

11.12.96

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

EntschlieÙung zur gesamteuropäischen Verkehrspolitik

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 037811 - vom 9. Dezember 1996. Das Europäische Parlament hat die
EntschlieÙung in der Sitzung am 28. November 1996 angenommen.

EntschlieÙung zur gesamteuropäischen Verkehrspolitik

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der von der ersten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz am 31. Oktober 1991 angenommenen "Prager Erklärung" zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik,
- in Kenntnis der von der zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz am 16. März 1994 angenommenen "Kreta-Erklärung" zur notwendigen Weiterentwicklung der gesamteuropäischen Verkehrspolitik,
- in Kenntnis der Ergebnisse der gemeinsamen Sitzung seines Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr, der Vertreter der entsprechenden Ausschüsse der Parlamente von 17 mittel- und osteuropäischen Ländern und des Lenkungsausschusses der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen vom 4. Juni 1996 sowie der dort verabschiedeten Abschlusserklärung,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 25. April 1996 zum Thema "Die gesamteuropäische Verkehrskonferenz und der soziale Dialog - Auf dem Wege von Kreta nach Helsinki"⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙungen vom:
 - 12. Juni 1992 zu den im Hinblick auf eine gesamteuropäische Verkehrspolitik zu ergreifenden Maßnahmen⁽²⁾,
 - 9. Februar 1993 zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik - Maßnahmen im AnschluÙ an die erste gesamteuropäische Verkehrskonferenz vom 29. bis 31. Oktober 1991 in Prag⁽³⁾,
 - 11. März 1994 über weitere Schritte auf dem Weg zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik - Maßnahmen im AnschluÙ an die erste gesamteuropäische Verkehrskonferenz vom 29. bis 31. Oktober 1991 in Prag⁽⁴⁾,
 - 17. April 1996 zum Weißbuch der Kommission: Vorbereitung der assoziierten Staaten Mittel- und Osteuropas auf die Integration in den Binnenmarkt der Union⁽⁵⁾,
- in Kenntnis der Europaabkommen der Europäischen Union mit Polen, Ungarn, Bulgarien, der Tschechischen Republik, Rumänien, der Slowakischen Republik, Lettland, Estland und Litauen sowie des paraphierten Abkommens mit Slowenien,
- unter Hinweis auf die finanzielle Zusammenarbeit der Europäischen Union mit den Ländern Mittel- und Osteuropas über die Programme PHARE und TACIS,
- in Kenntnis der Ergebnisse der regionalen und fachspezifischen Zwischenkonferenzen, die im AnschluÙ an die zweite gesamteuropäische Verkehrskonferenz stattgefunden haben,
- in Kenntnis der Arbeitsergebnisse des Lenkungsausschusses der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen,
- unter Hinweis auf Artikel 148 seiner Geschäftsordnung,

(1) ABl. C 204 vom 15.07.1996, S. 96.

(2) ABl. C 176 vom 13.07.1992, S. 257.

(3) ABl. C 72 vom 15.03.1993, S. 51.

(4) ABl. C 91 vom 28.03.1994, S. 308.

(5) ABl. C 141 vom 13.05.1996, S. 135.

- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A4-0334/96),
- A. in der Erwägung, daß die erste gesamteuropäische Verkehrskonferenz in Prag (Oktober 1991) einen wesentlichen Impuls darstellte, der auf dem Gebiet der Verkehrspolitik die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft, den auf diesem Gebiet tätigen intergouvernementalen Organisationen und den Staaten in Europa spürbar verbesserte,
- B. in der Erwägung, daß die zweite gesamteuropäische Verkehrskonferenz von Kreta, die vom 14.-16. März 1994 stattfand, ein großer Erfolg war; mehr als 700 Teilnehmer kamen aus 42 europäischen Staaten, den nicht-europäischen Mittelmeeranrainern und den großen Industrienationen der Welt; besonders herauszuheben ist neben den Ministern und Regierungsvertretern die Teilnahme von Parlamentariern aus allen europäischen Staaten; des weiteren nahmen zahlreiche Vertreter von Interessenverbänden aus dem Bereich Verkehr und der Verkehrsindustrie teil,
- C. unter Hinweis darauf, daß die Konferenz in drei Arbeitsgruppen die Themenbereiche "Verkehr und Marktwirtschaft", "Verkehrsinfrastruktur und Finanzierung" und "Horizont 2000" (intermodaler Verkehr, neue Technologien, Sicherheit und Umweltschutz) behandelte⁽¹⁾,
- D. in der Erwägung, daß die zweite gesamteuropäische Verkehrskonferenz in ihrer Schlußerklärung die Grundsätze einer europaweiten Verkehrspolitik definierte:
 1. soziale Marktwirtschaft und fairer Wettbewerb als Organisationsprinzipien von Verkehrspolitik,
 2. Koordinierung von Verkehrsträgern unter Ausnutzung der jeweiligen Vorteile,
 3. Förderung des öffentlichen Verkehrs, von Schienenverkehr, Küsten- und Binnenschifffahrt sowie des kombinierten Verkehrs,
 4. Angleichung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften unter Berücksichtigung von gemeinsamen europäischen Mindestanforderungen in der Sozial-, Energie- und Umweltpolitik; Erleichterung des Grenzübertritts; technische Kompatibilität,
 5. koordinierte Planung für europaweite und integrierte Verkehrsinfrastrukturen,
 und die Ansatzpunkte für weitere Schritte zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik benannte:
 1. soziale Marktwirtschaft und fairer Wettbewerb; Harmonisierung von Wettbewerbsbedingungen und schrittweise Öffnung von Märkten; sozialer Dialog im Rahmen der gesamteuropäischen Zusammenarbeit in der Verkehrspolitik,
 2. Anpassung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften; Koordinierung und Harmonisierung im gesamten europäischen Bereich; Höchstmaß von Kompatibilität bei Einführung von technischen Neuerungen; schrittweise Anpassung von Sozialvorschriften; Anpassung der Gebühren für verschiedene Verkehrsträger zumindest an Infrastrukturkosten; zunehmende Beachtung externer Kosten; Harmonisierung von Normen in Umweltschutz und Sicherheit auf höchstem europäischen Schutzniveau,
 3. Erleichterung von Grenzübertritten; möglichst rasche Durchführung; Anpassung der Kontrollmethoden nach den Kriterien von Effizienz und Nicht-Behinderung,
 4. Entwicklung und Verwirklichung europaweiter Verkehrsnetze unter Beachtung regionaler und intermodaler Koordinierung beachten; Zusammenarbeit in der Bestimmung von Zielregionen und -projekten,
 5. Zusammenarbeit bei der Finanzierung unter Einschluß der Erschließung privater Finanzquellen,
 6. Zusammenarbeit bei Information und wissenschaftlicher Beratung,
- E. in der Erwägung, daß die Kreta-Erklärung zwar keinen völkerrechtlich bindenden Charakter hat, daß sie jedoch als politische Selbstverpflichtung dazu beitragen soll, die Grundsätze, Ziele und Maßnahmen einer zukünftigen gesamteuropäischen Verkehrspolitik rechtzeitig zu koordinieren,

(1) PE 209.174, Bericht über die zweite gesamteuropäische Konferenz "Verkehr", Kreta 14.-16. März 1994.

- F. in der Erwägung, daß sich auf der Konferenz von Kreta darüber hinaus die Europäische Kommission, die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) auf neun prioritäre Verkehrskorridore als Verlängerung der Transeuropäischen Netze in den mittel- und osteuropäischen Raum geeinigt haben und daß Schweden, Finnland und Rußland in der Zwischenzeit vorgeschlagen haben, diese neun Korridore um den Euro-Arktik-Korridor (Bahn/Straße/Seeverkehr) zu erweitern,
- G. in der Erwägung, daß die Kreta-Konferenz und die Inhalte der späteren Abschlusserklärung in zahlreichen Sitzungen des Lenkungsausschusses der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen vorbereitet wurden, der seine Arbeit auch nach der Konferenz von Kreta fortgesetzt hat,
- H. unter Hinweis darauf, daß wie schon im Anschluß an die Prager Konferenz auch die Diskussion der Kreta-Konferenz in zahlreichen regionalen und fachspezifischen Konferenzen vertieft und erweitert wurde; die Kreta-Erklärung bildet zunehmend eine Ausgangsbasis und einen gemeinsamen Bezugspunkt für die gesamteuropäische Zusammenarbeit im Verkehrsbereich; in Vorbereitung der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz wurde im Lenkungsausschuß eine Auswahl getroffen, welche Konferenzen ausdrücklich als vorbereitende regionale oder fachspezifische Zwischenkonferenzen gelten sollen; die nachfolgende Übersicht entspricht dem letzten Stand der Diskussion:
- IRU-Konferenz (Straßenverkehr): Budapest (23.-25. Mai 1996)
Barentseekonferenz: Archangelsk (Rußland: 10. September 1996) (Nachfolgekonferenz der Konferenz von Alta, Norwegen (September 1993)
Mittelmeerkonferenz: Lissabon (23./24. Januar 1997)
Alpenkonferenz, Südtirol/Italien: Meran (3./4. März 1997)
Eisenbahnkonferenz: Warschau (6. März 1997)
Zentraleuropäische Initiative: Tschechische Republik: Prag (20./21. März 1997)
Dritte Konferenz der Ostsee-Anrainerstaaten gefolgt von der CEMT-Konferenz: Berlin (21.- 22. April 1997)
Schwarzmeerkonferenz: Kiew (April/Mai 1997)
Verkehrs- und Umweltkonferenz: UN/ECE (Wien - 12./14. November 1997),
- I. unter Hinweis darauf, daß es unter anderem aus Anlaß der Vorlage des Weißbuches der Kommission zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Vorlage des von ihm geforderten präzisierten Aktionsprogramms der Kommission zur gemeinsamen Verkehrspolitik 1995-2000 ausführlich zu verkehrspolitischen Problemen Stellung genommen und seine Zielsetzungen in seinen Entschlüssen vom 18. Januar 1994 zur künftigen Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik⁽¹⁾ und vom 6. Juni 1996 zur gemeinsamen Verkehrspolitik - Aktionsprogramm 1995-2000⁽²⁾ dargelegt hat; als Grundsätze einer Verkehrspolitik, die zukünftigen Herausforderungen genügen kann, sieht es folgende Punkte an:
- eine auf Dauer tragbare Mobilität, die ihre Bestätigung in einer schrittweisen, aber entschlossenen Integration der Netze sowohl unter dem Gesichtspunkt der Infrastruktur als auch des Handels durch die ständige Überwachung der sich neu entwickelnden Szenarien findet; durch diese Überwachung muß vor allem für die Optimierung des bereits Bestehenden und die Verwirklichung der fehlenden großen Verbindungen durch die Festlegung von "multi-modalen Korridoren", die Harmonisierung der Normen und der Umwelterfordernisse, der Sicherheitsfaktoren, des Umweltschutzes und der Energieeinsparung gesorgt werden, um den freien Personen- und Warenverkehr als vorrangige Ziele beizubehalten und zu gewährleisten;
 - die Festlegung der Leitlinien in Anbetracht der Hochwertigkeit des Angebots für die Verwirklichung der Intermodalität unter besonderer konzeptioneller Berücksichtigung des Eisenbahnsektors, des öffentlichen Dienstes im Verkehrssektor, der großen Küstenfahrt und der Binnenschifffahrt, damit die Integration der Netze im Zusammenhang mit der Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erfolgen kann;

(1) ABl. C. 44 vom 14.02.1994, S. 53.

(2) ABl. C 181 vom 24.06.1996, S. 21.

- die Errichtung von transeuropäischen Netzen unter dem Gesichtspunkt einer gemeinschaftlichen Planung mit dem Ziel der Integration der Verkehrsträger durch koordinierte Kriterien für Standard und Optimierung auch im Hinblick auf die spezifischen Interessen der Mitgliedstaaten und ihrer strategischen geographischen Lage im Verkehrssektor im Rahmen des Binnenmarktes;
 - Harmonisierung in den Bereichen der sozialen Standards und der Sicherheit,
- J. in der Erwägung, daß die gesamteuropäische Verkehrspolitik als Teil der Außenbeziehungen der Europäischen Union weiterhin maßgeblich von den Abkommen der Union mit assoziierten Staaten bestimmt wird, in denen verkehrspolitische Ziele niedergelegt und Unterstützungsmaßnahmen für den Auf- und Ausbau von Infrastrukturen vereinbart werden; 1995 traten Europaabkommen mit Bulgarien, der Tschechischen Republik, Rumänien und der Slowakischen Republik in Kraft und wurden Abkommen mit den baltischen Staaten geschlossen sowie mit Slowenien paraphiert; als Ergänzung zu den Abkommen hat die Kommission im Weißbuch "Vorbereitung der assoziierten Staaten Mittel- und Osteuropas auf die Integration in den Binnenmarkt der Union" (KOM(95)0163) einen Stufenplan für die rechtliche und wirtschaftliche Annäherung und Integration vorgestellt, der auch ausführlich auf Regelungen im Verkehrsbereich eingeht; vom Rat wurden ein Mandat, das die Kommission ermächtigt, Verhandlungen im Luftverkehrssektor zwischen den Europäischen Gemeinschaften und Bulgarien, der Tschechischen Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, der Slowakei und Slowenien sowie Verhandlungsrichtlinien für ein Durchgangsabkommen mit Ungarn, Rumänien und Bulgarien für den Verkehr nach Griechenland beschlossen,
- ferner unter Hinweis darauf, daß die Kommission zudem 1995 - nicht zuletzt aufgrund der Aufforderung durch das Europäische Parlament in seiner oben genannten Entschließung vom 18. Januar 1994 - ein Aktionsprogramm zur gemeinsamen Verkehrspolitik für die Jahre 1995-2000 vorgelegt hat, in dem sie auch auf die Außenbeziehungen der Europäischen Union als einem besonderem Aufgabenkreis neben der Qualitätsverbesserung (Systemausbau, Umwelt, Sicherheit) und dem Binnenmarkt (Marktstruktur, Kosten, Soziale Dimension) Bezug nimmt, während die für 1995 angekündigte Mitteilung über transeuropäische Netze und Drittländer jedoch noch aussteht; als ein Hauptziel des Bereichs Außenbeziehungen beschreibt das Aktionsprogramm die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen anstelle von bilateralen Verkehrsabkommen,
- K. in der Erwägung, daß die Kommission für die Weiterführung der transeuropäischen Netze in Drittländer ein gegenüber den Verabredungen von Kreta modifiziertes Programm formulierte, das - trotz erheblicher Differenzen hinsichtlich der Prioritätensetzung im Bereich TEN - auch vom Europäischen Parlament in seinem Beschluß vom 13. Dezember 1995⁽¹⁾ mit dem Zusatz des Elbe/Moldau-Projekts (Binnenwasserstraße- verbesserte Schiffbarkeit von der deutschen Grenze nach Prag) akzeptiert wurde; folgende Projekte sind vorgeschlagen:
- Berlin-Warschau-Minsk-Moskau (Eisenbahn/Straße)
 - Dresden-Prag (Eisenbahn/Straße)
 - Nürnberg-Prag (Straße)
 - feste Verbindung über die Donau (Eisenbahn/Straße) zwischen Bulgarien und Rumänien
 - Helsinki-St. Petersburg-Moskau (Eisenbahn/Straße)
 - Triest-Ljubljana-Budapest-Lwow-Kiew (Eisenbahn/Straße)
 - Telematikprojekt Ostsee,
- unter Hinweis darauf, daß die Zusammenarbeit und Finanzierung hinsichtlich der Korridore Berlin/Moskau, Helsinki/Moskau und Triest/Kiew dabei bereits vorangeschritten ist, und daß die beteiligten Länder für Berlin/Moskau ein Memorandum of Understanding abgeschlossen haben; für alle Teilstrecken ist insbesondere noch das Problem der Finanzierung zu lösen,
- L. mit der Feststellung, daß am 28. September 1995 die Verkehrsminister der Europäischen Union und aus neun mittel- und osteuropäischen Staaten (Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Estland, Lettland und Litauen) zusammentrafen; auf dieser ersten gemeinsamen Konferenz wurden die Angleichung der Rechtsvorschriften und Normen, die Entwicklung von Infrastrukturen, die Integration der MOEL in die transeuropäischen Verkehrsnetze

(1) ABl. C 17 vom 22.01.1996, S. 58.

und die Einrichtung eines integrierten Verkehrssystems zwischen der EU und den MOEL besprochen; konkrete Ergebnisse wurden zwar nicht erzielt, jedoch eine stärkere Beteiligung der assoziierten Staaten an Gemeinschaftsmaßnahmen vorgesehen,

- M. in der Erwägung, daß die Europäische Union und die Teilnehmerstaaten aus dem Mittelmeerraum in der Abschlusserklärung der Europa-Mittelmeer-Konferenz in Barcelona am 27. und 28. November 1995 die Bedeutung verbesserter Infrastrukturen und Kommunikationswege betonten und darauf hinwiesen, daß die Prinzipien des internationalen Seerechts zu respektieren sind und insbesondere die Dienstleistungsfreiheit im internationalen Frachtverkehr gewährleistet werden muß; nachdem die Verkehrsminister der Staaten des westlichen Mittelmeerraums 1995 bereits zweimal zusammengekommen waren, wurde ein Mehrjahresprogramm von der Arbeitsgruppe für Seeverkehr im Mittelmeer beschlossen, das folgende Ziele der Kooperation nennt:
- Entwicklung eines effizienten multimodalen See- und Luftverkehrssystems im Mittelmeerraum einschließlich der Modernisierung von Hafenanlagen und Flughäfen,
 - Vereinfachung von Standards,
 - Verbesserung von Sicherheitsmaßnahmen,
 - Harmonisierung von Umweltstandards,
 - Entwicklung von Ost-West-Landverbindungen an den südlichen und östlichen Küsten des Mittelmeers,
 - Verbindung der mittelmeerischen Verkehrsnetze zu den TEN mit dem Ziel der Interoperabilität,
- N. unter Hinweis darauf, daß die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) 1994 im Anschluß an die Konferenz von Kreta Überlegungen für Prioritäten und weitere Arbeitsplanungen anstellte und in direkter Anknüpfung an Forderungen der Schlußerklärung vorrangige Aufgaben vor allem in vier Bereichen sah, die nicht zuletzt auch der verbesserten Integration der neuen Mitgliedstaaten dienen sollten⁽¹⁾:
- Beobachtung und Analyse von Verkehrsentwicklungen,
 - Beobachtung und Analyse der Infrastrukturprojekte,
 - Finanzierung von Verkehrsinvestitionen,
 - internationaler Verkehr und die Auswirkungen für ökologisch sensible Gebiete.
- wobei die CEMT darüber hinaus besonderes Augenmerk auf die Problematik von Grenzübergängen und des Bereichs der Küstenschifffahrt richtete,
- O. in der Erwägung, daß der Verkehrsausschuß der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) sein Arbeitsprogramm im Lichte der Ergebnisse und Forderungen der Konferenz von Kreta auf seiner Sitzung vom Januar 1995 überprüfte; die Abkommen der UN/ECE im Verkehrsbereich, AGR, AGC und AGTC sollten im Hinblick auf den Ausbau der Infrastruktur in Mittel- und Osteuropa ergänzt und die Umsetzung der Standards und Normen dieser Abkommen intensiv beobachtet werden; insbesondere sollte auch eine Anbindung der asiatischen ehemaligen sowjetischen Republiken an die europäischen Netze unter Berücksichtigung der UN/ECE-Abkommen vorangetrieben werden; die UN/ECE stellte ferner die Arbeit am Abkommen über Binnenschifffahrtswege (AGN) in einen engen Zusammenhang mit den in Prag und Kreta formulierten Zielen gesamteuropäischer Verkehrspolitik,
- P. unter Hinweis darauf, daß der Wirtschafts- und Sozialausschuß am 25. April 1996 seine obengenannte Initiativstellungnahme zum Thema "Die gesamteuropäische Verkehrskonferenz und der soziale Dialog - Auf dem Wege von Kreta nach Helsinki" beschloß, in der er die Entwicklung auf dem Gebiet der in der Kreta-Erklärung beschlossenen Konsultativmechanismen zur Förderung des sozialen Dialogs in der gesamteuropäischen verkehrspolitischen Zusammenarbeit bewertet; die fehlenden Strukturen organisierter gesellschaftlicher Interessenvertretung in den mittel- und osteuropäischen Reformländern sieht der Wirtschafts- und Sozialausschuß als Haupthinderungsgrund, in bilateralen und in multilateralen Gesprächen Ansprechpartner zu finden; europäische Verbandsstrukturen sind bisher nur teilweise realisiert und eine verkehrsträgerübergreifende Organisationsstruktur gibt es bisher nur bei den Verkehrsgewerkschaften; der Wirtschafts- und Sozialausschuß schlägt vor, konsultative Gremien im Rahmen der Verhandlungen zu den Assoziierungsabkommen einzurichten; hierbei hält er eine festgefügte Struktur nicht für entscheidend,

(1) CEMT, 41. Jahresbericht 1994, Paris 1995.

da auch innerhalb der Europäischen Union verschiedene Modelle des sozialen Dialogs problemlos nebeneinander existieren; der Wirtschafts- und Sozialausschuß erhofft sich von der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz:

- Fortschritte durch Schließung von Regelungslücken für einen fairen Wettbewerb, Lösungsansätze für die Finanzierungsproblematik von Verkehrsvorhaben, Verbesserungsansätze bei den Sozialvorschriften, der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz sowie ein integriertes Vorgehen zur Steigerung von Qualität und Effizienz bei allen Verkehrsträgern;
- Transparenz durch verbesserte Zusammenarbeit auf zwischenstaatlicher und parlamentarischer Ebene bei stärkerer Beteiligung der sozioökonomischen Gruppen;
- die Einführung von flexiblen, aber verbindlichen Mechanismen der Konsultation von Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbänden, Umweltschutz- sowie Verbraucherorganisationen und Gewerkschaften bei verkehrspolitischen Entscheidungen im Rahmen des strukturierten Dialogs, bei der Realisierung transnationaler Verkehrsvorhaben sowie bei der Gestaltung einer integrierten gesamteuropäischen Verkehrspolitik,

Q. in der Erwägung, daß es in Zusammenarbeit mit dem Lenkungsausschuß der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen am 4. Juni 1996 eine gemeinsame Sitzung seines Ausschusses für Verkehr und Tourismus mit Repräsentanten aus siebzehn Parlamenten mittel- und osteuropäischer Staaten, die an der Errichtung transeuropäischer Netze beteiligt sind, abgehalten hat; die Teilnehmer dieser Sitzung

- unterstrichen die Bedeutung des strukturierten Dialogs über die Verkehrspolitik zwischen den Parlamentariern;
- unterstrichen die Notwendigkeit eines gemeinsamen Ansatzes bei der Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems, um eine nachhaltige Mobilität für Personen und Güter zu erreichen, die Umwelt zu schützen und die Sicherheit zu erhöhen;
- unterstrichen die Bedeutung der Lösung der Probleme im Bereich des Border-Crossing;
- räumten der koordinierten Entwicklung der Infrastrukturen Priorität ein, um die gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsströme bewältigen zu können;
- waren der Auffassung, die gemeinschaftliche Hilfe müsse zu einem verbesserten Finanzinstrument mit besseren Möglichkeiten weiterentwickelt werden, um dem Problem der Finanzierung der Infrastruktur in Mittel- und Osteuropa gerecht werden zu können;
- waren der Auffassung, der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz solle ein Bündel vereinbarter verkehrspolitischer Grundsätze auf der Grundlage der Kreta-Erklärung unterbreitet werden,

R. in der Erwägung, daß der Lenkungsausschuß der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen im Anschluß an die Konferenz von Kreta im zweimonatigen Rhythmus und seit Beginn des Jahres 1996 im monatlichen Abstand tagt zur Koordinierung der Weiterarbeit der Zwischenkonferenzen und der Arbeiten der Institutionen, zwischenstaatlichen Organisationen und der sonstigen beteiligten Organisationen; er bietet eine konstruktive und arbeitsfähige Basis für begleitende, vorbereitende und koordinierende Maßnahmen im Zusammenhang mit den gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen; im Lenkungsausschuß wurde ein Konzept für die Tagesordnung und die Struktur der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz erarbeitet,

S. in der Erwägung, daß der Vorschlag des Lenkungsausschusses folgende Bereiche umfaßt:

1. Follow-Up der zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz: Von Kreta nach Helsinki
 - 1.1. Entwicklungen in den Bereichen der Verkehrsgesetzgebung, Markt- und sozioökonomischen Strukturen und Infrastrukturen
 - 1.2. Verkehr und soziale Aspekte
 - 1.3. Probleme im Bereich des Border-Crossing
 - 1.4. Berichte/Vorschläge aus den regionalen und fachspezifischen Konferenzen
2. Transeuropäische Netze
 - 2.1. Weitere Entwicklung; Planung der Korridore - Up-date/mögliche Revision
 - 2.2. Infrastruktur und Finanzierung; public/private partnership
 - 2.3. Anlastung von Verkehrswegekosten
 - 2.4. Verkehr und Umwelt
 - 2.5. Verkehrssicherheit
3. Intelligente Nutzung der Verkehrssysteme

- 3.1. Verkehrsmanagement und organisatorische Aspekte
 - 3.2. Regulatorische und institutionelle Veränderungen
 - 3.3. Forschung und Entwicklung
 - 3.4. Telematikanwendungen in den verschiedenen Verkehrsträgerarten
 - 3.5. Verkehrsmittel der Zukunft,
1. hält ausdrücklich an den in der Prager Erklärung und in der Kreta-Erklärung aufgestellten Zielsetzungen und vorgeschlagenen Instrumenten als Grundlage für das weitere Vorgehen auf dem Wege zu einer integrierten gesamteuropäischen Verkehrskonzeption fest;
 2. begrüßt die Durchführung der regionalen und fachspezifischen Zwischenkonferenzen und stellt mit Befriedigung fest, daß bei der Durchführung dieser Zwischenkonferenzen das Europäische Parlament beteiligt wurde;
 3. wünscht die Fortsetzung des Dialogs seines Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr mit den für Verkehr zuständigen Parlamentsausschüssen der mittel- und osteuropäischen Staaten;
 4. hält ein Treffen mit Vertretern der Verkehrsausschüsse der nationalen Parlamente der Mitgliedstaaten der Europäischen Union für unbedingt erforderlich, um auf diesem Wege wichtige Zielvorstellungen für die Helsinki-Konferenz zu diskutieren und abzustimmen;
 5. stellt mit Befriedigung fest, daß die auf den Zwischenkonferenzen erarbeiteten Texte die Prinzipien und Grundgedanken der Prager Erklärung und der Kreta-Erklärung für den jeweiligen Bereich aufgreifen und weiterentwickeln;
 6. legt besonderen Wert auf die Entwicklung integrativer Konsultativmechanismen für die Sozialpartner, um eine nachhaltige Entwicklung bei der Schaffung marktwirtschaftlicher Strukturen, eines fairen Wettbewerbs im Verkehrsbereich, aber auch der sozialen Strukturen zu erreichen;
 7. fordert die Kommission auf, gemeinsam mit ihm und in Zusammenarbeit mit der amtierenden Ratspräsidentschaft, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, der Europäischen Verkehrskonferenz und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa vom 23. bis 25. Juni 1997 eine dritte gesamteuropäische Verkehrskonferenz einzuberufen;
 8. schlägt vor, diese Konferenz in Helsinki, Finnland abzuhalten und die schon vorliegende Einladung der finnischen Regierung zu akzeptieren;
 9. begrüßt den Vorschlag des Lenkungsausschusses, die vielgestaltige Rolle der Konferenz als Ort von Meinungsaustausch und Diskussion, als Impetus und mobilisierender politischer Faktor der gesamteuropäischen Verkehrspolitik und nicht zuletzt als Forum für Nichtregierungs-Organisationen und eine breite interessierte Öffentlichkeit in Helsinki auch durch eine begleitende Ausstellung zu stärken, die vor allem Beispiele für die wachsende Bedeutung moderner Technologien für den Verkehr und die Rolle der Telematik darstellen soll;
 10. begrüßt die Beteiligung der Industrie schon bei den Vorbereitungsarbeiten und deren Mitarbeit im Lenkungsausschuß;
 11. fordert die Institutionen und veranstaltenden Organisationen sowie die zuständigen Stellen des Gastgeberlandes auf, ihre Organe und Dienststellen zu beauftragen, die dritte Konferenz im Wege der Zusammenarbeit im informellen Lenkungsausschuß der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen sorgfältig vorzubereiten und dabei
 - a) ausgehend von der Prager Konferenz gemäß seiner Entschliebung vom 24. Januar 1991⁽¹⁾ und der Konferenz von Kreta gemäß seiner obengenannten Entschliebung vom 11. März 1994 den Teilnehmerkreis festzulegen, der Vertreter der Regierungen und Parlamente aller von der Gemeinschaft anerkannten europäischen Staaten, aller supra- und internationalen Regierungsorganisationen mit Zuständigkeiten in der europäischen Verkehrspolitik und der wichtigsten interessierten Nichtregierungsorganisationen und Verbände umfassen sollte; zusätzlich sollten Vertreter der

(1) ABl. C 48 vom 25.02.1991, S. 167.

Mittelmeer- und Schwarzmeeranrainerstaaten sowie der wichtigsten Industrienationen der Welt und Vertreter der Industrie als Beobachter⁽¹⁾ eingeladen werden;

- b) im Rahmen der der Kommission vom Parlament in Artikel B7-840 des Haushaltsplans 1997 zur Verfügung gestellten und unter Heranziehung der Sachbeiträge der Mitveranstalter die materiellen Voraussetzungen für das Gelingen der Konferenz zu schaffen;
 - c) das Programm und die endgültige Tagesordnung für die Konferenz auszuarbeiten, die nach einer feierlichen Eröffnung zwei Arbeitssitzungen mit mehreren parallelen Arbeitsgruppen zur Diskussion aktueller Fragen gesamteuropäischer und regionaler verkehrspolitischer Zusammenarbeit sowie eine abschließende Arbeitssitzung zur Diskussion und Annahme der Abschlußerklärung vorsehen sollte;
 - d) einen möglichst weitgehend konsensfähigen Entwurf einer Erklärung zum Stand und zur Weiterentwicklung der gesamteuropäischen Verkehrspolitik auszuarbeiten und den teilnehmenden Institutionen und Organisationen nach den ihnen jeweils zweckmäßig erscheinenden Verfahren zur Prüfung vorzulegen;
12. regt die Teilnehmer der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz an, Mechanismen und institutionelle Ansätze zu entwickeln, die alle verfügbaren und für eine fundierte Politik notwendigen Informationen für alle Beteiligten einschließlich der Wirtschafts- und Sozialpartner zugänglich machen, um eine größtmögliche Transparenz zur Entwicklung einer wirksamen gesamteuropäischen Verkehrspolitik zu erreichen;
13. regt an, die dritte gesamteuropäische Verkehrskonferenz einerseits an die Vorarbeiten von Prag und Kreta anzuschließen und die Umsetzung der Beschlüsse der beiden Konferenzen zu überprüfen, andererseits aber auch das Augenmerk auf diejenigen Problembereiche zu lenken, die in besonderem Maße als Aufgaben der kommenden Jahre verkehrspolitischer Anstrengung und Initiative bedürfen; die Struktur der Konferenz sollte daher die inhaltlichen Zielsetzungen der konzeptionellen Weiterentwicklung und der intelligenten Nutzung der TEN ebenso wie die Fragen der Verkehrssicherheit, des Verhältnisses von Verkehr und Umwelt und die Finanzierung der Infrastruktur durch jeweilige Behandlung in drei besonderen Arbeitsgruppen in den Mittelpunkt stellen, zu denen Berichterstatter aus dem Europäischen Parlament, der Kommission sowie der anderen beteiligten Organisationen und Institutionen Diskussionsgrundlagen vorlegen;
14. erkennt die Wichtigkeit der Revision des auf Kreta vorgestellten Korridor-Schemas an und unterstreicht sein besonderes Interesse an der Erwähnung und der Aufnahme zweier geographischer Regionen, die in der ersten Liste nicht erwähnt wurden, insbesondere den Euro-Arktik-Korridor in Nord-Ost-Europa (Schweden, Finnland, Rußland) und die notwendigen multimodalen Verkehrsverbindungen im Gebiet des ehemaligen Jugoslawien;
15. wünscht, daß eine immer engere Koordinierung mit den GUS-Staaten - nach dem Muster des "strukturierten Dialogs" mit den MOEL-Staaten - im Bereich des Verkehrs und der transeuropäischen Netze eingerichtet wird durch die, auch anhand der Ermittlung von Lösungen und multimodalen Korridoren als Erweiterungen der transeuropäischen Netze bis nach Asien und dem Nahen Osten ein Rahmen für die infrastrukturellen und finanziellen Erfordernisse dieser Länder ausgearbeitet wird; wünscht darüber hinaus die Einrichtung einer Koordinierung in der obengenannten Art mit den AKP-Staaten, um die möglichen Erweiterungen der transeuropäischen Netze bis nach Afrika festzulegen und die besonderen Erfordernisse dieser Länder im Verkehrsbereich zu prüfen;
16. ist zuversichtlich, daß der zu entwickelnde Entwurf einer Abschlußerklärung einen guten Ausgangspunkt für die Beratungen der Konferenz darstellt und ermächtigt bereits jetzt seinen Präsidenten - oder seine Vertreter - einer auf dieser Basis erarbeiteten Erklärung der dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz im Namen des Europäischen Parlaments grundsätzlich zuzustimmen;

(1) mit Rederecht in Arbeitsgruppen, aber ohne Einflußnahme auf Gestaltung der Tagesordnung und abschließende Erklärung.

1010/96

17. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung sowie den Bericht seines Ausschusses dem Rat, der Europäischen Kommission, dem Wirtschafts- und SozialausschuÙ, der Europäischen Verkehrskonferenz, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den Regierungen und den Parlamenten der zu der Konferenz einzuladenden Staaten zu übermitteln.