuschüsse gewährt werden als die für TEN-Verkehrsinfrastrukturprojekte vorgesehenen 20%.

2.4.10 Der Ausschuss räumt ein, dass beim EU-weiten Güterverkehr vorrangig Maßnahmen zu fördern sind, die mehrere Staaten betreffen. Die Schwierigkeiten bei der Gewährleistung eines durchgehenden und reibungslosen Verkehrs treten ja an der Schnittstelle der Systeme und Infrastrukturen zwischen zwei Mitgliedstaaten auf. Aber auch innerhalb jedes Mitgliedstaats gibt es einzelne Engpässe, die ebenfalls beseitigt werden sollten. Der Ausschuss beantragt daher, dass im Rahmen des Programms "Marco Polo" auch flankierende Maßnahmen innerhalb eines Mitgliedstaats finanziert werden, wenn dadurch der internationale Verkehr - insbesondere auf den stark beanspruchten Routen - flüssiger gemacht werden kann.

2.4.11 Hinsichtlich der **Starthilfen** (Aktionen zur Verkehrsverlagerung) ist der Ausschuss über die von der Kommission in Kapitel 3, Abschnitt "*Starthilfen für neue nicht straßengebundene Güterverkehrsdienste*", Randnummer 50 empirisch festgesetzten Mindestwerte verwundert, wo doch die Kommission an anderer Stelle große Flexibilität bei der Verwaltung dieses Programms befürwortet. Der Ausschuss räumt ein, dass die Wirtschaftlichkeit von neuen Liniendiensten im See-, Schienen- und Binnenschiffverkehr zwar vom Auslastungsgrad der eingesetzten Schiffe abhängig sein kann, jedoch ist die Dauer, während derer diese neuen Dienstleistungen ggf. defizitär sind, aus Raumordnungsgründen nicht vorherbestimmt, da es vor allem darum geht, den lokalen Markt zu stimulieren.

2.4.12 Des Weiteren erinnert der Ausschuss daran, dass der Erfolg des Straßengüterverkehrs vor allem auf drei ihm eigene Merkmale zurückzuführen ist: Schnelligkeit, Einhaltung der Fristen (Zuverlässigkeit) und die Verbindung von Haus zu Haus.

2.4.13 Diese drei Merkmale zusammen haben die Entwicklung des Betriebskonzepts "ohne Lagerhaltung" gefördert, das heute in Frage gestellt werden sollte zugunsten eines Konzepts, das stärker auf diejenigen Verkehrsträger abgestimmt ist, deren Entwicklung gewünscht wird, und das man als "umlaufende Lagerhaltung" bezeichnen könnte.

2.4.14 Die logistischen Möglichkeiten gewährleisten den Nutzern heute regelmäßige Lieferungen und die Einhaltung vernünftiger Fristen, wobei die Dringlichkeit nicht mehr mit besonderen Zwängen verbunden ist, sondern heute zur normalen Bearbeitung gehört.

2.4.15 Hinsichtlich der **katalytischen Aktionen** unterstützt der Ausschuss den Kommissionsvorschlag "*zur Bewältigung der Kernprobleme effizienter Transportketten*". Er bemerkt jedoch, dass alle von der Kommission in Kapitel 3, "Das Programm Marco Polo", Randnummer 58 genannten Beispiele erhebliche Investitionen erfordern, wie beispielsweise:

- Gewährleistung durchgängiger grenzüberschreitender Eisenbahndienste ohne Lokwechsel, auf den bislang noch nicht harmonisierten Eisenbahnnetzen;

- Gewährleistung von Binnenschiffsverkehrsdiensten (...) auf der Route Schwarzes Meer – Nordseehäfen, was ein durchgängiges Wasserstraßennetz für große Schiffe voraussetzt;

- Einführung von Hochgeschwindigkeits-Güterzügen, was entsprechende Fahrzeuge und Netze voraussetzt, die bislang nicht existieren;

- Einrichtung von Hochgeschwindigkeitsseewegen, die für eine hohe Verkehrsdichte ausgelegt sind. Das macht eine Anpassung der Hafenleistungen auf diesen Routen und ihre unmittelbare Anbindung an den Landverkehr erforderlich.

2.4.16 Hinsichtlich der **gemeinsamen Lernaktionen** unterstützt der Ausschuss die von der Kommission vorgeschlagene Politik zur Förderung der Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger durch die Transportunternehmen und ihrer Vernetzung zur Schaffung von Synergien, welche die Effizienz steigern.

2.4.17 Die Kommission unterstreicht zu Recht, dass die Verbreitung der erzielten Ergebnisse unterstützt werden muss, weil dies einen Anreiz zur "Nachahmung guter Ideen" darstellt. Die Erfahrung mit dem Programm PACT, dessen Laufzeit wohl zu kurz war, hat jedoch gezeigt, dass aus bekannten Gründen nur wenig Nachahmung guter Ideen stattfindet. Da sich das Konzept der "nachhaltigen Entwicklung" immer mehr durchsetzt, kann nach Ansicht des Ausschusses realistischerweise eine rasche Veränderung der Verhaltensweisen erwartet werden, die es ermöglicht, alle Vorteile aus der Zusammenlegung der Kenntnisse zu ziehen.

2.4.18 Der Ausschuss befürwortet den Ansatz der Kommission und spricht sich dafür aus, bei der Auswahl der Aktionen, die durch das Programm "Marco Polo" gefördert werden sollen, besonders auf ihre potentielle Nachahmbarkeit zu achten.

2.5 **Externe Konsultation**

2.5.1 Die Kommission hebt hervor, dass vor der Erstellung dieses Verordnungsvorschlags eine breite vorherige Konsultation stattgefunden hat.

2.5.2 Der Ausschuss begrüßt, dass die Kommission die Meinung der betroffenen Parteien eingeholt hat, bevor sie ihre Vorschläge unterbreitet hat. Er bedauert jedoch, erst spät zu diesem Konsultationsprozess hinzugezogen worden zu sein.

2.5.3 Daher muss der Ausschuss seine Stellungnahme innerhalb einer kurzen Frist abgeben, ohne über alle Informationen verfügen zu können, die in der Konsultationsphase gesammelt wurden.

3. Besondere Bemerkungen zum Verordnungsvorschlag "Marco Polo"

3.1 Artikel 1: Gegenstand

3.1.1 Der Ausschuss hat zur Kenntnis genommen, dass für das Programm "Marco Polo" Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 23 Mio. Euro jährlich, also 115 Mio. Euro während der fünfjährigen Laufzeit des Programms zugewiesen werden.

3.1.2 Dieser Betrag ist wesentlich höher als der für das Programm PACT zugewiesene in Höhe von insgesamt 35 Mio. Euro. Er liegt wesentlich niedriger als der am 12. September 2001 im Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" angekündigte Betrag, wobei für das Programm "Marco Polo" Haushaltsmittel in Höhe von 120 Mio. Euro auf vier Jahre, als 30 statt 23 Mio. Euro pro Jahr, vorgesehen waren.

3.1.3 Die Kommission erklärt in Kapitel 6, sie sei "*zuversichtlich, dass mit (diesem Budget) dazu beigetragen werden kann, insgesamt 12 Mrd. tkm Güterverkehrsleistung im Jahr für die Laufzeit des Programms auf andere Verkehrsträger zu verlagern*". Der Ausschuss ist nicht davon überzeugt, dass allein mit dieser Initiative dieses Ziel der jährlichen Verkehrsverlagerung erreicht werden kann. Er wünscht, dass die Kommission in der Präambel der Verordnung zu "Marco Polo" darauf hinweist, dass sie die EU sowie die Mitgliedstaaten dazu auffordert, folgende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen:

– Unverzügliche Verstärkung der Kontrollen und Erhöhung der Strafgelder bei Verstößen gegen die Sozialgesetzgebung, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern zu schaffen;

– Finanzierung der Infrastrukturen zur Verkehrsverlagerung durch öffentliche Mittel (z.B. der Terminals und ihrer Anschlüsse);

– Verpflichtung zur Regelmäßigkeit des Angebots von gemeinwohlorientierten Leistungen, die dank der Unterstützung durch das Programm "Marco Polo" oder äquivalente nationale Programme entstanden sind. Dabei können für diese Auflage im Bedarfsfall Ausgleichszahlungen vorgesehen werden.

3.1.4 Er verweist jedoch darauf, dass die Berechnungen der Kommission teilweise auf den Ergebnissen der externen Bewertung des Programms PACT beruhen, dessen Grenzen er unter der obigen Ziffer 2.2 aufgezeigt hat.

3.1.5 Darüber hinaus ist der Ausschuss verwundert darüber, dass die Kommission gleich nach der Festsetzung der Haushaltsmittel in Höhe von 23 Mio. Euro für dieses Programm, die ausreichen sollen, um *"insgesamt 12 Mrd. tkm Güterverkehrsleistung im Jahr für die Laufzeit des Programms auf andere Verkehrsträger zu verlagern*" (siehe Kapitel 6 "Erläuterung der einzelnen Artikel", Artikel 1, 4. Absatz), erklärt, *"selbst wenn dieses Ziel nicht erreicht werden sollte, wird es*

aufgrund seiner Quantifizierung wesentlich bessere Möglichkeiten zur Überwachung der Programmergebnisse schaffen, sodass es in jedem Fall als positiv anzusehen ist". Die Möglichkeit, dass das Ziel nicht erreicht werden könnte, trägt nicht zur Stärkung der Glaubwürdigkeit der Maßnahme bei. Der Ausschuss schlägt daher vor, diesen letzten Satz zu streichen.

3.2 **Artikel 2: Begriffsbestimmungen**

3.2.1 Der Ausschuss stellt fest, dass Anträge auf Finanzierung einer Aktion von einem "Konsortium" aus mindestens zwei Unternehmen aus verschiedenen Ländern gestellt werden müssen.

3.2.2 Der Ausschuss wünscht, dass die Kommission präzisiert, dass die einem "Konsortium" angehörenden Unternehmen nicht zur gleichen Unternehmensgruppe gehören dürfen und das eine Unternehmen kein Tochterunternehmen des anderen sein darf. Er schlägt daher vor, unter Artikel 2 "Begriffsbestimmungen" den Absatz f) "Konsortium" wie folgt zu ergänzen: "Konsortium" eine formelle oder informelle Abmachung, bei der mindestens zwei Unternehmen, *die nicht zur gleichen Unternehmensgruppe gehören, wobei das eine Unternehmen kein Tochterunternehmen des anderen sein darf,* gemeinsam eine Aktion durchführen und deren Risiko gemeinsam tragen;"

3.3 **Artikel 3: Anwendungsbereich**

3.3.1 Der Ausschuss hat bereits darauf hingewiesen, dass ihm die in diesem Artikel enthaltenen Vorschriften als zu einengend erscheinen, denn so, wie sie formuliert sind, setzen sie voraus, dass die Aktionen materiell das Hoheitsgebiet mindestens zweier Staaten betreffen müssen.

3.3.2 Nach Ansicht des Ausschusses könnten jedoch auch Aktionen gefördert werden, die das Hoheitsgebiet nur eines Mitgliedstaats betreffen, dabei aber jedem Nutzer eines Verkehrsmittels zugute kommen, der dieses Hoheitsgebiet durchquert. So sollte beispielsweise im Programm "Marco Polo" die Möglichkeit vorgesehen sein, dass die Entwicklung der Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr gefördert wird, die zwar auf dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, aber von jedem internationalen Transportunternehmen unabhängig von seinem Herkunftsland genutzt werden können.

3.3.3 Der Ausschuss wünscht, dass die Kommission Artikel 3 der vorgeschlagenen Verordnung dahingehend abändert, dass der Anwendungsbereich der im Rahmen des Programms "Marco Polo" förderbaren Aktionen ausgeweitet wird und begründete Ausnahmen von der Regel, dass das Hoheitsgebiet mindestens zweier Staaten betroffen sein muss, vorgesehen werden.

3.4 **Artikel 4: Förderfähige Antragsteller**

3.4.1 Unter dem Vorbehalt, dass die oben unter Ziffer 3.2.2 formulierte Bemerkung zur Zusammensetzung eines "Konsortiums" berücksichtigt wird, billigt der Ausschuss Artikel 4, weist jedoch darauf hin, dass in den genannten Ausnahmefällen die Verpflichtung, dass die Vorhaben *"von einem Konsortium aus zwei oder mehr Unternehmen mit Sitz in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten"* vorgeschlagen werden müssen, keine Anwendung findet.

3.5 **Artikel 5: Aktionen zur Verkehrsverlagerung**

3.5.1 Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Aktionen zur Verkehrsverlagerung nicht zu unannehmbaren Wettbewerbsverfälschungen führen (Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c) und in Höhe von 30% der zur Erreichung ihrer Ziele erforderlichen Ausgaben finanziert werden können. Seines Erachtens sollte der Mindestförderbetrag von 1 Mio. Euro pro Aktion auf 500.000 Euro herabgesetzt werden, um die Finanzierung innovativer Aktionen zu ermöglichen, deren Kosten sich auf etwa 1,6 Mio. Euro belaufen.

3.6 **Artikel 6: Katalytische Aktionen**

3.6.1 Der Ausschuss fordert, dass Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung zu "Marco Polo" entsprechend geändert wird, um die Förderfähigkeit von Maßnahmen auf das gesamte Verkehrsnetz der EU auszudehnen und nicht nur auf den Warentransport über die transeuropäischen Netze zu begrenzen.

3.6.2 Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die katalytischen Aktionen in Höhe von 35% der zur Erreichung ihrer Ziele erforderlichen Ausgaben finanziert werden können. Auch Ausgaben für Zusatzmaßnahmen in Verbindung mit Infrastrukturarbeiten sind zum gleichen Satz förderfähig. Der Mindestförderbetrag von 3 Mio. Euro pro Aktion sollte auf 1,5 Mio. Euro herabgesetzt werden, um die Finanzierung innovativer Aktionen zu ermöglichen, deren Kosten sich auf etwa 4,3 Mio. Euro belaufen.

3.7 **Artikel 7: Gemeinsame Lernaktionen**

3.7.1 Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass der Finanzbeitrag zu gemeinsamen Lernaktionen auf 50% begrenzt werden soll. Seines Erachtens sollte der Mindestförderbetrag von 500.000 Euro pro Aktion auf 250.000 Euro herabgesetzt werden, um die Finanzierung innovativer Aktionen zu ermöglichen, deren Kosten sich auf etwa 500.000 Euro belaufen.

3.8 **Artikel 8: Einzelvorschriften,**
Artikel 9: Einreichung von Vorhaben und
Artikel 10: Auswahl von Vorhaben, Gewährung der Finanzunterstützung

3.8.1 Der Ausschuss billigt die **Artikel 8, 9 und 10**.

3.9 **Artikel 11: Ausschuss**

3.9.1 Der Ausschuss hebt hervor, dass die Kommission in Kapitel 6 "Erläuterung der einzelnen Artikel", Artikel 11 erklärt, es werde ein beratender Ausschuss eingesetzt, doch sei es aufgrund der geringen Haushaltsmittel für das Programm "Marco Polo" nicht angezeigt, einen Verwaltungsausschuss einzusetzen.

3.9.2 Der Ausschuss ist über diese Argumentation verwundert, die nur die Haushaltsaspekte des Projekts und nicht die Bedeutung der gesteckten Ziele berücksichtigt, denn die vorhersehbare Zunahme des Straßengüterverkehrs droht folgenschwer zu werden.

3.9.3 Ohne die verabschiedeten Regeln in Frage stellen zu wollen, beantragt der Ausschuss, eine eingehende Erfolgskontrolle der Durchführung des Programms "Marco Polo" einem Verwaltungsausschuss anzuvertrauen.

3.9.4 Wie unter den Ziffern 2.4.5 und 2.4.6 ausgeführt, empfiehlt der Ausschuss die Einführung eines Zeitplans unter Nennung der Beteiligten und zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen, um bis 2010 das Ziel zu erreichen, das zusätzlich entstehende Güterverkehrsaufkommen auf andere Verkehrsträger als den Straßenverkehr zu verlagern.

3.10 **Artikel 12: Haushalt und Artikel 13: Mittel für Begleitmaßnahmen und die Programmbewertung**

3.10.1 Wie oben ausgeführt, stehen dem Ausschuss nicht die erforderlichen Informationen zur Beurteilung des Haushaltsbetrags von 115 Mio. Euro für das Programm "Marco Polo" zur Verfügung.

3.10.2 Er stellt fest, dass die Kommission selbst diese Haushaltsmittel als relativ gering betrachtet; siehe Kapitel 6 "Erläuterung der einzelnen Artikel", Artikel 11: *"Da die hier vorgeschlagenen Finanzierungsbeträge im Vergleich zum Gesamthaushalt der Gemeinschaft verhältnismäßig begrenzt sind (ca. 0,04%), (...)*".

3.10.3 Daher sollte die Kommission nach Ansicht des Ausschusses die Möglichkeit eröffnen, während der Laufzeit des Programms diese Mittelausstattung nach oben zu korrigieren, um über zusätzliche Mittel verfügen zu können, wenn sich herausstellt, dass die entsprechenden Aktionsvorhaben zahlreicher sind als von der Kommission heute vorhergesehen.

3.10.4 Der Ausschuss hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass bestimmte Maßnahmen ggf. auch durch europäische Fonds wie FEDER, INTERREG und PHARE kofinanziert werden können.

3.11 **Artikel 14: Bewertung**

3.11.1 Der Ausschuss hebt hervor, dass die Kommission bis spätestens 31. Dezember 2006 einen Bewertungsbericht über die Ergebnisse des Programms "Marco Polo" vorlegt, das am 31. Dezember 2007 ausläuft, und betont die von ihm bedauerte mangelnde Kontinuität zwischen dem Programm PACT und dem Programm "Marco Polo".

3.11.2 Der Ausschuss stellt fest, dass die Kommission mit der Festlegung des Termins für den Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms "Marco Polo" auf den 31. Dezember 2006 die Gefahr heraufbeschwört, dass die schon erwähnten Schwierigkeiten erneut auftreten, nämlich dass der Bewertungsbericht nur eine beschränkte Zahl abgeschlossener Aktionen umfasst und die Frist zu kurz ist, um ein neues Programm auszuarbeiten und die für 2010 gesteckten Ziele zu erreichen.

3.11.3 Auf jeden Fall ist nach Ansicht des Ausschusses 2006/2007 die Umsetzung eines neuen Programms von der Art PACT oder "Marco Polo" nicht mehr von Interesse, weil dann bekannt sein wird, ob das für 2010 gesteckte Ziel erreicht werden wird oder nicht.

3.11.4 Nach Ansicht des Ausschusses sollte die Kommission die Möglichkeit vorsehen, die Laufzeit des Programms "Marco Polo" um zwei oder drei Jahre (2008, 2009 und 2010) zu verlängern, wenn ergänzende Aktionen vorgeschlagen werden, und sich dabei auf ein kontinuierliches externes Follow-up der angelaufenen Maßnahmen und nicht auf eine Teilbewertung stützen.

4. **Schlussbemerkungen**

4.1 Der Ausschuss befürwortet den Verordnungsvorschlag zum Programm "Marco Polo" insgesamt; dieses stellt die Fortsetzung des Programms PACT dar, bietet aber erweiterte Möglichkeiten und wird bis 2010 zur Verlagerung eines erheblichen Teils des zusätzlich zu erwartenden grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens zwischen den Mitgliedstaaten auf andere Verkehrsträger als die Straße beitragen.

4.2 Dennoch ist der Ausschuss der Auffassung, dass das von der Kommission gesteckte Ziel der jährlichen Verkehrsverlagerung nicht ausschließlich mithilfe des Programms "Marco Polo" erreicht werden kann. Er empfiehlt zehn konkrete Fördermaßnahmen:

– Verstärkung der Kontrollen und Erhöhung der Strafgelder bei Verstößen gegen die Sozialgesetzgebung;
– Finanzierung der Infrastrukturen zur Verkehrsverlagerung durch öffentliche Mittel (z.B. der Terminals, Anschlüsse usw.);

– Anbieter von neuen gemeinwohlorientierten Leistungen zur Regelmäßigkeit des Angebots verpflichten, um die Dauerhaftigkeit der Verlagerung zu gewährleisten, da die Kunden sonst nicht ihre Verhalten ändern werden;

– schon jetzt die Modalitäten einer Verlängerung des Programms "Marco Polo" um 2 oder 3 Jahre vorsehen, um seine Kontinuität bis 2010 sicherzustellen. (Zu vermeiden ist eine Unterbrechung wie zwischen den Programmen PACT und "Marco Polo".);

– die mit dem Programm PACT gesammelten Erfahrungen voll ausschöpfen, indem seine externe Bewertung abgeschlossen wird, denn die positiven Auswirkungen sind bisher unvollständig ausgewertet;

– Aufstellung eines Zeitplans für Maßnahmen, die für die Umsetzung der durch das Programm "Marco Polo" geförderten Aktionen erforderlich sind;

– einen Verwaltungsausschuss mit dem kontinuierlichen Follow-up der geförderten Aktionen beauftragen, damit nach Ablauf der halben Laufzeit des Programms "Marco Polo" die zweckmäßigen Anpassungen vorgenommen werden können;

– die Möglichkeit vorsehen, im Rahmen des Programms "Marco Polo" ebenfalls Vorhaben zu fördern, die auch den Luftverkehr und den Rohrleitungsverkehr umfassen, wenn sie mit anderen Verkehrsträgern kombiniert sind;

– auch Projekte zulassen, die sich auf Maßnahmen beziehen, welche auf dem Gebiet lediglich eines Mitgliedstaats durchgeführt werden sollen, sofern sich diese Maßnahmen zum Vorteil aller Kunden internationaler Verkehrstransporte, die durch dieses Gebiet führen, auswirken;

– Ausarbeitung eines "**europäischen Leitfadens**", der alle Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr in der EU mit ihren Eigenschaften aufführt und Mindestnormen vorgibt.

4.3 Schließlich ist der Ausschuss der Auffassung, dass die besonders wichtigen Umweltbelange mit dem in den nächsten Jahrzehnten aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und der Erweiterung zunehmenden Transportbedarf in Einklang gebracht werden müssen.

Dieses Ziel kann angesichts der angesprochenen Bedarfsentwicklung nur mit einer umfassenden Politik, mittels Änderung bestimmter wirtschaftlicher Praktiken und mittels eines beharrlichen Engagements für die Schaffung von Verkehrsinfrastrukturen, erreicht werden.

4.3.1 Angesichts des Betriebskonzepts "ohne Lagerhaltung", das zu immer kürzeren Lieferfristen führt, wodurch der nicht über die Straße abgewickelte Transport benachteiligt wird, empfiehlt der Ausschuss der Kommission, sich Gedanken über einen Umstieg auf das Konzept der "umlaufenden Lagerhaltung" zu machen. Dadurch können Lieferfristen ermöglicht werden, die den tatsächlichen Bedürfnissen eher gerecht werden.

4.3.2 Der Ausschuss weist abschließend darauf hin, dass die in den Römischen Verträgen verankerte Umsetzung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Bewältigung dieser Herausforderung kurz- und langfristig gezieltere Maßnahmen erforderlich macht, um einem Verkehrsinfarkt vorzubeugen und zu verhindern, dass Europa wettbewerbsmäßig und ökologisch ins Hintertreffen gerät. Bestimmte Zahlen sollten die Entscheidungsträger alarmieren:

– Das Verkehrsaufkommen wird sich bis zum Jahr 2020 verdoppeln, was ein Wachstum von 12 Mrd. tkm pro Jahr bedeutet und gesamtgesellschaftliche Kosten von schätzungsweise 3 Mrd. Euro im Jahr verursachen wird (demgegenüber nimmt sich die für das "Marco Polo"-Programm vorgesehene jährliche Mittelausstattung von 23 Mio. Euro bescheiden aus);

– einer jüngeren Studie zufolge müssen zur Bewältigung des Güter- und Personenverkehrsaufkommens bis 2030 550 Mrd. Euro investiert werden, also ca. 18 Mrd. Euro pro Jahr, wenn das erweiterte Europa sich ein wettbewerbsfähiges und umweltverträgliches Infrastrukturnetz erhalten will, und deshalb müssen bis zur Revision der TEN im Jahr 2004 neue Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden.

Brüssel, den 17. Juli 2002

Der Präsident des Wirtschafts- und Sozialausschusses	Der Generalsekretär des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Göke FRERICHS	Patrick VENTURINI

NB: Anhang siehe folgende Seiten.

*

* *

ANHANG

Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr in den einzelnen Mitgliedstaaten

DEUTSCHLAND

Aachen	Aschaffenburg	Augsburg	Basel
Berlin	Bielefeld	Bonn	Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter
Bremen	Bremerhaven	Brunsbüttel	Cuxhaven
Deggendorf	Dessau / Aken	Dörpen	Dortmund / Bönen
Dresden	Duisburg	Düsseldorf-Neuss	Eberswalde Havel oder Wass.
Eisenhüttenstadt	Emden	Emmelsum / Wesel	Emmerich
Erfurt	Frankfurt am Main	Freiburg	Germersheim
Gernsheim	Hagen	Hamm	Hamburg
Hannover	Heilbronn	Hohenbudberg	Ingolstadt
Karlsruhe	Kassel / Belseförth	Kehl	Kelheim
Kiel	Koblenz	Köln	Landshut
Leipzig	Mainz	Leer	Magdeburg
Mannheim / Ludwigshafen	München	Neumünster	Nordenham
Nürnberg	Offenburg	Osnabrück	Paderborn
Papenburg	Passau	Peine	Pfullendorf / Ravensburg
Regensburg	Rheine	Riesa	Rosslau
Rostock	Saarbrücken	Saarlouis / Dillingen	Salzgitter
Stade-Bützfleth	Straubing	Stuttgart	Trier
Ulm	Velten	Wanne / Herne	Weil am Rhein
Wetzlar	Wolfsburg / Fallersleben	Wörth	Wuppertal
Würzburg / Schweinefurt			

ÖSTERREICH

Bludenz / Wolfurt	Enns	Graz	Hall in Tirol	Krems	Linz
Salzburg	St. Michael	St. Pölten	Villach	Wels	Wien

BELGIEN

Antwerpen	Athus	Avelgem	Brussel / Bruxelles	
Charleroi	Doel	Genk	Gent	
Gent / Rodenhuize	La Louviere	Liège / Renory / Bressoux	Meerhout	
Mouscron	Muizen	Oostende	Puurs	
Roeselare	Vilvoorde / Grimbergen	Wielsbeke	Willebroek	Zeebrugge

DÄNEMARK

Aalborg	Aarhus	Hirtshals	Kobenhavn	Odense	Padborg	Taulov

SPANIEN

Algeciras/San Roque	Alicante	Barcelona	Bilbao	Cordoba	Irun
Linares	Lleida	Madrid	Murcia / Cartagena	Pamplona / Noain	Port Bou
Tarragona	Valencia / Silla	Valladolid	Vigo	Vitoria	Zaragoza

FINNLAND

Helsinki	Jyväskylä	Kotka	Kuopio	Latí	Lappeenranta
Oulu	Pori	Saima ports	Seinäjoki	Tampere	Turku

GRIECHENLAND

Athen	Thessaloniki

IRLAND

Cork	Dublin	Dundalk

ITALIEN

Alba	Bari	Bologna	Brindisi	Cagliari	Catania	Chiasso
Falconara	Fiorenzuola	Francavilla Fontana		Genua	Gioia Tauro	La Spezia
Latina	Livorno	Luino	Messina	Mailand	Modena	Neapel
Novara	Padua	Palermo	Parma	Pescara	Pomezia	Pozzolo
Ravenna	Rivalta Scrivia	Rom	Rovigo	Rubiera	Sassari	Turin
Triest	Udine	Venedig	Vercelli	Verona		

FRANKREICH

Elsass	Colmar - Neuf–Brisach Mulhouse – Ottmarsheim Euroairport Mulhouse	CNC Mulhouse CTC Strasbourg Port Autonome de Strasbourg	Eurofret Strasbourg Les Ports Rhénans Sud
Bordeaux - Bayonne	Port Autonome de Bordeaux Centre Européen de Fret de Bayonne Mougherre Lahonce	Bordeaux Hourcade Bordeaux Fret Aéroport de Bordeaux Mérignac	Dax Bayonne Hendaye
Bourgogne	Dijon Sud Dijonnais	Plateforme du Gatinais Technopole de la Porte d'Or	Aéroport (Chalon + Macon)
Centre	Centreco – Orléans	Tours	Vésoul
Dunkerque - Lille	Port Autonome de Dunkerque Lomme Sequedin Garromanche	Douai Lille Saint-Sauveur Dourges	Port fluvial de Lille Port d'activité Lesquin
Languedoc-Roussillon	Centre Rail-Route CNC–Montpellier LRP Montpellier Eurogare Montpellier Méditerranée	Distriport du Boulou Espace Grand St Charles–Perpignan	Aéroport de Montpellier Sète
Lothringen	Metz	Nancy	
Lyon - Rhône Alpes	CNR – Lyon Port de Lyon Edouard Herriot Aéroport de Lyon Satolas CNC – Saint-Priest	Isle d'Abeau Lyon-Mions SOGARIS Aéroport	Parc de la Plaine de l'Ain Grenoble Chalon-sur-Saône
Nantes Atlantique	Angers Port Atlantique Nantes St Nazaire	CNC Le Mans Centre de l'agglomération Nantaise	Nantes - Montoir Cognac – Angoulême
Paris	Aéroport de Paris Port de Paris Terminal TC de Valenton Bonneuil PIN de Rungis Sites de Cergy Pontoise St Ouen	Parc d'activités Paris Est Zones Paris Sud Seine et Marne & Essone Garonor – Aulnay-sous-Bois	Sogaris - Rungis PF de St Mard Bonneuil-sur-Marne Gennevilliers
Picardie	Amiens		
Provence - Marseille	Port Autonome de Marseille DistriPort - Marseille Fos	CNC Marseille-Canet CNC d'Avignon Parc de Nice Parc multisites d'Orius Provence	Anjoly – Vitrolles Clésud - Grans Miramar
Rouen - Le Havre	Port Autonome de Rouen Port autonome du Havre	Rouen – St-Etienne du Rouvray Rouen - Vallée de seine	CNC - Sotteville les Rouen Le Havre Combi
Toulouse	Aéroport de Toulouse Eurocentre	Toulouse – Fenouillet MIN de Toulouse	Agen

LUXEMBURG

Bettembourg	Mertert

NIEDERLANDE

Amsterdam	Arnhem / Nijmegen	Born	Born / Zuid-Limburg
Delfzijl / Eemshaven	Groningen	s'Hertogenbosch	Meppel
Moerdijk	Oss	Ridderkerk	Rotterdam
Twente	Utrecht	Venlo	Zaanstad

PORTUGAL

Leixoes / Porto	Lisboa	Vale do Tejo / Riachos

SCHWEDEN

Älmhult	Gävle	Göteborg	Helsingborg
Jonköping	Lulea	Malmö	Norrköping
Örebro	Stockholm-Arsta	Sundsvall	Trelleborg
Umea			

VEREINIGTES KÖNIGREICH

Barking	Belfast	Birmingham	Cardiff
Cleveland	Coatbridge	Daventry	Doncaster
Felixstowe	Harwich	Leeds	Liverpool
London	Manchester	Seaforth	Southampton
Strathclyde	Thamesport	Tilbury	Wakefield
Widnes			