

21.01.91

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

**Entschließung zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im
Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes**

**Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 01330 - vom 17. Januar 1991. Das Europäische Parlament hat die Ent-
schlieBung in der Sitzung am 13. Dezember 1990 angenommen.**

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Artikel 2, 3c, e, f und h, 8a, b und c, 74 bis 84, 85 bis 94, 100a und b, 130R und 235 des EWG-Vertrags,
- in Kenntnis seiner EntschlieÙung vom 13. Juni 1985 zur Konsolidierung des Binnenmarktes¹,
- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission über die Vollendung des Binnenmarkts (KOM (85) 310 endg. - C2-63/85) und seiner Berichte über den Stand der Arbeiten im Hinblick auf seine Verwirklichung,
- in Kenntnis seiner EntschlieÙung vom 14. Januar 1986 zum Weißbuch²,
- in Kenntnis der Erklärungen des Europäischen Rates über die Verwirklichung des Binnenmarktes anläÙlich der Gipfel von Fontainebleau im Juni 1984, von Mailand im Juni 1985 und von Rhodos im Dezember 1988,
- in Kenntnis der Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 22. Mai 1985 über die Untätigkeit des Rates bei der Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik³, vom 30. April 1986 und vom 11. April 1989 über die Festsetzung der Flugtarife⁴,
- in Kenntnis der Rahmenberichte über die gemeinsame Verkehrspolitik, insbesondere der Berichte der Abgeordneten Kapteyn (6/57 und 106/61), Müller-Hermann (dok. 18/62), Mursch (215/74), Seefeld (512/78), Carossino (1-996/81 und 1-1138/83) und Anastassopoulos (A2-84/85 (A + B) sowie seiner EntschlieÙungen zu den Leitlinien dieser Politik vom 12. September 1985 und 12. September 1986⁵,
- in Kenntnis der Gemeinschaftsvorschriften, die seit der letztgenannten EntschlieÙung in den einzelnen Verkehrsbereichen angenommen wurden, der beim Rat anhängigen Vorschläge für Rechtsvorschriften, der Vorschläge und Berichte der Kommission sowie seiner auf der Grundlage der diesbezüglichen Initiativberichte angenommenen Stellungnahmen und EntschlieÙungen,
- unter Hinweis auf Artikel 121 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis der EntschlieÙungsanträge eingereicht von:
 1. Herrn Vandemeulebroucke zur Unvereinbarkeit der geplanten Straßenbenutzungsgebühr in der Bundesrepublik Deutschland mit der Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrsmarktes (B3-488/89);

¹ ABl. Nr. C 175 vom 15.7.85, S. 229.

² ABl. Nr. C 36 vom 17.2.86, S. 53.

³ Rechtssache 13/83, Sammlung 1985, 1513.

⁴ Verbundene Rechtssachen 209 bis 213/84, Sammlung 1985, 803, Rechtssache Ahmed Saeed.

⁵ ABl. Nr. C 262 vom 14.10.1985 und C 255 vom 13.10.1986.

2. Herrn de Donnea zu einer gemeinsamen Sicherheitspolitik für Häfen und Flughäfen (B3-491/89),
 3. Frau Muscardini zur Anpassung der Rechtsvorschriften im Güterverkehrssektor (B3-613/89),
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A3-306/90),
- A. unter Hinweis darauf, daß der Verkehrssektor als entscheidende Bestandteil des großen Binnenmarktes bis zum 1. Januar 1993 verwirklicht werden muß,
 - B. im vollen Bewußtsein des Ausmaßes der Anstrengungen, die nach so vielen Jahren des praktischen Stillstands und der Verzögerungen in diesem Bereich unternommen werden müssen, um einen einheitlichen Verkehrsmarkt in den bis zu diesem Termin verbleibenden 2 1/2 Jahren zu schaffen,
 - C. in dem Bewußtsein ferner, daß der Verkehrssektor im Gegensatz zu anderen Tätigkeitsbereichen der Gemeinschaft eine komplexe Struktur und besondere Erfordernisse aufweist, die die Vereinheitlichung dieses Marktes besonders erschweren,
 - D. bestrebt, ein Transportsystem einzuführen, das über die Erfordernisse eines einheitlichen Marktes hinaus die Wünsche und legitimen Rechte der Bürger hinsichtlich der Umwelt, der Gesundheit, der Sicherheit und der Mobilität besser berücksichtigt,
 - E. in der Erwägung, daß die intensive Nutzung bestimmter Transportarten in bestimmten Regionen der Gemeinschaft das für Umwelt, öffentliche Gesundheit und Energiebewirtschaftung zumutbare Maß bereits überschritten hat,
 - F. unter Hinweis darauf, daß der öffentliche Nahverkehr in den grenzübergreifenden und peripheren Regionen bisher durch die EG-Verkehrspolitik am stärksten vernachlässigt wurde,

Anwendung des Konzepts des Binnenmarktes auf den Verkehr

1. stellt fest, daß die Vollendung des Binnenmarktes gemäß dem auf der Grundlage der Einheitlichen Akte revidierten EWG-Vertrag der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen und Hemmnisse entspricht, der die Fläche der 12 Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft umfaßt und in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist;
2. bemerkt, daß eine solche Öffnung des Marktes den Abbau physischer, juristischer, administrativer, technischer, sozialer oder anderer Behinderungen dieser Freizügigkeit voraussetzt;
3. erinnert daran, daß diese Definition des Binnenmarktes auch und integral für den Verkehrssektor gilt;
4. weist insbesondere darauf hin, daß im Verkehrsbereich besondere Maßnahmen im Hinblick auf dessen Auswirkungen auf die Lebens- und Umweltqualität zu treffen sind;
5. rechnet damit, daß der Verkehr, insbesondere der Straßenverkehr, bei unveränderter Politik unlösbare Probleme in bezug auf Umweltbelastung, Energieverbrauch und Überbeanspruchung von Straßen hervorrufen wird;

6. befürwortet deshalb eine Politik, durch die der Staat in viel höherem Maße lenkend eingreift, um die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu begrenzen und dafür zu sorgen, daß das Verkehrsvolumen in weitaus größerem Umfang von den am wenigsten nachteiligen Verkehrsträgern bewältigt wird;
7. ist der Auffassung, daß die Anwendung dieses Begriffs des Binnenmarktes auf den Verkehr die Beseitigung eines Regelwerks unumgänglich macht, das den Verkehr ersticken läßt, wobei dies flankiert sein muß von einer Planungs- und Strukturpolitik zur Schaffung eines wirksamen Systems, das die nachteiligen Auswirkungen weitestgehend einschränkt und zu einem besseren wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt beiträgt;
8. wiederholt seine Grundeinstellung, daß eine Liberalisierung und eine gleichzeitige Harmonisierung der ohnehin viel zu ungleichen Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bzw. zwischen den Verkehrsträgern beides wichtige Voraussetzungen sind;
9. macht jedoch deutlich, daß diese wichtige Harmonisierung nicht als Vorbedingung für die notwendige Liberalisierung des Verkehrsmarktes in den von den obersten Behörden der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vereinbarten Formen und Fristen angeführt werden darf, wie es der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil 13/83 formuliert hat; macht deutlich, daß die Parallelität zwischen Liberalisierung und Harmonisierung bei der Definition einer gemeinsamen Verkehrspolitik die Folge einer globalen Strategie ist, die die neuen Anforderungen dieses Sektors bewältigen sowie die Krisen verhindern und unter Kontrolle bringen soll, um eine Phase einzuleiten, die als Umwandlung und Übergang zu neuen Systemen erscheint; muß allerdings zu seinem Bedauern feststellen, daß der Fortschritt auf dem Gebiet der Harmonisierung hinter dem Tempo der Liberalisierung zurückbleibt, und fordert die Kommission und den Rat auf, den Harmonisierungsprozeß zu beschleunigen;
10. ist im übrigen der Ansicht, daß die Liberalisierung in einer Weise erfolgen muß, daß die Marktkräfte und -strukturen die Möglichkeit haben, Schritt zu halten und sich den neuen Anforderungen anzupassen, ohne drastische Einbrüche oder die Gefahr unannehmbarer Störungen heraufzubeschwören, und daß die Liberalisierung im übrigen nicht mit einer völligen Deregulierung oder Dereglementierung ohne Rücksicht auf die Gesundheit, die Sicherheit, die Mobilität, die Umwelt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Bürger, der Verkehrsnutzer und der Arbeitnehmer in diesem Bereich gleichgesetzt werden darf; begrüßt in diesem Zusammenhang die jüngste Initiative der Kommission im Hinblick auf die Einführung eines Krisenmechanismus im Straßengüterverkehr auf Gemeinschaftsebene;
11. kommt folglich zu dem Schluß, daß die Gemeinschaftsvorschriften über die Freizügigkeit, den Marktzugang und die Dienstleistungen im Verkehrswesen im gesamten Gemeinschaftsgebiet und mit Geltung für alle Bürger - selbstverständlich gestützt auf die Bestimmungen des EWG-Vertrags - mit gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer unannehmbaren Wettbewerbsverzerrung einhergehen müssen, und zwar im Wege einer Harmonisierung der nationalen Verwaltungsbestimmungen auf dem Markt (Gesetze und Verwaltungspraktiken), der realen Kosten (vor allem der Sozial- und Steuerabgaben), die zu unterschiedlich sind, und der in den einzelnen Mitgliedstaaten für berechtigt gehaltenen Subventionen (zur Sicherung des öffentlichen Dienstes oder des regionalen Ausgleichs);
12. ist überzeugt davon, daß die Einführung eines einheitlichen Verkehrsmarktes die Modernisierung der Verkehrsmittel, -techniken, -anlagen und -ausrüstungen bewirken und somit ein wesentlich leistungsfähigeres Verkehrssystem schaffen kann; zugleich kann ein solcher integrierter Markt unter

Berücksichtigung der neuen Größenordnungen das Wirtschaftswachstum und seine sozialen Vorteile fördern und die Wettbewerbslage der Gemeinschaft auf der Weltszene stärken; zusätzlich zur Erreichung dieser Ziele ist es erforderlich, daß die gemeinsame Verkehrspolitik einen Ausgleich zwischen den Verkehrssystemen der einzelnen geographischen und wirtschaftlichen Gebiete der Gemeinschaft und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern schafft;

Inhalt der gemeinsamen Verkehrspolitik

13. glaubt fest daran, daß die im Verkehrsbereich bis 1993 maßgeblichen Leitlinien der Gemeinschaftstätigkeiten logischerweise auf den Grundprinzipien, wie sie in den obigen Ziffern dargestellt sind, basieren; auch sollte jede spezifische gemeinsame Aktion ein Ausdruck der genannten Haltung sein;
14. hält es jedoch für wünschenswert, daß die Politik bezüglich des Verkehrs auf Gemeinschaftsebene nicht auf diese Grundsätze beschränkt bleibt, sondern weitergeht und außerdem entschieden global und zukunftsorientiert ist, wobei sie die Entwicklung der politischen Verhältnisse in Europa berücksichtigt;
15. ist der festen Überzeugung, daß eine gemeinsame Verkehrspolitik, die auf den Inhalt der Einheitlichen Akte abgestimmt ist, über die Prinzipien des Marktes hinaus den sozialen und ökologischen Erfordernissen Rechnung tragen und strategische Entscheidungskriterien entwickeln muß, die zu einer Verbesserung des Umfelds für die verschiedenen sozialen Gruppen (insbesondere die Arbeitnehmer im Verkehrsbereich) und die Bewohner der benachteiligten Regionen beitragen;
16. weist darauf hin, daß die jüngsten Entwicklungen im Verkehrswesen wie die Inbetriebnahme von Schnellzügen eine vermehrte Auswahlmöglichkeit für die Benutzer bedeuten, in diesem Fall zwischen Schiene und Flugzeug beim Passagierverkehr über mittlere Strecken, und empfiehlt einen verstärkten Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf der Grundlage fairer Tarif- und Dienstleistungsbedingungen;
17. warnt vor den Gefahren, die eine Zunahme des Wettbewerbs und damit das Anwachsen des Verkehrsvolumens für die Umwelt mit sich bringen kann und spricht sich dafür aus, bei den Grundsatzentscheidungen für die Verwirklichung einer gemeinsamen Verkehrspolitik einen umweltbewußteren Ansatz zu verfolgen, insbesondere durch eine Steigerung der Attraktivität weniger umweltschädlicher Beförderungsarten;

Betreffend die vorrangigen Aufgaben

18. empfiehlt einerseits die konsequente Förderung eines wesentlich wirksameren und leistungsfähigeren Funktionierens des Verkehrsmarkts, im Sinne einer Optimierung der Qualität der Dienstleistungen hinsichtlich ihrer Schnelligkeit, Häufigkeit und ihres Komforts, und zum anderen gleichzeitig die Entwicklung horizontaler Politiken mit dem Ziel, die schädlichen Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Gesundheit, Sicherheit, Mobilität und Umwelt der Bürger sowie hinsichtlich des Energieverbrauchs zu verringern; fordert die Verantwortlichen auf, sich an einer soziologischen und psychologischen Untersuchung über die Situation und die Bedürfnisse der Menschen, die von unseren heutigen Verkehrsstrukturen stark benachteiligt sind, zu beteiligen;

19. bemerkt, daß diese horizontalen Politiken nicht einschränkend ausgelegt werden dürfen, sondern vielmehr bei der Konzipierung, der Vorbereitung und Ausführung der Gemeinschaftsaktionen eine herausragende Rolle spielen müssen; protestiert in diesem Sinne energisch gegen den Beschluß des Rates, Maßnahmen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit aus diesen Tätigkeitsbereichen auszuklammern, die keine direkten Auswirkungen auf die Vereinheitlichung des Verkehrsmarkts haben; dieser Beschluß ist angesichts der hohen Zahl an Toten und Verletzten auf unseren Straßen in keiner Weise zu rechtfertigen und steht in krassem Widerspruch zur früheren Haltung des Rates in dieser Frage, wie auch die Ausrufung des Jahres 1986 als Jahr der Straßenverkehrssicherheit deutlich macht; richtet daher einen dringenden Appell an die dänische, die deutsche und die britische Regierung, ihren Standpunkt zu überprüfen;
20. hält es aus Umweltschutzgründen für dringend notwendig, die Geschwindigkeit auf Autobahnen zu begrenzen;
21. mißt der Schaffung eines integrierten Verbunds moderner und aufeinander abgestimmter Verkehrsinfrastrukturnetze auf europäischer Ebene größte Bedeutung bei, der folgendes ermöglichen müßte:
 - die Einbeziehung der peripheren und abgeschnittenen Regionen sowie die verkehrstechnische Erschließung der benachteiligten oder in der Umstellung begriffenen Regionen,
 - die Schaffung von großangelegten und aufwendigen Infrastrukturen, wie neue Eisenbahntrassen, die für den Personenverkehr mit Hochgeschwindigkeitszügen gedacht sind wie auch für die Beförderung von Waren durch Europa, wie Autobahnen und Eisenbahnverbindungen (für Regionen, die zur Zeit wegen ihrer geographischen Lage benachteiligt sind), Binnenschifffahrtswege (Bau, Eintiefung und/oder Verbreiterung von Kanälen), neue feste Verbindungen (Tunnel, Brücken und sonstige Bauwerke), Flughafen- und Hafeneinrichtungen und Hafenterminals für die Weiterleitung von Erdgas oder Erdölerzeugnissen durch Ölleitungen in der Gemeinschaft und von der EG aus nach Produktionszentren, unter anderem in Afrika,
 - die Beseitigung von Engpässen auf den wichtigsten europäischen Eisenbahnstrecken, Straßenabschnitten und Schifffahrtswegen, einschließlich der neuralgischen Punkte an den Binnengrenzen der Gemeinschaft und auf den wichtigsten Transitstrecken des Gemeinschaftsverkehrs durch Drittländer sowie bei der Kontrolle des Flugverkehrs;
22. befürwortet die Ausarbeitung eines europäischen Strukturplans Verkehr und Transport, in dem mittelfristig die Pläne auf dem Gebiet der Infrastruktur für die Haupttransportwege in der Gemeinschaft festgelegt werden;
23. spricht sich dafür aus, daß in diesem Strukturplan der Binnenschifffahrt und den Eisenbahnverbindungen viel Platz eingeräumt wird, daß man also sauberen und sicheren Verkehrsträgern Vorrang gewährt;
24. mahnt den Rat erneut, unverzüglich die einschlägige Rechtsgrundlage (eine Verordnung) vorzusehen, um die Gemeinschaft mit dem unerläßlichen Instrument (ein Fonds) für eine angemessene finanzielle Unterstützung für Verkehrsinfrastrukturprojekte von gemeinschaftlichem Interesse auszustatten; hält das gegenwärtige Verfahren der auf einer ad-hoc-Grundlage gewährten Gemeinschaftshilfe für völlig unzureichend, da die tatsächlichen Gemeinschaftsprioritäten dabei nicht berücksichtigt werden und hier unausweichlich nach dem Gießkannenprinzip vorgegangen wird, was wirkungslos ist und zu einer bedauerlichen Vergeudung von Mitteln führt, die ohnehin bereits,

gemessen an dem tatsächlichen Bedarf einer dieses Namens würdigen Politik, zu knapp sind; hält es überdies für unerlässlich, daß mittelfristige Mehrjahresprogramme vorliegen, die in Konzeption und Prioritäten von echtem Gemeinschaftsgeist zeugen und eine optimale Verwendung der gemeinschaftlichen, staatlichen, regionalen und lokalen Mittel zu diesem Zweck gewährleisten und dabei den privaten Kapitalmarkt anregen, zur Finanzierung der Lücken in den einzelnen Netzen (wo es an öffentlichen Mitteln fehlt) nach vorweg gemeinsam vereinbarten Kriterien und Normen beizutragen; betont in diesem Zusammenhang, daß Investitionen infrastrukturellen Zugschnitts Arbeitsplätze schaffen, mehr oder weniger weitreichende makroökonomische Auswirkungen haben, mehrere Industriebranchen fördern und sehr häufig der Erforschung und Entwicklung neuer Methoden und Technologien zugute kommen;

25. fordert nachdrücklich, daß die Gemeinschaft entschlossen den Weg für eine erhebliche Stärkung der Rolle des kombinierten Verkehrs beim Warenverkehr in Europa ebnet, der gegenwärtig weniger als 4% des internationalen Verkehrs ausmacht; hält eine dynamische Politik angesichts der Phänomene einer zunehmenden Sättigung des Straßennetzes, des immer gefährlicher werdenden Straßenverkehrs, der Umweltschädigung und der Energievergeudung für dringend notwendig, wobei diese Politik sehr rasch in konkrete Maßnahmen umgesetzt werden sollte mit dem Ziel:

- der Kompatibilität und der Standardisierung der Beladungseinheiten (Container, Paletten, Transportbehälter ...),
- einer Entwicklung wirksamer Techniken zur Beladung mit Verkehrsmodulen,
- der Schaffung zufriedenstellender Eisenbahn- und Hafenterminals, die die erforderlichen Umschlageneinrichtungen aufweisen,
- der Erhöhung der Zuverlässigkeit, der Leistungsfähigkeit und der Senkung der Beförderungsdauer,
- der spürbaren Verbesserung der Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsnetze;
- des Ausbaus eines europäischen Netzes von intermodalen Verkehrszentren;
- die Untersuchung des geschätzten Flächenverbrauchs für die zusätzlich benötigten Umladeplätze;

regt ferner Straße, Schiene und Binnenwasserstraße zu einer aktiven Zusammenarbeit an, in dem Sinne, daß eine Rivalität aufgegeben wird, die zu Konfrontationen führen könnten, bei denen nicht nur die betreffenden Kreise und Benutzer die Leidtragenden sein können, sondern die gesamte Bevölkerung; weist schließlich darauf hin, daß ein stärker geförderter intermodaler Verkehr zweifellos zur Lösung der Probleme des gemeinschaftlichen Transits über Österreich, die Schweiz und Jugoslawien sowie der Probleme in Verbindung mit dem Anwachsen des Handelsverkehrs nach den Ländern Osteuropas führen könnte;

26. stellt fest, daß der Bahnverkehr und die Binnenschiffahrt einen größeren Anteil am Transport bekommen sollten, und fordert die Kommission und den Rat dringend auf, ihre Politik unermüdlich auf dieses Ziel auszurichten;

Betreffend den auswärtigen Bereich

27. hält es für völlig selbstverständlich, daß in dem Maße, wie die gemeinsame Verkehrspolitik Gestalt annimmt, der Bedarf einer gemeinsamen Haltung auf der Ebene der Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern spürbar wird; plädiert daher für die Festlegung einer diesbezüglichen Außenpolitik auf der Grundlage der elementaren Grundsätze der Konzertierung, Zusammenarbeit und Koordinierung, aber auch der Nichtdiskriminierung und Gegenseitigkeit, um zu vermeiden, daß die außerhalb der Gemeinschaft

niedergelassenen Verkehrsunternehmen die Vorteile des großen liberalisierten Marktes nutzen, ohne gegenüber den auf ihrem Boden operierenden Gemeinschaftsunternehmen eine Gegenleistung zu erbringen;

28. befürwortet grundsätzlich eine allmähliche Umwandlung der bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern in Gemeinschafts- und multilaterale Übereinkommen, die die Gemeinschaft unterzeichnen sollte; vor diesem Beschluß muß allerdings erst Übereinstimmung zwischen der Kommissin, dem Rat und dem Parlament - in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten - über den Inhalt der Hauptpunkte der externen Verkehrspolitik der Gemeinschaft bestehen;
29. befürwortet ebenfalls eine Differenzierung der Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern nach der spezifischen Lage bezüglich der Geographie, der Wirtschaft und anderer Faktoren dieser Länder und ihrer Beziehungen zur Gemeinschaft; empfiehlt daher intensivere gutnachbarliche Beziehungen auf der Grundlage der Gleichwertigkeit mit den EFTA-Mitgliedstaaten (im Rahmen des derzeit verhandelten Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum), den anderen europäischen Ländern und den assoziierten Ländern und die Einführung von Verkehrsklauseln in die internationalen Übereinkommen zwischen der Gemeinschaft und anderen Ländergruppen wie den industrialisierten Ländern und den Entwicklungsländern, wobei den ärmsten Entwicklungsländern eine Meistbegünstigung seitens der Gemeinschaft zu gewähren ist, und zwar insbesondere den AKP-Ländern im Rahmen des Lomé-IV-Abkommens; bekräftigt, daß die obenerwähnten Zielsetzungen für eine gemeinsame Verkehrspolitik im Rahmen des Möglichen schrittweise auf den gesamten europäischen Kontinent ausgedehnt werden sollten;

Betreffend neue Herausforderungen

30. ist der Auffassung, daß eine zukunftsorientierte gemeinsame Verkehrspolitik sich den Herausforderungen stellen können muß, die heute schon Konturen annehmen bzw. von Tag zu Tag akuter werden, und daß sie ein Gleichgewicht zwischen den internen Bedürfnissen des Verkehrs und den Geboten des Umweltschutzes sowie des Kampfes gegen die Überlastung der Verkehrsnetze herstellen muß;
31. ist der Auffassung, daß die Umwälzungen in Mittel- und Osteuropa auch das Augenmerk der betreffenden Organe verdienen und daß bereits heute ernsthafte Anstrengungen unternommen werden müssen, um die wahrscheinlichen Auswirkungen dieser Entwicklung auf den Verkehrssektor in den Griff zu bekommen, d.h. eine beträchtliche Erhöhung des Ost-West-Verkehrs und des Bedarfs an Verkehrsdienstleistungseinrichtungen sowie der daraus entstehenden infrastrukturellen Anforderungen; betont in diesem Zusammenhang die Wichtigkeit vorbereitender Arbeiten und Analysen, von Sondierungsverhandlungen in einem konstruktiven, aber nicht sorglosen Geist;
32. ist der Überzeugung, daß die spektakuläre technologische Expansion unerhörte Chancen im Sinne eines wesentlich rationelleren und leistungsfähigeren Verkehrssystems bietet, befürchtet jedoch, daß die bisherigen Anstrengungen im Bereich der Forschung, Erprobung und Entwicklung sowie auf der Ebene der gemeinschaftsweiten Koordinierung in keiner Weise ausreichen; fordert dementsprechend alle Verantwortlichen auf, Ressourcen und Mittel erheblich aufzustocken und vor allem mehr Willen zur Zusammenarbeit und Abstimmung an den Tag zu legen, was besonders für die Bereiche Eisenbahn- und Flugpassagierverkehr, multimodaler Warenverkehr, elektronik-, informatik- oder telematikgestützte Verkehrssysteme sowie Telekommunikationen gilt; verweist in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit, ein zweites EURET-Programm auszuarbeiten, das vollständiger

ist als das erste und eine höhere finanzielle Deckung besitzt, um dem wachsenden Bedarf nach Forschungsarbeiten der Gemeinschaft im Verkehrssektor gerecht zu werden;

33. warnt vor den zunehmenden Gefahren, die sich durch die Sättigung und Überlastung immer umfangreicherer Teile des Straßennetzes (vor allem im Stadtbereich) und des Flugraums ergeben; ist der festen Überzeugung, daß die Entwicklung von alternativen und originellen Formen der Verkehrskonzipierung und -verwaltung mit größter Dringlichkeit betrieben werden muß, und daß ferner die Rolle der bereits existierenden Alternativkonzepte und deren Zusammenwirken zu verstärken ist, um Lebensumfeld und Lebensbedingungen unserer gesamten Bevölkerungen zu erhalten, und zwar insbesondere durch eine Verringerung der Schadstoffemissionen;
34. hält die Lage in den Stadtzentren für besonders gravierend: insbesondere betreffend die Verkehrsüberlastung, die sich daraus ergebenden Umweltprobleme, den Zerfall der Kulturdenkmäler und die sich verschlechternden Lebensbedingungen der Bürger; hält in diesem Zusammenhang eine Politik der modalen Integration in die städtischen Nahverkehrssysteme sowie eine Studie über die Möglichkeit der Übernahme der externen Kosten des Systems (insbesondere der Kosten für den Umweltschutz) durch eine angemessene Steuerpolitik für dringlich;
35. fordert die Kommission auf, möglichst rasch die finanziellen Auswirkungen der zu Bewältigung dieser Aufgaben unerläßlichen Maßnahmen zu prüfen, d.h. die im Rahmen der gemeinschaftlichen Mehrjahresprogramme vorzusehenden Beträge und Finanzierungsmittel;

Entwurf einer Zwischenbilanz

36. nimmt unter Berücksichtigung der Einführung des großen einheitlichen Marktes mit Genugtuung die vor allem seit 1985-1986 in den folgenden Bereichen zu verzeichnenden Fortschritte zur Kenntnis:

Straßengüterverkehr

- ab 1. Juli 1990 Einführung einer Übergangsmarktregelung, wonach mengenmäßige Beschränkungen schrittweise durch die regelmäßige Erhöhung der Gemeinschaftsgenehmigungen abgeschafft werden, so daß die endgültige Regelung, die sich ausschließlich auf qualitative Kriterien (Ausbildung, Liquidität und Zuverlässigkeit) gründet und die Zulassung von Gebietsfremden zum nationalen Verkehr (Kabotage) gewährleistet, ab 31. Dezember 1992 in Kraft treten kann
- die Harmonisierung der meisten technischen Merkmale sowie der Gewichte und Abmessungen der Handelsfahrzeuge
- die gegenseitige Anerkennung der nationalen Ausbildungs- und Befähigungsnachweise
- gemeinschaftliche Regelung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer (obwohl die derzeit geltende Regelung in Kürze überprüft wird)
- das erleichterte Überqueren der Binnengrenzen der Gemeinschaft;

Binnenschifffahrt

- die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente
- die technischen Vorschriften für die Schiffe
- die Sanierung des Marktes durch eine Regelung über den Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs

Eisenbahnverkehr

- Vereinheitlichung der Jahresrechnungen der Eisenbahngesellschaften
- Harmonisierung der Regeln über die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Staaten
- eine Empfehlung zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Eisenbahnunternehmen

Zivilluftfahrt

- ein erstes Maßnahmenpaket vom Dezember 1987 betreffend Tarife, Kapazität, Marktzugang und Anwendung von Wettbewerbsbestimmungen;

Seeverkehr

- das erste Maßnahmenbündel von 1986 betreffend den Marktzugang, freien Dienstleistungsverkehr, die Anwendung von Wettbewerbsregeln, den Schutz vor unlauteren Preisbildungspraktiken bestimmter ausländischer Flotten

37. stellt jedoch fest, daß der Rat noch über eine ganze Reihe von Maßnahmen und gemeinsamen Regeln befinden muß, soll der große Binnenmarkt bis zu dem schicksalhaften Termin vom 1. Januar 1993 Wirklichkeit werden, Maßnahmen, die folgendes betreffen:

- den freien Marktzugang,
- die Kabotagefreiheit
- die Abschaffung von nationalen Gesetzen, Regelungen und Praktiken, die protektionistisch wirken oder nichttarifäre Hemmnisse gegenüber dem innergemeinschaftlichen freien Wettbewerb und freien Verkehr bilden
- die vollständige Beseitigung der Formalitäten und Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft
- den Abbau nationaler Bestimmungen, die eine Verzerrung des intermodalen Wettbewerbs bewirken
- die Vollendung der Harmonisierung der technischen Vorschriften
- die Steuerharmonisierung, vor allem die der Mehrwertsteuer- und Verbrauchsteuersätze auf Mineralöle, sowie die Einführung eines gemeinsamen Systems der Weitergabe der Verkehrsinfrastrukturkosten an die Benutzer
- die Verringerung des Gefälles der Sozialkosten
- die gegenseitige Anerkennung von nationalen Diplomen, Patenten und Befähigungsnachweisen und Aufstellung gemeinsamer Regeln für die Berufsausbildung
- die Transparenz der berechtigten staatlichen Beihilfen
- die Einführung eines Krisenmechanismus
- ein einheitliches System betreffend die Auflagen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Aufgaben des öffentlichen Dienstes
- ein kohärenter Plan zur Entwicklung des Schienenverkehrs in der Gemeinschaft
- die Schaffung eines integrierten europaweiten Netzes der Bedienung mit technisch kompatiblen Hochgeschwindigkeitszügen;
- Verbesserung der Infrastrukturen betreffend die Binnenschifffahrt, die Schleusen in Frankreich und auch die Errichtung einer neuen Infrastruktur (Rhein-Rhône- und Rhein-Donau-Kanal);

38. ist ebenfalls der Auffassung, daß das Ziel eines einheitlichen Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschifffahrtsverkehrsmarktes eingedenk der zurückgelegten Stationen, der verabschiedeten gemeinsamen Maßnahmen und vorgelegten Vorschläge innerhalb der vorgesehenen Frist erreicht werden kann, doch nur dann, wenn der Rat bei der Anwendung der von der Kommission vorge-

schlagenen und von ihm genehmigten Gemeinschaftsbestimmungen mit Fleiß und etwas mehr Energie vorgeht;

39. befürchtet jedoch leider, daß die Vollendung des Binnenmarkts im Luft- und Seeverkehr derart viele zusätzliche Maßnahmen erfordert - vor allem was die Wettbewerbsregeln, den Marktzugang und die Dienstleistungen anbetrifft -, daß ihre Annahme bis 1993 nicht möglich ist; weist im übrigen darauf hin, daß folgendes noch entschieden werden muß:

- Funktionieren der Luftfrachtverkehrsdienste;
- Verlängerung einer Reihe von Freistellungen je Kategorie von den Wettbewerbsbestimmungen, Harmonisierung der Bestimmungen über die Flugzeit, die Zuweisung von Zeiträumen, die Normen für die Flugtauglichkeit der Geräte, die rechnergestützten Buchungssysteme, den interregionalen Flugverkehr, die Aufhebung der bilateralen Abkommen und die Ausweitung der fünften Freiheit und der Zuständigkeiten von EUROCONTROL im Flugverkehrssektor;
- die Freistellung von den Wettbewerbsregeln für Schifffahrtskonsortien und die Verstärkung der Wettbewerbsfähigkeit europäischer Reeder sowie die Einführung eines europäischen Schiffsregisters; erinnert daran, daß die gemeinschaftliche Seeschifffahrt sich in einer beunruhigenden Dauerkrise befindet, und vertritt die Auffassung, daß sie für die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Gemeinschaft lebenswichtig ist, da mehr als 90% des Handels mit Drittländern auf dem Wasserwege abgewickelt werden, und daß daher ein gemeinsames System zur Senkung der Betriebskosten eingeführt werden muß, welches es den in der Gemeinschaft niedergelassenen Reedern ermöglicht, das für ihre Arbeit unerläßliche Maß an Wettbewerbsfähigkeit wiederzuerlangen;

40. ist davon überzeugt, daß die Verwirklichung dieses Ziels eines großen Binnenmarkts nicht ein Ziel per se ist, sondern daß vielmehr die Entwicklung einer gemeinsamen abgestimmten und ausgewogenen Verkehrspolitik eine ganze Reihe zusätzlicher Bemühungen erfordert, die im wesentlichen oben skizziert wurden;

41. befürwortet eine Änderung des EWG-Vertrags dahingehend, daß auf dem Gebiet des Verkehrs wie in anderen Bereichen allgemein auf das Verfahren der Mitentscheidung zurückgegriffen wird;

42. bemerkt in diesem Zusammenhang, daß sein Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr beabsichtigt, eine Reihe spezifischer Fragen, die gemeinsame Maßnahmen erfordern, gründlich zu prüfen und darüber Berichte zu erstellen, um ihm konkrete Empfehlungen über folgende Themen vorlegen zu können:

- Verkehrssicherheit
- Verkehr und Umwelt
- Verkehr und Regionalentwicklung
- Soziale Dimension im Verkehr
- steuerliche Maßnahmen im Bereich des Verkehrs
- Energieverbrauch im Verkehrssektor
- intermodaler Verkehr
- Stadtverkehr
- Flugsicherung
- Binnenschifffahrt
- Beziehungen zu den EFTA-Ländern
- Beziehungen zu den COMECON-Ländern
- Beziehungen zu den Ländern des Mittelmeerraums
- Beziehungen zu anderen Drittländern
- Fremdenverkehr
- Verkehr und das Jahr 2000;

43. fordert die Regierungen der Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, zwischenzeitlich keinesfalls nationale Maßnahmen zu treffen, die mit einer Konsolidierung des Verkehrsbinnenmarkts unvereinbar wären;
44. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung und den Bericht dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, den EFTA-Staaten, den mittel- und osteuropäischen Staaten sowie den AKP-Staaten zu übermitteln.

Enrico VINCI
Generalsekretär

Nicole PERY
Vizepräsidentin