



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**TEN/138-TEN/143
Kurzstreckenseeverkehr/
Intermodale Ladeeinheiten**

Brüssel, den 29. Oktober 2003

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

zu der

"Mitteilung der Kommission:

Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs"

und dem

**"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates
über intermodale Ladeeinheiten"**

KOM(2003) 155 endg. – 2003/0056 (COD)

Der Rat der Europäischen Union beschloss am 29. April 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

" Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten"
KOM(2003) 155 endg. - 2003/0056 (COD).

Die Europäische Kommission beschloss am 7. April 2003, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

" Mitteilung der Kommission: Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs"
KOM(2003) 155 endg. - 2003/0056 (COD).

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 10. Oktober 2003 an. Berichterstatter war **Herr Chagas**.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 403. Plenartagung am 29./30. Oktober 2003 (Sitzung vom 29. Oktober) mit 83 gegen 2 Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

1. Einleitung

- 1.1 Die Schaffung eines europäischen Binnenmarktes, wie sie im Jahre 1985 vorgeschlagen wurde, implizierte eine strukturelle Umstellung der bis dahin gängigen Wirtschaftsführungspraxis. Die Freizügigkeit von Personen sowie des Waren-, Kapital- und Dienstleistungsverkehrs, die zum 1. Januar 1993 eingeführt werden sollte, löste eine unmittelbare Zunahme von Verkehrsdienstleistungen aus. Angesichts der erwarteten Umweltbeanspruchung, die von einer so starken Mobilität ausgehen könnte, führte die Kommission eine Studie über die Umweltfolgen des Verkehrs durch, deren Ergebnisse am Tag der Unterzeichnung des Vertrags von Maastricht vorgelegt wurden.¹ In diesem Dokument wurde eine umfassende Bewertung der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt vorgenommen und außerdem eine Strategie für eine diesbezügliche Antwort der Gemeinschaft vorgeschlagen. Zweck dieser Übung war, eine öffentliche Debatte unter Beteiligung der Gemeinschaftsinstitutionen und der maßgeblichen Akteure über den Fragenkomplex Verkehr und Umwelt in Gang zu setzen.² Zugleich gab das Dokument auch darüber Aufschluss, wie der Umweltaspekt in die Verkehrspolitik eingebaut werden könnte, und regte an, ein Bewusstsein hinsichtlich der Bedeutung dieses Aspekts im Kontext der im Maastrichter Vertrag verankerten Zielsetzung der Verwirklichung eines nach-

¹ Grünbuch zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt - Eine Gemeinschaftsstrategie für eine "dauerhaft umweltgerechte Mobilität". KOM(1992) 46 endg., 20.2.1992.

² MITTEILUNG DER KOMMISSION - DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER GEMEINSAMEN VERKEHRSPOLITIK - Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität, KOM(1992) 494 endg., 2.12.1992.

haltigen Wachstums in Europa zu schaffen. Verkehr ist nie umweltneutral; seine Umweltfolgen richten sich nach dem jeweiligen Verkehrsträger.³

- 1.2 Vor dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse wurden die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung als Kernstück der europäischen Politik ausgemacht, da eine starke Weltwirtschaft nur dann nachhaltig sein kann, wenn sie wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte und Nutzeffekte in ihr Entwicklungskonzept einbezieht.^{4/5} Um den vorgenannten Zielen nachzukommen legte die Kommission im Jahr 1992 ihr Weißbuch über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik vor.⁶ Aus diesem Dokument ergaben sich zwei wichtige Erkenntnisse. Erstens ist der Verkehr als ein Faktor anzusehen, ohne den die Vollendung des Binnenmarktes nicht gelingen kann, selbst wenn künstliche regulatorische Hemmnisse beseitigt werden; dies setzt jedoch voraus, dass der lautere Wettbewerb im Verkehrsbereich gefördert wird. Zweitens wurde in diesem Dokument die Auffassung vertreten, dass im Verkehrsbereich ein Gesamtkonzept gewählt werden sollte, und nicht etwa ein Ansatz, der sich an den einzelnen Wesensmerkmalen der verschiedenen Verkehrsträger orientiert, was eine Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg bewirkte. Dies entsprach den in Artikel 2 des Maastrichter Vertrags verankerten Zielsetzungen einer Förderung der nachhaltigen Entwicklung und war sozusagen eine Antwort auf das im Februar 1992 vorgelegte Grünbuch.
- 1.3 Der Kurstreckenseeverkehr als geeignetes Instrument für die Herbeiführung einer nachhaltigen Mobilität rückte in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik, und in der Folgezeit legte die Europäische Kommission mehrere Mitteilungen zu diesem Themenkomplex vor. Die wichtigsten unter ihnen wurden in den Jahren 1995⁷, 1997⁸ und 1999⁹ veröffentlicht. Die Mitteilung aus dem Jahre 1995 enthält ein Gesamtkonzept für den Kurstreckenseeverkehr. Neben den Vorteilen dieser Verkehrsart werden auch die Herausforderungen angesprochen, die der Kurstreckenseeverkehr meistern muss, um seine bisherigen Schwachstellen zu überwinden. In ihrer Mitteilung machte die Kommission drei Erfordernisse aus: Verbesserung der Qualität und der Effizienz des Kurstreckenseeverkehrs, Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Häfen und der Hafeninfrastrukturen und schließlich die Vorbereitung des Kurstreckenseeverkehrs auf ein erweitertes Europa zum 1. Mai 2004. Das in Form eines Arbeitspapiers der

³ a.a.O.

⁴ **Walley, N. and Whitehead, B.** (1994) - Its not easy being green, Harvard Business Review, Boston, United States, Volume 72, Issue 3, S. 46-52.

⁵ **Clark, R.A.** (1994) - The challenge of going green, Harvard Business Review, Boston, United States, Volume 72, Issue 4, S. 37-50.

⁶ KOM(1992) 494 endg., 2.12.1992.

⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - "Die Entwicklung des Kurstreckenseeverkehrs in Europa: Perspektiven und Herausforderungen", KOM(1995) 317 endg., 5.7.1995.

⁸ Fortschrittsbericht der Kommission gemäß der Entschließung des Rates vom 11.März.1996 über den Kurstreckenseeverkehr, SEK(1997) 877, 6.5.1997.

⁹ Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - Die Entwicklung des Kurstreckenseeverkehrs in Europa: Eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette - Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht, KOM(1999) 317 endg., 29.6.1999.

Kommissionsdienststellen vorgelegte Dokument von 1997 war eine Reaktion auf die Entschließung des Rates vom 11. März 1996 zum Kurzstreckenseeverkehr. In diesem Dokument wurde nahegelegt, alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht zu erstellen. Außerdem beschrieb die Kommission in diesem Dokument eine Reihe bereits ergriffener bzw. geplanter Maßnahmen. In der Mitteilung von 1999 schließlich wurden das Potenzial des Kurzstreckenseeverkehrs im Rahmen einer umweltverträglichen und sicheren Mobilität als Teil eines Integrationsprozesses im Bereich der logistischen Transportketten in Europa, sein Erscheinungsbild und die einer Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs im Wege stehenden Hindernisse untersucht. Ferner wurden künftige Maßnahmen empfohlen. Erneut wurden die drei Hauptargumente für die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs hervorgehoben, als da sind: (1) Förderung der allgemeinen Nachhaltigkeit im Interesse einer Stärkung des Zusammenhalts der Gemeinschaft, (2) Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen Regionen in Europa und Revitalisierung von Regionen in Randlage und (3) Steigerung der Effizienz von Verkehrsleistungen, um den derzeitigen und künftigen Verkehrsbedarf aufgrund des Wirtschaftswachstums bedienen zu können.

- 1.4 Auf dem Internetportal der Kommission gibt es eine eigene Webseite zum Kurzstreckenseeverkehr¹⁰ und dort ist auch eine Liste von Erfolgsgeschichten einzusehen¹¹. In den Jahren 1992¹², 1994¹³ und 1996¹⁴ unterstützte die Kommission drei Runde Tische, bei der Vertreter der Industrie und der Hochschulen Kurzstreckenseeverkehrsfragen erörterten. Neben diesen Aktivitäten und entsprechend den Ergebnissen des APAS-Berichts über den Kurzstreckenseeverkehr und des EURET-Berichts über Seeverkehrslogistik hat die Kommission im Rahmen des vierten und fünften FTE-Rahmenprogramms zahlreiche Forschungsprogramme gefördert. Informationen zu diesen Forschungsarbeiten sind der von der Kommission zusammengestellten einschlägigen Webseite zu entnehmen.¹⁵ Der Output dieser Vorhaben ist gewaltig und kann dem Kurzstreckenseeverkehr in der Praxis Nutzen bringen. Das sechste Rahmenprogramm wird gegenwärtig der Bewertung unterzogen. Dank einer effizienten Zusammenarbeit zwischen den von den Mitgliedstaaten benannten Ansprechpartnern ("Focal Points") und den Förderzentren ("Promotion Centres" (SPC)) für den Kurzstreckenseeverkehr sowie dem Maritime Industries Forum (MIF) konnten im Verbund mit umfangreichen Investitionen und Marketinganstrengungen des Schifffahrtsgewerbes gewaltige Fortschritte erzielt werden. Laut EUROSTAT 2002 stieg der Verkehrsmarktanteil des Kurzstreckenseeverkehrs von 34% im Jahre 1970 auf etwa 41% im Jahre 2000. Dieser Zuwachs war in der Zeit von 1990 bis 2000

¹⁰ http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/ssss/index_sss.html, konsultiert am 1. Juli 2003.

¹¹ http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/ssss/successstories_files/ssss_successstories-1.htm, konsultiert am 1. Juli 2003.

¹² Proceedings from the First European Research Round Table Conference on Short Sea Shipping, 26–27.11.1992, Technical University Delft, London: Lloyds of London Press, 1993.

¹³ Conference Papers of the Second European Research Round Table Conference on Short Sea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through short sea shipping, 2–3 June, Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press, 1994.

¹⁴ Conference papers of the Third European Research Roundtable Conference on Short Sea Shipping, 20–21.6.1996, Bergen, Norway. Delft: Delft University Press, 1996.

¹⁵ http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/pfs_5_en.html, konsultiert am 1. Juli 2003.

weniger spektakulär; in diesem Zeitabschnitt hat sich der Marktanteil des Kurzstreckenseeverkehrs stabilisiert. Trotzdem lagen in dieser Zeit die jährlichen Wachstumsraten des Straßentransports und des Kurzstreckenseeverkehrs mit 3,4% bzw. 3,3% sehr nahe beieinander. Der Schienenverkehr hat in dieser Zeit an Marktanteil eingebüßt, während der Marktanteil der Binnenschifffahrt sich gehalten und in jüngster Zeit leicht zugelegt hat.

- 1.5 Um den Kurzstreckenseeverkehr zu fördern, dehnte die Kommission das Programm "Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr" (PACT) auf diesen Verkehrsträger aus. Dies wurde als wesentlicher Schritt für die Einbeziehung des Kurzstreckenseeverkehrs in intermodale Verkehrsdienste gewertet. Das Programm PACT lief zwar zum 31. Dezember 2001 aus, an seine Stelle trat jedoch das Programm Marco Polo. Im Rahmen dieses vom Anwendungsbereich her breiter angelegten Programms sollen Vorhaben zur Verkehrsverlagerung in sämtlichen Verkehrsmarktsegmenten gefördert werden, wobei aber lediglich Vorhaben zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Binnenschifffahrt und Schienenverkehr für die Förderung in Betracht kommen. Anhang 1 enthält eine Auflistung der PACT-Vorhaben mit Seeverkehrskomponente.
- 1.6 Wie die jüngsten EUROSTAT-Zahlen zeigen, ist all diesen Bemühungen zum Trotz die Nachfrage nach Straßentransportdienstleistungen weiter gestiegen, und dies wird auch weiter so bleiben, wenn nichts unternommen wird, um diesem Zuwachs gegenzusteuern.

2. Der Kommissionsvorschlag

- 2.1 Angesichts der sehr kontrastreichen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, der durch die Ungleichheiten zwischen den Verkehrsträgern bedingten Überlastung der Infrastruktur, des erwarteten Verkehrsnachfrageanstiegs im erweiterten Europa und der Notwendigkeit der Einbindung des Verkehrs in die auf Dauer tragbare Entwicklung, wie sie vom Europäischen Gipfel im Jahre 2001 in Göteborg vorgeschlagen wurde, um den Europäischen Bürgern wirtschaftliche Stabilität, soziale Sicherheit und eine saubere und nachhaltige Umwelt zu gewährleisten, wobei präzisiert wurde, dass wichtige Politikbereiche auf ihre wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen zu prüfen sind¹⁶, werden im *Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*¹⁷ eine Reihe ehrgeiziger Ziele abgesteckt, um zum Jahre 2010 Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

¹⁶ http://eu2001.se/eu2001/news/news_read.asp?iInformationID=16063, konsultiert am 2. Juli 2003.

¹⁷ KOM(2001) 370 endg. vom 12.9.2001.

- 2.2 In dieser Mitteilung sprach die Europäische Kommission den Fragenkomplex Intermodalität an und betonte die Notwendigkeit der Nutzung nicht ausgelasteter Verkehrskapazität, und zwar des Kurzstreckenseeverkehrs und der Schiene, um den zahlreichen Engpässen abzuweichen, die noch immer den Verkehr und folglich auch die Umwelt belasten. Angesichts der Wesensmerkmale dieser beiden Verkehrsträger und dabei zumal des Kurzstreckenseeverkehrs ist nicht zu übersehen, dass dieser Verkehrsart für die Verwirklichung der Ziele der EU-Politik im allgemeinen und der Gemeinsamen Verkehrspolitik im besonderen eine maßgebliche Rolle zukommt. Der diesbezügliche Stellenwert dieses Verkehrsträgers ist derart hoch, dass er auf dem informellen Treffen der EU-Verkehrsminister im Juni 2002 in Gijón (Spanien) mit folgenden Worten bekräftigt wurde: *“Der Kurzstreckenseeverkehr ist in den Segmenten, in denen der Verkehrsmarkt sich für seine spezifischen wirtschaftlichen und operationellen Wesensmerkmale eignet, eine wichtige Option, um der Zunahme des Straßentransports gegenzusteuern. Er kann zur Senkung der Verkehrsverdichtung, der Unfallzahlen, der Lärmbelastung und der Umweltverschmutzung beitragen. Der Kurzstreckenseeverkehr in Europa sollte intermodal ausgerichtet sein, und folglich muss er auf den einander ergänzenden Komponenten der See- und Landverkehrsträger basieren. Dies bedeutet, dass die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs die Integration der verschiedenen Verkehrsträger im Wege der Verknüpfung und der Interoperabilität der See- und Landverkehrsnetze (sprich Schiene, Straße, Binnenschifffahrt) impliziert.”*¹⁸ Die wichtige Rolle des Kurzstreckenseeverkehrs wurde auf dem jüngsten informellen Treffen der EU-Verkehrsminister im Juli 2003 in Neapel noch einmal bestätigt.
- 2.3 Auf die Aufforderung der EU-Verkehrsminister hin, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten einen Aktionsplan zu Schlüsselaspekten der Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs entwickeln sollen, der die volle Integration dieses Verkehrsträgers in die intermodalen Transportketten bei entsprechender Leistungsfähigkeit und Kosteneffizienz beinhaltet und vom Rat in der zweiten Jahreshälfte 2004 geprüft werden soll, hat die Kommission am 7. April 2003 eine Mitteilung betreffend ein Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über intermodale Ladeeinheiten vorgelegt.¹⁹

2.4 Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs

- 2.4.1 Mit dem Aktionsprogramm soll in die bisherigen, ungeordneten Maßnahmen System gebracht werden, wofür die Europäische Union eine konkrete Marschroute vorschlägt. Die Kommissionsmitteilung sieht 14 einzelne Aktionen vor, die jeweils in Maßnahmen untergliedert sind. Für jede einzelne Maßnahme wird neben einem Zeitplan angegeben, wer für ihre Durchführung zuständig ist. Die 14 einzelnen Aktionen erstrecken sich auf folgende legislative, technische und operative Aspekte, die ab dem Jahr 2003 angegangen werden sollen:

¹⁸ Schlussfolgerung der Präsidentschaft des informellen Treffens der Verkehrsminister am 31. Mai in Gijón; 1./2. Juni 2002, <http://register.consilium.eu.int/pdf/en/02/st09/09911en2.pdf>, konsultiert am 2. Juli 2003.

¹⁹ KOM(2003) 155 endg. vom 7.4.2003.

A. Legislative Aktionen

1. Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (IMO-FAL);
2. Umsetzung des Programms „Marco Polo“;
3. Normung und Harmonisierung intermodaler Ladeeinheiten;
4. Hochgeschwindigkeitsseewege;
5. Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Kurzstreckenseeverkehrs.

B. Technische Aktionen

1. Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr;
2. Ermittlung und Beseitigung von Hindernissen, die einem größeren Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs entgegenstehen;
3. Angleichung einzelstaatlicher Anwendungen und Automatisierung der gemeinschaftlichen Zollverfahren;
4. Forschung und technologische Entwicklung.

C. Operative Aktionen

1. „Verwaltung aus einer Hand“;
2. Gewährleistung einer zentralen Rolle der Ansprechpartner für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Shipping Focal Points“);
3. Gewährleistung des guten Funktionierens und orientierender Unterstützung der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Promotion Centres“);
4. Propagierung des Kurzstreckenseeverkehrs als attraktive Beförderungsalternative;
5. Erhebung statistischer Informationen.

2.5 Vorschlag für eine Richtlinie über intermodale Ladeeinheiten

- 2.5.1 Den zweiten Teil der Kommissionsmitteilung bildet ein Vorschlag für eine Richtlinie, die bereits im Weißbuch von 2001 angekündigt wurde. Indem sie eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme vorsieht, die die Überlastung der Infrastrukturen und insbesondere der Straßen vermindert, möchte die vorgeschlagene Richtlinie den kombinierten Verkehr für die Verkehrsnutzer attraktiver machen. In diesem Vorschlag, der sich nicht nur auf den Kurzstreckenseeverkehr erstreckt, sondern mehreren Verkehrsträgern gilt, geht es um Container und Wechselbehälter. Anlass für den Richtlinienvorschlag sind folgende drei Aspekte:

- Bis auf Irland haben alle Mitgliedstaaten das Internationale Übereinkommen über die sicheren Container aus dem Jahre 1972 unterzeichnet; dies ist eine Folge der betreffen-

den Ratsempfehlung von 1979.²⁰ Im Übrigen haben lediglich die Niederlande die 1993 vorgenommenen Änderungen des Übereinkommens unterzeichnet. Diese betrafen die Angaben auf dem CSC-Sicherheits-Zulassungsschild und Änderungen einiger der im Übereinkommen geforderten Prüflastwerte und Prüfmethoden.

- Verringerung der Verweildauer an den Umschlagplätzen um bis zu 50%, was eine Einsparung um 20% bei den eigentlichen Umschlagkosten bringt.
- Suche nach einer Kompromisslösung zwischen Containern und Wechselbehältern.

2.5.2 Der Kommissionsvorschlag umfasst folgende Zielsetzungen:

2.5.2.1 Harmonisierung der Interoperabilitätsmerkmale intermodaler Ladungseinheiten

- Standardisierung des Handlings intermodaler Ladeeinheiten (UCI), Vereinfachung ihrer Positionierung und bessere Sicherung der Ladeeinheiten auf den Transportfahrzeugen; anders gesagt, zur Gewährleistung eines effizienten Umschlags müssen die Vorrichtungen für das Handling und die Stauung intermodaler Ladungseinheiten stärker vereinheitlicht werden.
- Festlegung einheitlicher Normen für die einzelnen Klassen und Kategorien von intermodalen Ladungseinheiten.

2.5.2.2 Einführung der standardisierten europäischen intermodalen Ladeinheit (UECI)

- Europa braucht eine *optimale intermodale Ladeinheit*, die UECI, die die Vorteile von Containern (Festigkeit und Stapelfähigkeit) mit den Vorzügen von Wechselbehältern (vor allem deren größeres Fassungsvermögen) verbindet. Die Einführung dieser Ladeinheit kann auch im Kontext der Ersetzung der 45-Fuß-Container gesehen werden, die in Europa nur noch bis Ende 2006 verwendet werden dürfen. Eine solche UECI könnte von vier Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Seeverkehr und Binnenschifffahrt) verwendet werden, es könnten vier Ladeeinheiten übereinander gestapelt werden, und der Umschlag zwischen den einzelnen Verkehrsträgern würde vereinfacht.
- Die Verwendung der UECI wird nicht zwingend vorgeschrieben.
- Die UECI wird den Anforderungen der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr²¹ genügen.

²⁰ Empfehlung des Rates vom 15. Mai 1979 betreffend die Ratifizierung des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC), ABl. L 125, 22.5.1979, S.18.

²¹ ABl. L 235, 17.9.1996.

2.5.2.3 Sicherheit und Zuverlässigkeit intermodaler Ladeeinheiten

- Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein.
- Deswegen muss jede neue UCI mit Warnanlagen zur Sicherung gegen unbefugtes Öffnen versehen sein, wie etwa einer elektronischen Versiegelung.
- Die vorgeschlagene Richtlinie enthält Vorschriften über die Wartung und regelmäßige Inspektion entsprechend den Bestimmungen des Übereinkommens der Vereinten Nationen und der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) von 1972 über sichere Container. Das Ziel dieses Übereinkommens besteht darin, durch allgemein annehmbare Prüfverfahren und entsprechende Stabilitätsanforderungen beim Transport und Umschlag von Containern ein hohes Maß an Sicherheit für den Menschen zu garantieren und den grenzüberschreitenden Containertransport zu vereinfachen, indem einheitliche internationale Sicherheitsvorschriften festgelegt werden, die für alle Verkehrsträger gelten. Das CSC-Übereinkommen enthält zwei Anlagen; Anlage I beinhaltet Vorschriften für die Prüfung, Inspektion, Zulassung und Instandhaltung von Containern; Anlage II umfasst Anforderungen bezüglich der strukturellen Sicherheit und Prüfungen sowie Bestimmungen zu den Testverfahren im einzelnen.

2.5.2.4 Verfahren zur Bewertung der Konformität intermodaler Ladeeinheiten und regelmäßige Inspektion

- Die Ladeeinheiten müssen sämtlichen einschlägigen Anforderungen genügen, wie sie in dem Beschluss 93/465/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über die in den technischen Harmonisierungsrichtlinien zu verwendenden Module für die verschiedenen Phasen der Konformitätsbewertungsverfahren und die Regeln für die Anbringung und Verwendung der CE-Konformitätskennzeichnung verankert sind.²²
- Es sollen Verfahren für die Bewertung und Inspektion entsprechend den Bestimmungen des CSC-Übereinkommen entwickelt werden.

3. Allgemeine Bemerkungen

- 3.1 Die Konzipierung eines Programms zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs ist eine positive Entwicklung. Diesem Marktsegment muss mehr Transparenz und Sichtbarkeit verliehen werden, denn viele Jahre führte diese Verkehrsart ein Schattendasein. Nur selten wird darüber nachgedacht, wie die Waren in die Regale der Supermärkte und Einzelhandelsgeschäfte gelangen und welche Alternativen es zur Beförderung mit nur einem Verkehrsträger, insbesondere dem Güterstraßentransport, gibt. Die in Europa zu beobachtenden Tendenzen im Logistikbereich und Wirtschaftspraktiken haben trotz der – in der einschlägigen Fachliteratur beschriebenen – Vorteile und Möglichkeiten des Kurzstreckenseeverkehrs zu einer

²²

ABl. L 220, 30.8.1993.

weitgehenden Nutzung des Straßentransports mit seinen besonderen Wesensmerkmalen²³ geführt. Der Schifffahrtssektor dringt immer dann wieder ins Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit, wenn sich Schiffsunglücke ereignen, zumal wenn es dabei auch noch zu Umweltverschmutzung kommt. Solche Ereignisse verschaffen dem Schifffahrtssektor insgesamt und dem Kurzstreckenseeverkehr und seiner Funktion im internationalen und regionalen Warenverkehr kein besonders gutes Image. Die einzelstaatlichen Ansprechpartner und Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr werden zwangsläufig die Hauptlast zu tragen haben, sie müssen für ein besseres Image Sorge tragen.

- 3.2 In dem vorgeschlagenen Förderprogramm werden einige Probleme angegangen, die seit einiger Zeit für Engpässe beim innereuropäischen Gütertransport auf dem Wasserwege sorgen; diese Schwierigkeiten müssen so schnell wie möglich überwunden werden, wenn der Kurzstreckenseeverkehr zum führenden Verkehrsträger für die Beförderung von Gütern werden soll. Die Existenz dieser Engpässe erklärt auch, warum die Nachfrage nach Kurzstreckenseeverkehrsdienstleistungen in der Zeit von 1991 bis 2000 mehr oder weniger gleich geblieben ist, wie die von EUROSTAT im Jahr 2002 veröffentlichten statistischen Zahlen zeigen. Gleichwohl wurde viel getan, um den Engpässen beim Kurzstreckenseeverkehr abzuweichen, *aber* es müssen noch größere Fortschritte erzielt werden. Die Kommission, die einzelstaatlichen Ansprechpartner, die Förderzentren und das Seeverkehrsgewerbe (sprich das MIF) unternehmen Anstrengungen in dieser Richtung.

3.3 Bemerkungen zum vorgeschlagenen Aktionsprogramm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs

3.3.1 Durchführung der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (IMO-FAL)

- 3.3.1.1 Die IMO-Schiffsformalitäten sind nicht neu und hätten eigentlich schon lange eingeführt werden müssen. Das Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (IMO FAL-Übereinkommen) wurde am 9. April 1965 unterzeichnet und trat am 5. März 1967 in Kraft. Es beinhaltet zwei Aspekte, und zwar die FAL-Formulare und die FAL-Bescheinigungen. Der Abschnitt über die FAL-Formulare enthält eine Liste derjenigen Dokumente, die die öffentlichen Behörden bezüglich eines Schiffes verlangen können, sowie Empfehlungen

23

Der Straßentransport zeichnet sich durch folgende Merkmale aus: Zuverlässigkeit, Regelmäßigkeit und Frequenz der Dienstleistungserbringung, er gestattet den Transport kleiner Sendungen, was sich für zeitbezogene Managementstrategien wie das Just-in-time-Konzept eignet.

darüber, wie weit die verlangten Auskünfte gehen sollten und in wievielfacher Ausfertigung die Dokumente verlangt werden sollten.²⁴

3.3.1.2 Dass dieses Übereinkommen nicht umgesetzt wird, liegt zum Teil an den Häfen und den Zollbehörden. Die Zollbehörden wenden die EU-Verordnungen nicht einheitlich an, dergestalt dass unterschiedliche Anforderungen an Schiffe gestellt werden. Außerdem möchten die Seeverkehrsunternehmen lieber ihre eigenen Formate verwenden als die der IMO, weil sie dann die Unterlagen auch mit ihrem Firmenlogo versehen können. Aus diesem Grund und im Lichte der Ausführungen in Ziffer 3.3.1.1 sollte die Umsetzung des Übereinkommens bis spätestens 9. September 2003 als verbindliche Fristvorgabe gelten. Daneben sollte die Möglichkeit der Erledigung der Schiffsformalitäten auf elektronischem Wege, selbst bei auf hoher See befindlichen Schiffen, ins Auge gefasst werden. In den meisten Fällen geht Ladung verloren, weil der Informationsfluss nicht begleitend zum tatsächlichen Transportverlauf erfolgt. Wenn das Schiff im Hafen ankommt, sollten alle Hafenformalitäten bereits erledigt sein, so dass bei der internationalen Versorgungskette keine Verzögerungen auftreten. Die Straffung der Verfahren an der Schnittstelle Schiff/Hafen ist der nächste Schritt zur Steigerung der Effizienz der Abläufe an dieser Schnittstelle und somit für die Verbesserung der Position des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern.

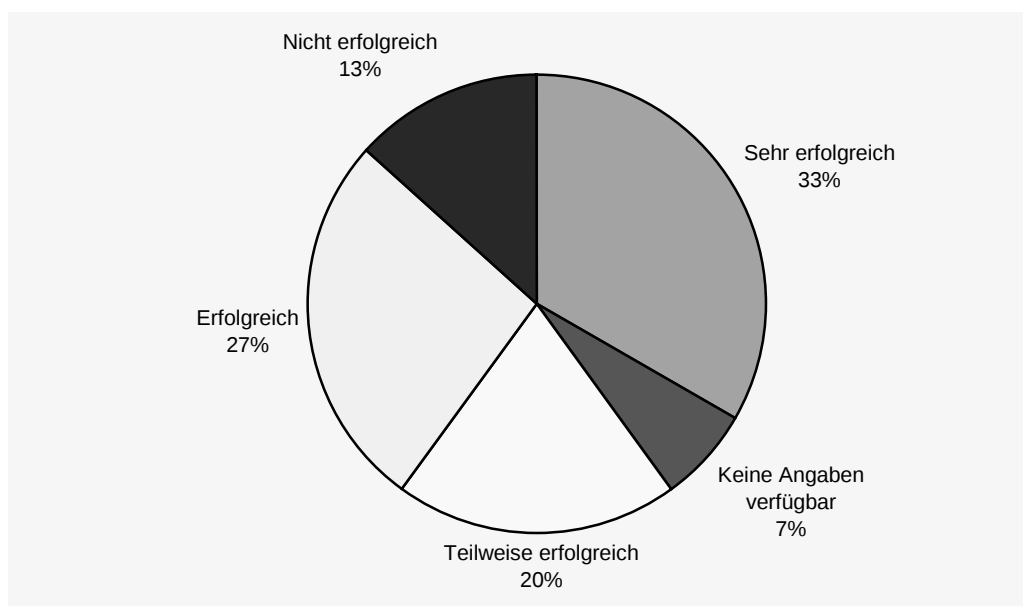
3.3.2 Durchführung des Programms Marco Polo

3.3.2.1 Das Programm Marco Polo ist für die Entwicklung von in multimodale Verkehrslogistikketten integrierten Kurzstreckenseeverkehrsdienstleistungen eine wertvolle Hilfe. Die begrenzte Anzahl von PACT-Vorhaben mit Seeverkehrskomponente und ihre Erfolgsquote sind ein guter Gradmesser für die Beurteilung des von den Marco Polo-Vorhaben erwarteten Erfolgsgrads (vgl. hierzu Schaubild 1). Es sollte jedoch bedacht werden, dass der Erfolg von Marco Polo auch davon abhängen wird, ob die Kurzstreckenseeverkehrsunternehmen gewillt sind, sich an einem solchen Programm zu beteiligen und sich dessen Vorteile zunutze zu machen; diesbezüglich ist ein Wandel der Einstellung der Kurzstreckenseeverkehrsbetreiber zur Forschung vonnöten. Bis auf wenige Ausnahmen ist das Kurzstreckenseeverkehrsgewerbe aus Angst, Wissen preiszugeben und dadurch Marktanteile an die Konkurrenz zu verlieren, an einer Mitwirkung bei diesen Vorhaben nämlich nicht interessiert. Außerdem gibt es auch die Befürchtung, dass Subventionen, vor allem für die Einrichtung neuer Dienste, den Wettbewerb mit bestehenden Diensten verzerren würde. Deswegen müssen die betreffenden Vorhaben in einer Weise abgewickelt werden, bei der volle Transparenz auf der Basis objektiver Kriterien gegeben ist.

24

Es sind dies folgende Dokumente: Allgemeine Erklärung, Frachterklärung, Erklärung über die Schiffsvorräte, Erklärung über die persönliche Habe der Besatzung, Besatzungsliste, Fahrgastliste, das aufgrund des Weltpostvertrags erforderliche Postdokument, die Seegesundheitsklärung. Auf Schiffen sind nach Maßgabe der Art des Schiffes folgende Zeugnisse und Dokumente mitzuführen: Internationaler Schiffsmessbrief, Freibordzeugnis, Stabilitätsunterlagen, Lecksicherheitspläne, Schiffsbesatzungszeugnis, Befähigungszeugnisse für Kapitän, Schiffsoffiziere und Besatzung, Zeugnis für die Verhütung der Ölverschmutzung, Öltagebuch, Bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen, Müllbehandlungsplan und Mülltagebuch, Ladungssicherungshandbuch, Zeugnis über die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (ISM-Code).

Schaubild 1: PACT-Vorhaben mit Seeverkehrskomponente



3.3.3 Standardisierung und Harmonisierung intermodaler Ladeeinheiten

3.3.3.1 Der Mangel an Standardisierung erschwert und verzögert das Handling und verursacht zusätzliche Reibungskosten. Außerdem werden dadurch Investitionen in intermodale Ladeeinheiten beeinträchtigt. Wechselbehälter werden nur im Landverkehr und für kurze Ro-Ro-Transporte verwendet, während Container hauptsächlich beim Transport zu Wasser zum Einsatz kommen. Die vorgeschlagene Aktion sieht eine Normung und Harmonisierung intermodaler Ladeeinheiten in einer Weise vor, dass ein optimaler und möglichst effizienter Umschlag dieser Ladeeinheiten zwischen Verkehrsträgern erfolgt und der Zeitverlust für das Handling in den Häfen- bzw. Binnenlandterminals auf das erforderliche Minimum begrenzt wird. Ein standardisiertes und harmonisiertes System kann für den intermodalen Verkehr und eine nachhaltige Mobilität nur Vorteile bringen. Auf diesen Aspekt wird in Ziffer 3.4 näher eingegangen.

3.3.4 Hochgeschwindigkeitsseewege

3.3.4.1 Hochgeschwindigkeitsseewege sind Verkehrsrouten, die sich für Kurzstreckenseeverkehrsrelationen eignen und nach ganz bestimmten Kriterien ausgewählt werden, wie etwa Navigationssicherheit, kürzeren/schnelleren Verbindungsstrecken zwischen Häfen, Integration in transeuropäische Netze und Förderung der Intermodalität, und mit deren Hilfe die derzeitigen Verkehrsengpässe in Europa überwunden werden sollen. Diese Engpässe betreffen u.a. geographische und städtebauliche Zwänge, die eine nahtlose Bewegung von Gütern behindern. Diese Seewege müssen auch mit den Bedürfnissen der Verlagerer entsprechend ihrer jeweiligen Verkehrslogistikstrategie in Einklang stehen und für die Förderung anderer Seeverkehrsarten als Liniendienste, d.h. Massenguttransporte (Trocken- und Flüssigfracht)

genutzt werden. Für die Verlagerer ist es unerheblich, über welchen Hafen die Beförderung erfolgt. Sie arbeiten nach dem Just-in-time-Prinzip, und deswegen müssen sie die Gewissheit haben, dass das Frachtgut ihnen dann zur Verfügung steht, wenn sie es brauchen. Das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege und die für die Förderung dieses Konzepts gewählte Routen müssen frei von Engpässen sein, was bedeutet, dass einige der in Dok. KOM(2003) 155 endg. vorgesehenen Aktionen bereits durchgeführt worden sein müssen, bevor die Hochgeschwindigkeitsseewege Realität geworden sind.

3.3.5 Verbesserung der Umweltleistung des Kurzstreckenseeverkehrs

3.3.5.1 Der Seeverkehr ist im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern bereits eine umweltfreundliche Verkehrsart.²⁵ Auch wenn es durchaus verständlich ist, dass für die Einhaltung des Kyoto-Protokolls die Umweltbelastung gesenkt werden muss, wird der Verkehrssektor eine zusätzliche Belastung aufgebürdet bekommen. Wenn man die Kostenstruktur eines Schiffes betrachtet, ist festzustellen, dass ein Teil der Ressourcen darauf verwendet werden, den internationalen Umweltbestimmungen über die von Seeschiffen ausgehenden Emissionen zu genügen, wie von SOLAS und MARPOL zur Auflage gemacht. Die Verkehrswirtschaft unternimmt FuE-Anstrengungen, die bereits zur Senkung der Umweltbelastung beitragen. Dies gilt beispielsweise für das vom kanadischen Unternehmen Marine Engineer entwickelte System EcoSilencer.²⁶ Aus diesem Grund und obgleich es hier um eine Maßnahme zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs geht, wird dies nicht als ausschlaggebender Umstand gewertet. Die Problematik hat weniger mit dem Seeverkehr zu tun, als mit dem Kraftverkehr, der von einer Einhaltung der Umweltvorschriften noch meilenweit entfernt ist. Auch der Luftverkehr ist eine maßgebliche Verschmutzungsquelle. Das Augenmerk sollte auf andere Verkehrsträger gerichtet werden und auf die Frage, ob sie gleichermaßen wie der Seeverkehr das Verursacherprinzip walten lassen.

3.3.6 Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr

3.3.6.1 Zollfragen sind im Kurzstreckenseeverkehr ein maßgeblicher Aspekt. Im Jahr 2002 hat sich die Kommission mit diesem Fragenkomplex beschäftigt²⁷ und die für den Kurzstreckenseeverkehr geltenden Zollvorschriften der EU zusammengestellt, um die Anwendung der Zollverfahrensregeln zu erleichtern. In diesem Dokument greift die Kommission das im Jahre 1998 vorgeschlagene Konzept der "Linienverkehrsdienste" in Analogie zum Güterkraftverkehr auf, bei dem Schiffe, die nur zwischen europäischen Häfen verkehren, nicht den Nachweis erbringen brauchen, dass die transportierten Güter im Wege eines "zugelassenen Linienverkehrs" befördert werden. In Reaktion auf die Arbeiten der Kommission zu den Zollver-

²⁵ International Union of Railways (2000) - The way to sustainable mobility. Cutting the external costs of transport. International Union of Railways.

²⁶ Fairplay Solutions (2003). Scrubbing out the Sox. Ferry trials promise cleaner air. *Fairplay Solutions*, June, S. 6.

²⁷ Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen: Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr, SEK(2002) 632, 29.5.2002.

fahren für den Kurzstreckenseeverkehr hat das Seeverkehrsgewerbe die stärkere Nutzung des vereinfachten Verfahrens auf der Basis des "Authorised Regular Shipping Status" zur Priorität erhoben. Damit ist es aber noch nicht getan, denn das eigentliche Problem besteht darin, wie schnell die praktische Umsetzung geschieht, da einige Mitgliedstaaten ihrer nationalen Seeverkehrspolitik möglicherweise größere Bedeutung beimessen als andere. Diese Frist für die Umsetzung in einzelstaatliches Recht sollte im übrigen als verbindliche Vorgabe gelten. Solange dieses Problem nicht aus der Welt geschafft ist, wird der Kurzstreckenseeverkehr nicht entsprechend funktionieren und die von der Europäischen Kommission gewünschten Ergebnisse erzielen können.

3.3.7 Ermittlung und Beseitigung von Hindernissen, die einem größeren Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs entgegenstehen

3.3.7.1 Dieses Problem wurde in den verschiedenen europäischen Mitteilungen zum Kurzstreckenseeverkehr, in den Medien und auch in einigen wissenschaftlichen Arbeiten bereits häufig diskutiert und angesprochen. In einer Arbeit jüngerer Datums (2002) haben Paixão and Marlow sich mit den Stärken und Schwächen des Kurzstreckenseeverkehrs auseinandergesetzt und versucht, einen Überblick über die einschlägige Literatur zu geben und die verschiedenen Elemente in einer einzigen Abhandlung zusammenzufassen.²⁸ Die vorhandenen Engpässe als solche müssen ganzheitlich angegangen werden. Wenn in der Zukunft neue Engpässe ausgemacht und beseitigt werden sollen, so muss dies in handelskorridorbezogener Weise erfolgen, und so gesehen wird das Marco Polo Programm maßgeblich zu deren Beseitigung beitragen. Diese Maßnahme kann auch als Teilaktion der Umsetzung des Marco Polo-Konzepts verstanden werden; unter dieser Prämisse sollten diese beiden Ansätze Hand in Hand gehen. Überdies wurde zwar bereits eine Studie über die für den Kurzstreckenseeverkehr aussichtsreichsten Routen durchgeführt, aber es wäre durchaus sinnvoll, diese Untersuchung zu aktualisieren.²⁹ Zu diesem Zweck könnte die Europäische Kommission Anregungen geben, welchen Routen dem Kurzstreckenseeverkehr die größten Möglichkeiten eröffnen.

3.3.8 Angleichung einzelstaatlicher Anwendungen und Automatisierung der gemeinschaftlichen Zollverfahren

3.3.8.1 Dies ist ebenfalls eine sehr wichtige Aktion, die mit der in Ziffer 3.3.6 beschriebenen Aktion in engem Zusammenhang steht. Der Einführung elektronischer Systeme sollte im Interesse der schnellen Übermittlung von Informationen/Dokumenten und der Beschleunigung des Zollverfahrens sowohl für die Fracht als auch für das Schiff Priorität eingeräumt werden. Wenn der Datenfluss nicht entsprechend funktioniert, kann auch der konkrete Transportablauf nicht entsprechend vorankommen, so dass Reibungskosten entlang der gesamten Transportkette entstehen.

²⁸ **Paixão, A.C. and Marlow, P.B.** (2002). Strengths and weaknesses of short sea shipping, *Marine Policy*, Pergamon, London, United Kingdom, Vol. 26, Issue 3 (May), S. 167-178.

²⁹ Mitteilung der Kommission "Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Perspektiven und Herausforderungen", KOM(95) 317 endg., 5.7.1995, S. 8-12.

3.3.9 Forschung und technologische Entwicklung

3.3.9.1 Dies ist eine sehr wertvolle Maßnahme, weil sie maßgeblich bei der Überwindung bestimmter bei der Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in multimodale Transportlogistikketten beobachteter technischer Probleme behilflich sein wird. Die Forschung sollte aber auch die strategischen Aspekte des Kurzstreckenseeverkehrs untersuchen. Dieser Punkt wird von den meisten Forschungsarbeiten ausgelassen, aber es ist an der Zeit, dass auch diese Aspekte in die Überlegungen einbezogen werden.

3.3.10 "Verwaltung aus einer Hand"

3.3.10.1 Diese Aktion ist im Zusammenhang mit den in den Ziffern 3.3.1, 3.3.6 und 3.3.8 besprochenen Maßnahmen zu sehen. Von alleine wird dieses Konzept nicht funktionieren, und deswegen sollte diese Anwendung schnellstmöglich in die Tat umgesetzt werden. Die Einführung sollte zeitgleich europaweit erfolgen.

3.3.11 Gewährleistung einer zentralen Rolle der Ansprechpartner für den Kurzstreckenseeverkehr

3.3.11.1 Die Ansprechpartner als Repräsentanten der einzelstaatlichen Seeverkehrsverwaltungen sollten rechtzeitig bestehende Engpässe ausmachen und Programme zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs konzipieren. Dies bedingt eine enge Zusammenarbeit mit dem Seeverkehrsgewerbe, und außerdem müssen sich die Ansprechpartner mit den Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr für die Entwicklung eines abgestimmten Konzepts auf nationaler Ebene ins Benehmen setzen. Deswegen ist es sehr wichtig, dass die Arbeiten der Ansprechpartner verfolgt werden, um sicherzustellen, dass sie innerhalb des Kurzstreckenseeverkehrsbereichs eine vitale Rolle spielen.

3.3.12 Gewährleistung des guten Funktionierens und orientierender Unterstützung der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr

3.3.12.1 Diese Aktion sollte im Verbund mit der in Ziffer 3.3.11 beschriebenen Maßnahme in die Tat umgesetzt werden. Auch die Arbeiten der Förderzentren sollten verfolgt werden. Ein Netzwerk von Förderzentren hat wenig Sinn, wenn ihre Tätigkeit nicht den gewünschten Anforderungen genügt und nicht die erwarteten Resultate bringt.

3.3.13 Propagierung des Kurzstreckenseeverkehrs als attraktive Beförderungsalternative

3.3.13.1 Dies ist Teil der Arbeiten der Ansprechpartner und der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr (vgl. hierzu Ziffer 3.3.12 und 3.3.11). Unter dem Marketinggesichtspunkt ist die beste Werbung für den Kurzstreckenseeverkehr die Erbringung effizienter und leistungsfähiger Verkehrsdienste. In diesem Zusammenhang ist es aber auch Aufgabe des Kurz-

streckenseeverkehrssektors selbst, die richtigen Logistikstrategien zu entwickeln, die zu seiner Integration in multimodale Verkehrslogistikketten führen.³⁰ Der beste Weg zur Förderung einer angebotenen Dienstleistung ist, den Kunden das zu bieten, was sie wünschen und zwar zu ihrer Zufriedenheit. Mundpropaganda kann genauso gut negative wie auch positive Wirkung haben.

3.3.14 Erhebung statistischer Informationen

3.3.14.1 Dieser Fragenkomplex war bereits Gegenstand mehrerer Kommissionsmitteilungen. Das Fehlen statistischer Zahlen schafft Probleme bei der Durchführung von Marktanalysen. Diese Datenerhebung sollte erfolgen, um den Kurzstreckenseeverkehrsdienstleistern bei der Entscheidung darüber behilflich zu sein, wo sie ihre Dienste anbieten werden und welche neue potenziellen Dienste entwickelt werden könnten. Ohne derartige Daten gibt die Marktforschung nur wenig her und bleiben Untersuchungen über die Lebensfähigkeit potentieller Handelskorridore aus. In der Mitteilung aus dem Jahre 1992 wurden bereits derartige Anstrengungen vorgeschlagen, aber ihre tatsächliche Durchführung lässt noch immer auf sich warten. Diese Thematik sollte sorgsam im Auge behalten werden.

3.4 Bemerkungen zu der vorgeschlagenen Richtlinie über intermodale Ladeeinheiten

3.4.1 Wie bereits in Ziffer 2.5 ausgeführt, beschäftigt sich der Richtlinienvorschlag mit vier wichtigen Fragenkomplexen, und zwar (1) der Harmonisierung der Interoperabilitätsmerkmale intermodaler Ladeeinheiten, (2) der Schaffung einer europäischen intermodalen Ladeinheit (UECI), (3) der Verkehrs- und Materialsicherheit intermodaler Ladeeinheiten und (4) den Verfahren für die Bewertung der Konformität intermodaler Ladeeinheiten und deren regelmäßige Inspektion.

3.4.2 Mit den Maßnahmen (1), (3) und (4) soll dem Mangel an Intermodalität im Kurzstreckenseeverkehr abgeholfen und die Umsetzung bestimmter Regeln und Regelwerke in einzelstaatliches Recht vorangetrieben werden. Dieser Ansatz ist als Schritt nach vorne anzusehen, wenngleich auf Hafenebene und in Bezug auf die Integration des Kurzstreckenseeverkehrs in die Transportketten noch viel zu tun bleibt. Die damit angesprochenen Akteure werden die treibende Kraft zur Herbeiführung der von diesem Sektor noch zu vollziehenden Änderungen sein.

3.4.3 Was die Maßnahme (2) angeht, soll die vorgeschlagene europäische intermodale Ladeinheit eine Lösung bieten, die den Wesensmerkmalen der Verkehrsträger Straße, Schiene und Kurzstreckenseeverkehr bzw. Binnenschifffahrt gerecht wird. Deswegen wurde die UECI entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 für sämtliche Verkehrsträger konzipiert. Sie muss jedoch nicht zwangsweise vom Kurzstreckenseeverkehr

³⁰ Vgl. Casaca, A.C.F.C.P. (2003) - The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply-chains. Unpublished Ph.D. Thesis, Cardiff University.

eingeführt werden, wie man bei der Lektüre der gesamten Kommissionsmitteilung den Eindruck gewinnen könnte. Diesbezüglich besagt die Richtlinie nämlich ganz klar und deutlich, dass die Verwendung der UECI nicht verbindlich vorgeschrieben wird.

- 3.4.4 Die vorgeschlagene UECI ist als denkbare Alternative zu den – von einigen Kurzstreckenseeverkehrsdienstleistern benutzten – derzeitigen 45-Fuß-Containern anzusehen, die im europäischen Straßentransport noch bis Ende 2006 eingesetzt werden dürfen, aber ab dem 1. Januar 2007 von den europäischen Straßen verbannt sein werden. Eigentlich soll die vorgeschlagene UECI Lücken schließen, die irgendwann auftreten werden. Außerdem wird sie dem Kraftverkehr eine bestmögliche Nutzung seiner Transportkapazität ermöglichen, da diese Behälter 30% mehr Paletten fassen können, was letztlich zu einer Senkung der Anzahl der auf dem europäischen Straßennetz verkehrenden Lkw und mithin zu einer Reduzierung der Umweltbelastung führen wird.
- 3.4.5 Nicht alle Verkehre und nicht alle Schiffe werden sich für die europäische Ladeinheit eignen. Wenn der Kurzstreckenseeverkehr bei bestimmten Verkehren rentabel bleiben soll, wie dies derzeit der Fall ist, muss er mit einem Mix zweier Verkehrsarten arbeiten: und zwar dem Feederverkehr und dem reinen innergemeinschaftlichen Seetransport. Während es sich bei dem Feederverkehr um einen Standard-Seeverkehr handelt, ist die zweitgenannte Verkehrsart stärker auf die spezifischen Anforderungen der Verlader zugeschnitten. Der Feederverkehr betrifft vor allem den Nord-Süd-Kurzstreckenseeverkehr, wobei hauptsächlich reine Zellen-Containerschiffe zum Einsatz kommen. Aber auch bei solchen Transporten könnten eine geringere Anzahl von UECI im Achterschiff oder vor der Suprastruktur des Schiffes mitgeführt werden, wenn die UECI so konzipiert ist, dass sie zu der Breite der traditionellen 20-/40-Fuß-Container passt. Dann wird die Gütertransportverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr möglicherweise Realität werden.
- 3.4.6 Bei diesem Umfeld und unter dem Gesichtspunkt, dass die Rentabilität eines Containerschiffs sich nach der Anzahl der beförderten Ladeeinheiten und nicht nach der tatsächlich in einem Container beförderten Fracht richtet, ist es wichtig, dass die Kurzstreckenseeverkehrsdienstleister für die Erbringung von Haus-Haus-Diensten direkt mit den Kurzstreckenseeverkehrskunden verhandeln, und nicht mit etwa mit den Spediteuren oder anderen dritten Dienstleistungsparteien. Und zwar aus zwei Gründen: Der Kurzstreckenseeverkehrsmarkt hat mit Überkapazitäten zu kämpfen, und außerdem gibt es immer Alternativen für die Beförderung der betreffenden Güter. In Ermangelung aktuellerer Zahlen ist die Schlussfolgerung, zu der der Bericht aus dem Jahre 1996 zu der APAS-Studie (über Vorbereitungs-, Begleit- und Folgemaßnahmen) – die Teil der Forschungsstudie für die Konzipierung des 4. Rahmenprogramms war – in Bezug auf den Kurzstreckenseeverkehr gelangt. Die Verlader sind bereit, den unimodalen Transport zugunsten einer intermodalen Verkehrsform mit einer Seeverkehrskomponente aufzugeben, wenn die Haus-Haus-Kosten um 35% gesenkt werden, um das entlang der Logistikkette erforderliche Frachtvolumen wettzumachen. Dies lässt darauf schließen, dass der Transport der UECI durch Kurzstreckenseeverkehrsdienstleister so angelegt sein wird, dass Dienstleistungsqualität und Kosten sich die Balance halten.

3.4.7 Wenn allerdings, wie im Richtlinienvorschlag vorgesehen, bei den beiden Ladeeinheiten, d.h. die UECI und die herkömmlichen 20-/40-Fuß-Container ihre jeweiligen Abmessungen beibehalten werden, dann wird es den Kurzstreckenseeverkehrsbetreiber wegen der enormen Logistikprobleme, die die zwei unterschiedlichen Ladeeinheiten verursachen können, fast unmöglich sein, diese beiden Ladeeinheiten auf den Nord-Süd-Routen gleichzeitig einzusetzen. Ein erstes Handicap sind die Festmaße der Stellgerüste, die auch für an Deck gestaute Fracht gelten, obgleich bereits bewegliche Ausführungen angeboten werden, die den Abmessungen der Ladeeinheiten angepasst werden können. Diese Vorrichtungen sind allerdings sehr teuer, und außerdem geht bei ihrer Verwendung möglicherweise Staukapazität im Schiffsladeraum verloren wodurch sich evtl. Einnahmeverluste ergeben. Deswegen ist auf das Problem der Länge und Breite der Ladeeinheiten und der derzeitigen Maße der festen Zellführungen hinzuweisen. Zweitens bedeutet der Einsatz der neuen UECI im Nord-Süd-Kurzstreckenseeverkehr für die Verkehrsdienstleister, dass sie neue Investitionen in neue hierfür geeignete Schiffe tätigen müssen, was bei den derzeitigen Marktverhältnissen zu bezweifeln ist. Außerdem werden für diese neue Ladeeinheit auch neue Systeme für die Ortung und Verfolgung der Fracht erforderlich. Dann stellt sich die Frage: Wer soll das neue, innovative und revolutionäre System bezahlen? Wahrscheinlich wird es dann so kommen, dass viele Kurzstreckenseeverkehrsanbieter ihre Transportaktivitäten so weiterführen werden, wie sie es seit Jahren getan haben, und möglicherweise den reinen Kurzstreckenseetransport völlig links liegen lassen. Möglicherweise werden sie es vorziehen, mit den größeren Anbietern, die Hochseerouten befahren, Verträge abzuschließen, die ihnen ein gewisse – wenn auch vielleicht nur geringe - Einnahmen sichern, anstatt das Risiko einzugehen, ein neues System einzuführen, das sie Hunderte von Euro kosten wird und dann ungenutzt bleibt, weil die Verlader weiterhin auf den Güterkraftverkehr setzen werden. Diese Situation wird durch den Widerstand des Güterkraftverkehrsgewerbe gegen diese neue Ladeeinheit noch verschlimmert.

3.4.8 Des Weiteren stellt die Einführung der UECI die Binnenschifffahrt vor kaum überwindbare Hindernisse: Hinsichtlich der Breite der Ladeeinheit wird im Kommissionsvorschlag festgestellt, dass bei bestimmten Containerleichtern die Ladekapazität geringer ausfallen wird, weil sie nur drei und nicht vier UECI nebeneinander aufnehmen können: Dies wird unter dem kommerziellen Gesichtspunkt Schwierigkeiten mit sich bringen. Auch bezüglich der Höhe sind die vorgesehenen Abmessungen der UECI im Zusammenhang mit der Standardhöhe vieler Brücken in Europa nicht unerheblich. Die UECI (2,67 m) ist nämlich höher als ein High-Cube-ISO-Container (2,59 m), was bereits bei einigen Brücken Probleme schafft. Wenn wegen der Höhe der UECI-Container nur eine Schicht weniger hoch gestapelt werden kann, geht der beabsichtigte Effizienzvorteil bei der Palettenanzahl völlig verloren.

Außerdem ist entgegen der Darstellung der Kommissionsvorlage die Umrüstung der Schiffe, etwa hinsichtlich der Containerstellgerüste, eine kostspielige Angelegenheit. Bislang wird bei sämtlichen Schiffsneubauten die Breite der heutigen Seecontainer zu Grunde gelegt. Auch die Breite der Schleusen orientiert sich an diesen Abmessungen.

- 3.4.9 Deswegen wird bei den derzeitigen Gegebenheiten der Markt für den Einsatz des UECI diejenigen Kurzstreckenseeverkehre betreffen, bei denen Ro-Ro-Schiffen verwendet werden, der Schwerpunkt auf dem Anhänger- und Sattelanhänger-Transport liegt und die Anbieter Erfahrung mit Ladeeinheiten wie etwa der STORA-Box haben. Dies gilt vor allem für den nord-europäischen und zumal den baltischen Raum, wo bereits die meisten Schiffe dieser Art eingesetzt werden. Ein weiterer Umstand, der zu dieser Konstellation beiträgt, ist die industrielle Konzentration in dieser Region, 70% der europäischen Industrie ist im Vereinigten Königreich, in Deutschland, Frankreich, Dänemark, Schweden, Finnland, Irland und den Niederlanden angesiedelt.
- 3.4.10 Angesichts der vorstehend beschriebenen Gegebenheiten wird der Markt entscheiden, wie viele europäische Ladeeinheiten von Kurzstreckenseeverkehrsdienstleistern verwendet werden, denn aus heutiger Sicht werden die betreffenden Verkehrsanbieter diese Ladeeinheiten nur dann anschaffen, wenn sie sicher sind, dass sie einen Marktanteil haben, der diese Investition hergibt. Letztlich werden die Kurzstreckenverkehrsbetreiber aber zwei Systeme für das Handling der herkömmlichen Seecontainer und der neuen intermodalen Ladeeinheiten vorhalten müssen. Dies ist ein zusätzlicher Kostenfaktor für einen Wirtschaftszweig, der unter dem Druck von mehreren Seite zu leiden hat. Ein wichtiger Effekt, der sich aus der Einführung dieser Ladeeinheit ergibt, ist die Möglichkeit für Verkehrsdiensteanbieter, über den Betrieb ihres eigenen Verkehrsträgers hinauszublicken und sich erstmals mit dem Aspekt der Komplementarität von Verkehrsträgern zu beschäftigen, was der Entwicklung von intermodalen Transportketten zuträglich ist. Dies ist für den Kurzstreckenseeverkehr ein besonders wichtiger Aspekt, da dieser Sektor seit vielen Jahren weitgehend vom Konzept des zentralen Management geprägt ist, was den Widerstand gegen die Delegation von Entscheidungsprozessen widerspiegelt, spricht einer Gründerfamilienmentalität, alle Fäden in der Hand zu halten (Evangelista and Morvillo, 1998).³¹
- 3.4.11 Trotzdem muss bei jedweder Einführung neuer Technologie oder Rechtsvorschriften für die Seeschifffahrt im Allgemeinen und für den Kurzstreckenseeverkehr im Besonderen folgendes bedacht werden. Die Seeschifffahrt hat ohnehin schon mit Kostensteigerungen infolge der Regeln und Vorschriften zu kämpfen, die für die Entwicklung eines sicheren Seeverkehrs in die Praxis umgesetzt werden müssen. Die neue europäische intermodale Ladeeinheit wird den Kurzstreckenseeverkehrsanbietern zusätzliche Investitionen auferlegen. Bei so niedrigen Frachtraten wie heute und der meilenweiten Entfernung des Kraftverkehrs von einer Internalisierung der externen Kosten, ist es die Frage, ob die Kurzstreckenseeverkehrsunternehmen bereit sein werden, das neue System überhaupt einzuführen.

³¹ **Evangelista, P. and Morvillo, A.** (1998) - The Role of Training in Developing Entrepreneurship: The Case of Shipping in Italy. Maritime Policy and Management, 25(1), S. 81-96.

3.5 Sonstige Aspekte

3.5.1 Auch wenn er nicht in der Kommissionsmitteilung angesprochen wird, ist auch der neue ISPS-Code zu berücksichtigen. Im Kontext der Bekämpfung des organisierten Verbrechens und der illegalen Einwanderung wird die Einhaltung dieses Codes als zusätzliche Anforderung auf den Kurzstreckenseeverkehr zukommen. Es ist an der Zeit, dass künftig der Verlader die Verantwortung für die Einhaltung der Haager bzw. der Haag-Visby-Regeln für Konossements trägt. Häufig weigern sich nämlich Verlader anzugeben, welche Art von Fracht sich in einem Container befindet. Diese – wenn auch bereits sehr alte Praxis – müsste geändert werden. Allerdings muss dabei mit der entsprechenden Umsicht vorgegangen werden, um zu vermeiden, dass Verlader verschreckt werden und daher lieber zum Straßentransport greifen, als den Kurzstreckenseeverkehr in Anspruch zu nehmen. Die Kurzstreckenseeverkehrsschiffe sollten als Lkw für den Seeweg verstanden werden.

3.5.2 Wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen nach ihrer Bedeutung für die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs geordnet würden, ergäbe sich folgende Rangfolge:

Rang	Art der Maßnahme
Eins	1. Umsetzung der Richtlinie über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (IMO-FAL);
	6. Leitfaden für die Zollverfahren im Kurzstreckenseeverkehr
	8. Angleichung einzelstaatlicher Anwendungen und Automatisierung der gemeinschaftlichen Zollverfahren
	10. „Verwaltung aus einer Hand“
Zwei	14. Erhebung statistischer Informationen
Drei	2. Umsetzung des Programms „Marco Polo“
	3. Normung und Harmonisierung intermodaler Ladeeinheiten
	4. Hochgeschwindigkeitsseewege
	7. Ermittlung und Beseitigung von Hindernissen, die einem größeren Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs entgegenstehen
Vier	5. Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Kurzstreckenseeverkehrs
	9. Forschung und technologische Entwicklung
Fünf	11. Gewährleistung einer zentralen Rolle der Ansprechpartner für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Shipping Focal Points“)
	12. Gewährleistung des guten Funktionierens und orientierender Unterstützung der Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr („Short Sea Promotion Centres“)
	13. Propagierung des Kurzstreckenseeverkehrs als attraktive Beförderungsalternative

3.5.3 Das Förderprogramm ist insgesamt als positiver Ansatz zu werten, **aber** am wichtigsten ist dabei, dass **die Fristen möglichst kurz gehalten werden**.

- 3.5.4 Was die für die Durchführung der betreffenden Maßnahmen zuständigen **Akteure** anbelangt, gilt: je mehr Zuständige ins Spiel kommen, um so schwieriger wird sich die Situation gestalten. Möglicherweise gibt es sogar Interessenkonflikte zwischen den verschiedenen Akteuren. Vernünftigerweise sollte nur **ein** einzelstaatlicher Akteur für die Durchführung der Maßnahme zuständig sein und der Kommission über die im Kontext des vorgeschlagenen Programms entstehenden Fragen Bericht erstatten. Die Strategien, die ein solcher Akteur auf nationaler Basis entwickelt, werden vom nationalen Kontext abhängen, wenngleich sie so angelegt sein sollten, dass sie für die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen taugen.

4. Schlussfolgerungen

- 4.1 Angesichts der vorstehenden Ausführungen und unbeschadet der vorgetragenen Bemerkungen unterstützt der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss die Kommissionsmitteilung über ein **Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs**.
- 4.2 Der Erfolg des Kurzstreckenseeverkehrs wird davon abhängen, ob die in der Kommissionsmitteilung angegebenen Fristen strikt eingehalten werden. Ohne die Beseitigung bestimmter Engpässe wird der Kurzstreckenseeverkehr den Weg der Intermodalität nicht einschlagen können.
- 4.3 Die Umsetzung der vorgeschlagenen Regelung sollte kontinuierlich beobachtet werden; es sollten unverzüglich Maßnahmen ergriffen werden, wenn bei der Durchführung der einzelnen Aktionen die vorgegebenen Fristen nicht eingehalten werden.
- 4.4 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss befürwortet die in dem Vorschlag für eine **Richtlinie über intermodale Ladeeinheiten** angeführten Ziele, ist jedoch der Auffassung, dass noch einige Problempunkte betrachtet werden sollten. Nachstehend seien einige Aspekte genannt, die berücksichtigt werden sollten:
- Den Diensteanbietern der verschiedenen Verkehrsträger sollte das Konzept der europäischen intermodalen Ladeeinheit klar und deutlich dargelegt werden. In seiner jetzigen Form richtet sich der Richtlinienvorschlag an alle Verkehrsträger, d.h. Straße, Schiene und den Transport auf dem Wasserweg, und nicht etwa an einen ganz bestimmten Verkehrsträger.
 - Die festgelegten Abmessungen der europäischen intermodalen Ladeeinheit entsprechen nicht den technischen Spezifikationen der heutigen, in europäischen Gewässern verkehrenden Containerschiffen, und zwar:
 - in Bezug auf ihre Breite, wenn diese UECI genau wie die 45-Fuß-Container als Deckladung befördert werden sollen;
 - in Bezug auf Länge und Breite, wenn die UECI im Laderaum der Schiffe gestaut werden sollen.
 - Der Einsatz der neuen intermodalen Ladeeinheiten wird wegen ihrer größeren Abmessungen bei einigen Verkehrsträgern und bestimmten Routen (Beschränkungen durch Tunnel, Brücken usw.) Schwierigkeiten bereiten.

- Die hohen Kosten für die Anpassung der bestehenden Infrastruktur an Land und auf See für die Nutzung der neuen intermodalen Ladeeinheit.

Wenn diesem Sachverhalt nicht abgeholfen wird, wird die Leistungsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs erheblich Schaden nehmen, und außerdem werden die Dienstleister dieses Sektors zusätzlich unter Druck geraten.

Brüssel, den 29. Oktober 2003

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Der Generalsekretär
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Roger Briesch

Patrick Venturini

*

* *

NB: Bitte den Anhang auf den nachstehenden Seiten beachten.

ANHANG : Aufstellung der PACT-Vorhaben mit Seeverkehrskomponente

Hauptvertragspartner	Projektziele	ewertung
Kombiverkehr (D)	Einrichtung eines multimodalen Zugfährdienstes Schweden-Italien	<i>ehr erfolgreich</i>
European Feeder Lines (F)	Einrichtung eines intermodalen Seeverkehrssdienstes La Rochelle-Le Havre-Rotterdam	<i>rfolgreich</i>
Czar Peter Lines (NL)	Einrichtung eines intermodalen Seeverkehrssdienstes Vlaardingen (NL)-St. Petersburg (Russland)	<i>eilweise erfolgreich</i>
P&O Transcontinental (UK)	Einrichtung eines See- und Schienenverkehrsdienstes Irland-Frankreich-Italien	<i>icht erfolgreich</i>
Hafen von Brüssel (B)	Errichtung eines quadrimodalen Krans und neuer KV-Dienste Brüssel-Antwerpen-Rotterdam	<i>rfolgreich</i>
MDS France/APAA (F)	Durchführung einer Machbarkeitsstudie Drehkreuzsysteme im Seeverkehr	<i>rfolgreich</i>
Hafen von Trelleborg (S)	Einführung innovativer Anhänger für den verbesserten Anschluss von Straßen-, Schienen und Seeverkehr	<i>rfolgreich</i>
Autonomer Hafen von Bordeaux (F)	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Einrichtung neuer intermodaler Seeverkehrsdienste UK-FR-ES	<i>rfolgreich</i>
Hafen von Dunkerque (F)	Einführung des "Nord Container Service"-Verkehrsdienstes mit Integration des Binnenschiffs- und Schienenverkehrs	<i>rfolgreich</i>
Grimaldi (I)	Einrichtung eines intermodalen Seeverkehrsdienstes Italien-Irland-Dänemark	<i>rfolgreich</i>
Hafen von Zeebrugge (B)	Einrichtung eines See-/Flussschiffahrtsdienstes Belgien-Deutschland	<i>ehr erfolgreich</i>
Hafen von Azuqueca de Henares (E)	Einrichtung eines intermodalen Seeverkehrs/Schiene-Verkehrsdienstes Madrid-Bilbao-Deutschland	<i>eilweise erfolgreich</i>
DBR (D)	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für See-Fluss-Transporte von Papierrollen Vereinigtes Königreich-Schweden	<i>rfolgreich</i>
ANTRAM (P)	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen neuen Seeverkehrsdienst Leixoes (P)-Rotterdam	<i>rfolgreich</i>
Napier University of Edinburgh (UK)	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einen schnellen intermodalen Seeverkehrsdienst Schottland-Belgien/Niederlande	<i>rfolgreich</i>
Danzas Italy (I)	Einrichtung eines intermodalen Pendelschiffverkehrs für Anhänger Italien-Griechenland	<i>ehr erfolgreich</i>
MDS France (F)	Einrichtung eines Drehkreuzsystems für den Seeverkehr UK-F-Spanien	<i>icht erfolgreich</i>
SeaCombi (S)	Einführung eines intermodalen Seeverkehrsdienstes Nordschweden-Deutschland	<i>icht erfolgreich</i>
Navicon (E)	Einrichtung eines intermodalen Seeverkehr-/Schienenverkehrsdienstes Madrid-Murcia-Livorno	<i>icht erfolgreich</i>
Hafen von Barcelona (B)	Intermodaler See-Fluss-Verkehrsdienst Barcelona-Lyon	<i>eine Angaben erfügbar</i>
Fredericia Shipping (DK)	Intermodalen Seeverkehrsdienst Fredericia-Hamburg-Bremerhaven	<i>rfolgreich</i>
OTC (I)	Intermodaler Seeverkehrsdienst Portugal-Italien	<i>icht erfolgreich</i>
VBD (D)	Machbarkeitsstudie zum See-Fluss-Verkehr Duisburg-Gooles (UK)	<i>rfolgreich</i>
Global Container (D)	Kommerzielle Einführung von 45-Fuß-Containern	<i>icht erfolgreich</i>
Grimaldi (I)	Intermodaler Seeverkehrsdienst für Anhänger	<i>eine Angaben</i>

Hauptvertragspartner	Projektziele	ewertung
	Valencia-Livorno-Salerno	<i>erfügbar</i>
EVAG (D)	Kurzstrecken-Seezubringer Emden-Hamburg-Rotterdam- Felixstowe	<i>eine Angaben erfügbar</i>
Superfast Ferries (GR)	Schneller Seeverkehrsdienst für Anhänger Rosyth (Schottland)-Zeebrugge (B)	<i>eine Angaben erfügbar</i>
Oy Langh Ship (FIN)	Neuer intermodaler Dienst für vereinheitlichte Stahl-erzeugnisse Finnland-Mitteuropa	<i>eine Angaben erfügbar</i>
Amsterdam Port Authority (NL)	Verbesserung der Qualität in der Logistik unter Nutzung des Kurzstreckenseeverkehrs	<i>eine Angaben erfügbar</i>
Explotaciones Portuarias Fluviales Vegater (E)	Intermodaler Schiffsverkehrsdienst Salamanca (E)-Oporto (P)- Deutschland	<i>eine Angaben erfügbar</i>

Quelle: Anhand der Angaben im Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen *Zusammenfassung der Ergebnisse des PACT-Programms (Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr) 1997 - 2001, Stand: 30. September 2001* zusammengestellt.