

20.06.96

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

EntschlieÙung zur Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und SozialausschuÙ und den Ausschuu der Regionen über die gemeinsame Verkehrspolitik - Aktionsprogramm 1995-2000

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 018696 - vom 17. Juni 1996. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung in der Sitzung am 6. Juni 1996 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drucksache 556/95 (Beschlui)

Entschließung zur Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über die gemeinsame Verkehrspolitik - Aktionsprogramm 1995-2000 (KOM(95)0302 - C4-0351/95)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission über die gemeinsame Verkehrspolitik - Aktionsprogramm 1995-2000 (KOM(95)0302 - C4-0351/95),
- in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik - Globalkonzept einer Gemeinschaftsstrategie für eine auf Dauer tragbare Mobilität (KOM(92)0494),
- in Kenntnis des Entschließungsantrags der Abgeordneten Lüttge und Simpson zur obligatorischen Anbringung von Spritzschutzeinrichtungen an Lastkraftwagen (B4-1326/95),
- unter Hinweis auf seine Entschließungen vom
 - . 18. September 1992 zum Grünbuch zu den Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt⁽¹⁾,
 - . 15. Dezember 1992 zu den Verzögerungen bei der Vervollständigung des Binnenmarktes im Verkehrssektor⁽²⁾,
 - . 22. Januar 1993 zu Elektrofahrzeugen für den Stadtverkehr⁽³⁾,
 - . 27. Mai 1993 zum Weißbuch zur künftigen Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik⁽⁴⁾,
 - . 18. Januar 1994 zur künftigen Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik⁽⁵⁾,
 - . 11. März 1994 zu den Verhandlungen mit der Schweiz in den Bereichen Straßen- und Luftverkehr⁽⁶⁾,
 - . 11. März 1994 zu Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und bestimmten Drittländern über den Güter- und Personenverkehr auf der Straße⁽⁷⁾,
 - . 22. April 1994 zu sozialen Aspekten im Verkehrssektor⁽⁸⁾,
 - . 28. September 1994 zum Bericht des Untersuchungsausschusses über den Güterkraftverkehr im Binnenmarkt vom Juli 1994⁽⁹⁾,
 - . 19. Januar 1995 zum europäischen Beitrag zur Entwicklung eines globalen Navigationssatellitensystems⁽¹⁰⁾,
 - . 14. Februar 1995 zur Entwicklung der Zivilluftfahrt in Europa⁽¹¹⁾,
 - . 7. April 1995 zu dem "Open Sky"-Übereinkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den USA⁽¹²⁾,

(1) ABl. C 284 vom 02.11.1992, S. 165.

(2) ABl. C 21 vom 25.01.1993, S. 37.

(3) ABl. C 42 vom 15.02.1993, S. 256.

(4) ABl. C 176 vom 28.06.1993, S. 164.

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

(6) ABl. C 91 vom 28.03.1994, S. 313.

(7) ABl. C 91 vom 28.03.1994, S. 298.

(8) ABl. C 128 vom 09.05.1994, S. 462.

(9) ABl. C 305 vom 31.10.1994, S. 50.

(10) ABl. C 43 vom 20.02.1995, S. 71.

(11) ABl. C 56 vom 06.03.1995, S. 28.

(12) ABl. C 109 vom 01.05.1995, S. 325.

- . 29. Juni 1995 zu den Telematikanwendungen im Verkehrssektor⁽¹⁾,
- . 16. November 1995 zur Überlastung des Luftraums und zur Krise des Luftverkehrs⁽²⁾,
- . 1. Februar 1996 zur Sicherheit auf See⁽³⁾,
- . 15. Februar 1996 zu der Flugzeugkatastrophe vor der Küste der Dominikanischen Republik⁽⁴⁾,
- . 15. März 1996 zu den Flug- und Arbeitszeiten für das Bordpersonal⁽⁵⁾,
- unter Hinweis auf seine Stellungnahmen vom
 - . 30. November 1994 zu Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze⁽⁶⁾,
 - . 13. Juli 1995 zum Kontrollgerät im Straßenverkehr (Tachograph)⁽⁷⁾,
 - . 13. Juli 1995 zur Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr⁽⁸⁾,
 - . 16. November 1995 zum Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft⁽⁹⁾,
 - . 16. November 1995 zum Alternativmodell für den Führerschein⁽¹⁰⁾,
 - . 29. November 1995 zur Schiffsausrüstung⁽¹¹⁾,
 - . 13. Februar 1996 zum Binnenschiffsverkehr⁽¹²⁾,
 - . 29. Februar 1996 zu Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr⁽¹³⁾,
 - . 29. Februar 1996 zur technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen⁽¹⁴⁾,
- unter Hinweis auf seinen Beschluß vom 13. Dezember 1995 betreffend den Gemeinsamen Standpunkt des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽¹⁵⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschlüsse vom 17. Mai 1995 zur Funktionsweise des Vertrags über die Europäische Union im Hinblick auf die Regierungskonferenz 1996 - Verwirklichung und Entwicklung der Union⁽¹⁶⁾ und vom 13. März 1996 (i) mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments zur Einberufung der Regierungskonferenz und (ii) zur Bewertung der Arbeiten der Reflexionsgruppe und Festlegung der politischen Prioritäten des EP im Hinblick auf die Regierungskonferenz⁽¹⁷⁾,
- unter Hinweis auf die Erklärung zum Abschluß der zweiten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz vom 14.-16. März 1994 auf Kreta (PE 203.975),
- unter Hinweis auf die Ergebnisse der Begegnung seines Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr mit den Ausschüssen für Verkehr der Parlamente der Mitgliedstaaten vom 25. und 26. September 1995 (PE 214.456),
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für soziale Angelegenheiten und Beschäfti-

-
- (1) ABl. C 183 vom 17.07.1995, S. 30.
 - (2) ABl. C 323 vom 04.12.1995, S. 92.
 - (3) ABl. C 47 vom 19.02.1996, S. 27.
 - (4) ABl. C 65 vom 04.03.1996, S. 172.
 - (5) ABl. C 96 vom 01.04.1996, S. 340.
 - (6) ABl. C 363 vom 19.12.1994, S. 23.
 - (7) ABl. C 249 vom 25.09.1995, S. 128.
 - (8) ABl. C 249 vom 25.09.1995, S. 139.
 - (9) ABl. C 323 vom 04.12.1995, S. 94.
 - (10) ABl. C 323 vom 04.12.1995, S. 107.
 - (11) ABl. C 339 vom 18.12.1995, S. 21.
 - (12) ABl. C 65 vom 04.03.1996, S. 30.
 - (13) ABl. C 78 vom 18.03.1996, S. 24.
 - (14) ABl. C 78 vom 18.03.1996, S. 26.
 - (15) ABl. C 17 vom 22.01.1996, S. 58.
 - (16) ABl. C 151 vom 19.06.1995, S. 56.
 - (17) ABl. C 96 vom 01.04.1996, S. 77.

gung, des Haushaltsausschusses, des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik, des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Außenwirtschaftsbeziehungen (A4-0075/96),

- A. in der Erwägung, daß der im Laufe der Geschichte in Europa erzielte Fortschritt auf der Qualität und dem Ausbau der Kommunikationsnetze beruht,
- B. in der Erwägung, daß der transeuropäische Verkehr und die entsprechenden Netze die tragenden Säulen der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung sind,
- C. in der Erwägung, daß das funktionelle Erfordernis eines leistungsstarken und wirtschaftlichen Verkehrsnetzes die Grundlage darstellt für den Binnenmarkt, die Freizügigkeit und den freien Warenverkehr, die Integration und die Entwicklung des gesamten europäischen Kontinents sowie für seinen wirtschaftlichen Wiederaufschwung und die Besserung der Beschäftigungslage,
- D. in der Erwägung, daß die weltweiten Herausforderungen wie etwa die auf Dauer tragbare Mobilität, die von der gemeinsamen Verkehrspolitik (GVP) und den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN) aufgegriffen werden müssen, durch eine Vertiefung und eine Zunahme der gemeinsamen Maßnahmen auf europäischer Ebene einer glaubhaften Antwort bedürfen,
- E. in der Erwägung, daß die Beachtung des Subsidiaritätsprinzips gemäß Artikel 3 b EGV im spezifischen Umfeld der Verkehrspolitik nicht als Vorwand dafür dienen kann, die anderen Grundsätze und Interessen zum Teil außer acht zu lassen, die durch den EU-Vertrag festgelegt worden sind, wie etwa den Umweltschutz, die Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Lebensqualität, das kontinuierliche wirtschaftliche und soziale Wachstum sowie den dauerhaften Frieden und die nachhaltige Entwicklung des europäischen Kontinents,
- F. in der Erwägung, daß ein leistungsstarkes und wirtschaftliches Verkehrsnetz und die entsprechenden Beziehungen zu Drittländern die Belange des öffentlichen Dienstes, den Umweltschutz, die Verkehrssicherheit und die Verbesserung der Verbindungen vor allem in den rückständigen Gebieten und die Integration der Randgebiete - vor allem der Regionen in extremer Randlage - berücksichtigen müssen, um den sozioökonomischen Bedürfnissen der modernen Gesellschaft zu genügen und ihnen entgegenzukommen,
- G. unter Hinweis auf die grundlegende Bedeutung des Verkehrs im Hinblick auf die Verringerung der Abhängigkeit der Regionen in extremer Randlage von außen sowie die Gewährleistung ihrer Zugänglichkeit und somit in Erwägung der Notwendigkeit, in den Inselregionen der Europäischen Union eine angemessene Verkehrspolitik durchzuführen, mit deren Hilfe die auf die besonderen geographischen Merkmale zurückzuführenden Benachteiligungen verringert werden,
- H. in der Erwägung, daß der Verkehr und die Verkehrsinfrastrukturen zu den Schlüsselaspekten der Raumordnung zählen und sich daher unmittelbar auf die regionalen Ungleichgewichte auswirken,
- I. in der Erwägung, daß die Priorität, die den Zielen der transeuropäischen Netze gemäß Artikel 129 b des EG-Vertrags für die Rand- und Inselgebiete eingeräumt wurde, die raumordnungspolitische Funktion der Netze und ihren wesentlichen Beitrag zur Bekämpfung der regionalen Ungleichgewichte nur noch unterstreicht,
- J. in der Erwägung, daß mit dem Aktionsprogramm ein integriertes, sicheres, zugängliches, leistungsstarkes, wirtschaftliches, wettbewerbsorientiertes und umweltgerechtes Verkehrssystem verwirklicht werden soll, bei dem die Belange der Benutzer und der Beschäftigten in diesem Bereich berücksichtigt werden; ferner in der Erwägung, daß die Verbesserung der Qualität des europäischen Verkehrssystems eines der Ziele des Aktionsprogramms ist,

- K. in der Erwägung, daß sich die gemeinsame Verkehrspolitik allerdings nicht darauf beschränken darf, ein Verkehrssystem mit diesen Eigenschaften zu schaffen, sondern auch das Ziel verfolgen muß, eine Verkehrs- und Sicherheitserziehung und eine entsprechende Kultur zu begründen,
- L. in der Erwägung, daß das Aktionsprogramm 1995-2000 als organische praktische Weiterentwicklung nicht nur des Weißbuchs der Kommission über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, sondern auch seiner obengenannten Entschlüsse vom 27. Mai 1993 und 18. Januar 1994 zur künftigen Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik betrachtet werden muß,
- M. in der Erwägung, daß die politische und wirtschaftliche Analyse der Kommission zur Festlegung des Zeitplans der gemeinsamen Verkehrspolitik bis zum Jahre 2000 unzulänglich ist, da sie sich auf das Dokument des Gesetzgebungsprogramms auf der Grundlage dieser Entschlüsse beschränkt und nicht durch wirtschaftliche und statistische Daten abgestützt wird, die für die Beurteilung und Vorbereitung jeder Wirtschafts- und Sozialpolitik unverzichtbar sind,
- N. in der Erwägung, daß im Aktionsprogramm der Kommission die regionale Dimension völlig außer acht gelassen wird, d.h. die Auswirkungen der gemeinsamen Verkehrspolitik auf die regionalen Ungleichgewichte,
- O. in der Erwägung, daß die grundlegenden Probleme des Verkehrswesens, etwa die Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Lebensstandard, die Überbeanspruchung des Luftraums und des Straßenverkehrsraums, das modale und regionale Ungleichgewicht, seit dem Erscheinen des Weißbuchs zur gemeinsamen Verkehrspolitik unverändert fortbestehen und in manchen Fällen immer schwieriger werden,
- P. in der Erwägung, daß ein optimales Gleichgewicht zwischen den einzelnen Verkehrsträgern nicht erreicht werden kann, solange die Verkehrsinfrastrukturkosten und die externen Kosten den einzelnen Verkehrsarten auf völlig verschiedene Weise angelastet werden,
- Q. in der Erwägung, daß das vorgelegte Aktionsprogramm 1995-2000 zwar wichtige Aktionen für die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik und von trans-europäischen Netzen enthält, aber mit Maßnahmen zur Erhöhung der allgemeinen Effizienz und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsmittel verknüpft werden muß, wobei diese Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit der Industrie durchzuführen sind,
- R. in der Erwägung, daß zwischen den für den Zeitraum 1994-1999 für die trans-europäischen Verkehrsnetze vorgesehenen Mitteln der Gemeinschaft (1.868 Millionen ECU) und den im Weißbuch Delors für den gleichen Zeitraum vorgesehenen Gesamtkosten der von der Kommission geplanten Vorhaben (200 Milliarden ECU) eine ungeheure Lücke klafft,
- S. in der Erwägung, daß die Strukturfonds und der Kohäsionsfonds für die Verkehrsinfrastrukturen die mit Abstand wichtigsten Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft sind,
- T. in der Erwägung, daß die gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen und die Fortführung der gesamteuropäischen Verkehrspolitik einen sehr wichtigen Raum auch in der zukünftigen Arbeit von Kommission und Europäischem Parlament einnehmen werden,
- U. unter Hinweis darauf, daß die TEN-Beschlüsse im Falle ihrer Verwirklichung im Geist der gemeinsamen Verkehrspolitik nicht nur einen allgemeinen Anreiz für die europäische Wirtschaft darstellen, sondern auch die Europäische Union ihren Bürgern näherbringen, da es sich um sichtbare und arbeitsplatzschaffende Maßnahmen handelt,

- V. in der Erwägung, daß die Verkehrsnachfrage praktisch parallel zum Bruttoinlandsprodukt gestiegen ist (etwa 2,6% real) und daß die Verkehrsdienste etwa 7 Mio. Menschen beschäftigen und ca. 4% des Bruttoinlandsprodukts aufbringen,
- W. in der Erwägung, daß soziale und wirtschaftliche Gründe es sinnvoll erscheinen lassen, für den Verkehr, den Fremdenverkehr und die Kommunikationssysteme das System einer einheitlichen Uhrzeit in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuwenden, wobei an dem anderen von ihm in seiner Stellungnahme vom 17. Dezember 1993⁽¹⁾ zur siebten Richtlinie 94/21/EG über die Sommerzeit⁽²⁾ postulierten Grundsatz einer einheitlichen Zeitzone für die gesamte Gemeinschaft (mit Ausnahme Griechenlands) festzuhalten ist; unter Hinweis darauf, daß die gegenwärtige Sommerzeitregelung in der Praxis den im äußersten Westen gelegenen Ländern (Portugal, Irland) eine zusätzliche Stunde verschafft; unter Hinweis darauf, daß das Vorrücken der Uhr um nur eine Stunde eine einheitliche Uhrzeit in Europa ermöglicht hätte,

allgemeine Überlegungen

1. fordert die Kommission auf, das erste Aktionsprogramm zur gemeinsamen Verkehrspolitik 1995-2000 mit statistischen Angaben zu dem derzeitigen und dem geschätzten künftigen Verkehrsaufkommen auf den internationalen Hauptverkehrswegen für die einzelnen Verkehrsarten zu unterbauen, EU-weite Datenbanken über Verkehrsunfälle und Verletzte für die einzelnen Verkehrsarten aufzubauen und ferner alle im Aktionsprogramm vorgesehenen Maßnahmen an das angestrebte allgemeine Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik anzugleichen; hierbei sollten Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltgerechtere Verkehrsträger, wie die Schiene, die Wasserwege - zur Fahrgastbeförderung im Stadtbereich und zur Beförderung von Waren über große Entfernungen - und die nichtmotorisierte Mobilität, stärker intensiviert werden;
2. begrüßt die Ziele des von der Kommission ausgearbeiteten Aktionsprogramms 1995 - 2000 und vor allem den darin enthaltenen Grundsatz: "Effiziente Verkehrssysteme sind wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und für Wachstum und Beschäftigung";
3. billigt die von der Kommission gewählten großen Aktionsbereiche: Ausbau der Systeme, Verbesserung des Umweltschutzes, Verbesserung der Sicherheit, Berücksichtigung der sozialen Dimension;
4. erkennt an, daß das Aktionsprogramm der Kommission ein notwendiger und nützlicher Rahmen für die Umsetzung der Ziele und Prioritäten des Weißbuchs zur künftigen Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik ist, wenngleich ein konkreterer Ansatz und die Einbeziehung umfassenden statistischen Materials wünschenswert wäre;
5. fordert die Kommission dennoch auf, im Anschluß an die III. Europäische Verkehrskonferenz in Helsinki und spätestens bis zum 31. Oktober 1997 ein geändertes Aktionsprogramm 1997-2000 zur gemeinsamen Verkehrspolitik und zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen auszuarbeiten, das die neuen Vorschläge des Europäischen Parlaments, des Ausschusses der Regionen und des Wirtschafts- und Sozialausschusses enthält;
6. fordert ferner, daß die Kommission ab dem 31. Juli 1998 alle zwei Jahre ein umfassendes Planungs- und Umsetzungsdocument zur gemeinsamen Verkehrspolitik erstellt, in dem die erreichten Ziele, insbesondere im Bereich der Angleichung der Verkehrsarten, sowie die Auswirkungen der gemeinsamen Verkehrspolitik auf andere Politikbereiche und umgekehrt angegeben werden und dem eine jeweils aktualisierte, nach Bereichen gegliederte statistische Beurteilung

(1) ABl. C 20 vom 24.01.1994, S. 531.

(2) ABl. L 164 vom 03.06.1994, S. 1.

der jüngsten Entwicklung des Verkehrswesens und der Verkehrssicherheit beigefügt ist;

7. wünscht, daß die Kommission bis zum Jahr 2000 ein neues Weißbuch im Hinblick auf die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik und der trans-europäischen Verkehrsnetze zu Beginn des 21. Jahrhunderts ausarbeitet;
8. fordert eine genaue Kosten-/Nutzen-Analyse sowohl auf sektoraler wie auf nationaler Ebene für sämtliche Rechtsvorschriften, die im Hinblick auf Regelungen für einzelne Teilbereiche des Verkehrs vorgeschlagen werden;
9. wünscht, daß in das geänderte Aktionsprogramm ein schlüssiger Finanzierungsrahmen aufgenommen wird, der die Koordinierung mit den bestehenden Strukturinstrumenten gewährleistet, insbesondere mit dem EFRE und dem Kohäsionsfonds;
10. hält es für dringend notwendig, daß das geänderte Aktionsprogramm auch einen Teil enthält, der sich mit den notwendigen Mitteln für eine koordinierte Durchführung der Verkehrspolitik sowie der Leitlinien für die Infrastrukturen und den Aktionen der Strukturfonds und der Kohäsionsfonds befaßt;
11. fördert eine stärkere Einbeziehung der Zoll- und Wettbewerbspolitik in die Verkehrspolitik; weist darauf hin, daß im Zeichen der Liberalisierung der Märkte häufig Zollverfahren abgeschafft bzw. Grenzen geöffnet werden, während die Verkehrsunternehmen auf nationaler Ebene weiterhin unter Benachteiligungen - beispielsweise bei den Gebühren bzw. den Rechtsvorschriften für einzelne Teilbereiche des Verkehrs - zu leiden haben;
12. ist der Auffassung, daß die Maßnahmen im Verkehrswesen im Zeitraum 1996-2000 sich insbesondere auf die Anlastung der externen Verkehrskosten, die Rationalisierung des Marktes, die Verkehrsforschung, die Verkehrssicherheit sowie den Umweltschutz konzentrieren und dazu die Initiativen im Bereich der trans-europäischen Netze eng mit der Änderung des derzeitigen europäischen Verkehrssystems verknüpfen müssen mit dem Ziel, ein intermodales integriertes Verkehrssystem zu schaffen, das weniger umweltbelastend ist, eine auf Dauer tragbare Mobilität gewährleistet und Anreize vor allem für die Entwicklung von Verkehrsnetzen in Gebieten mit schwacher Infrastruktur bietet;
13. fordert die Kommission auf, eine eingehende Untersuchung über die sozialen und beschäftigungsspezifischen Auswirkungen der Liberalisierung des Transportsektors in Europa durchzuführen und dem Parlament darüber zu berichten; weist auf seine unzähligen unbeachteten Bemühungen hin zu erwirke, daß die Liberalisierungsprozesse von sozialen Maßnahmen begleitet werden;
14. teilt die Ansicht der Kommission, daß der Dialog zwischen den Sozialpartnern auf dem Verkehrssektor weiterhin gefördert werden muß; hält es daher für unerläßlich, darauf hinzuwirken, daß die Sozialpartner vor allem in den Paritätischen Ausschüssen das geeignete Umfeld für die Suche nach Verhandlungslösungen finden;
15. fordert die Kommission jedoch auf, Rechtsvorschlüsse vor allem hinsichtlich der Arbeitszeit für die in der Rahmenrichtlinie 93/104/EG⁽¹⁾ ausgeschlossenen Sektoren vorzulegen, falls die Sozialpartner nicht innerhalb einer vernünftigen Frist zu einem Übereinkommen gelangen; führt als Beispiel die unzumutbare Verzögerung der Revision der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85⁽²⁾ an; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß im Einklang mit der Rahmenrichtlinie die Arbeitszeit 48 Stunden nicht übersteigen darf;
16. hält es im übrigen für erforderlich, daß die Kommission größere Anstrengungen bei der Überwachung und Kontrolle der Durchführung der Vorschriften im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen und -zeiten in dem Sektor unternimmt;

(1) ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

(2) ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

- erwartet insbesondere, daß die Einhaltung der Arbeitszeiten in allen Mitgliedstaaten wirksam kontrolliert wird und fordert deshalb die Kommission auf, Vorschläge zu unterbreiten, wie in den Mitgliedstaaten wirksam kontrolliert werden kann;
17. fordert die Kommission auf, Rechtsvorschläge bezüglich eines effizienten europaweiten Pannen- und Rettungsdienstes und einer europaweiten Festlegung eines Grenzwertes hinsichtlich eines Fahrverbotes bei Alkoholgenuß zu unterbreiten;
 18. fordert die Kommission außerdem auf, die Möglichkeit zu prüfen, die vorgenannte Rahmenrichtlinie auf das "nichtreisende" Personal des Verkehrssektors auszudehnen, nach dem Beispiel der von den Sozialpartnern für das Bodenpersonal des Luftfahrtsektors erreichten Übereinkunft;
 19. weist auf die unlösliche Verbindung zwischen Sicherheit, Umweltschutz, Ausbildung und Arbeitsbedingungen hin; fordert daher von der Kommission konkrete Maßnahmen zur Förderung der Ausbildung auf diesem Sektor sowie die gegenseitige Anerkennung der Lizenzen, Diplome und beruflichen Befähigungsnachweise; weist darauf hin, daß aufgrund der Besonderheiten des Sektors Maßnahmen notwendig sind, um vor allem durch eine fortdauernde Ausbildung den Übergang zu neuen Aufgabenbereichen und die Anpassung an die neuen Technologien zu erleichtern;
 20. fordert die Kommission auf, darzulegen, welche Schlüsse daraus gezogen werden können, daß im Rahmen des HELIOS-II-Programms der Schwerpunkt auf Mobilität liegt, und aus der Liste der vorrangigen Themen im Sinne von Anhang II ihres Dokuments vom Oktober 1993, das auch zu prüfende Fragen, wie z.B. die Anpassung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Anpassung von Abfahrts- und Ankunftsarten, dem Transport von Tür zu Tür für Personen, die nicht die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können, und die Möglichkeit der Anpassung von Fahrzeugen umfaßt; fordert den Rat dringend auf, die Annahme eines künftigen HELIOS-Programms nicht zu blockieren;
 21. fordert die Kommission nachdrücklich auf, sicherzustellen, daß alle Vorschläge im Zusammenhang mit dem Verkehrssektor, einschließlich der Forschung, die spezifischen Ansichten und Anliegen der Behinderten berücksichtigen, daß, soweit möglich, Hindernisse, die der Mobilität im Wege stehen, auf der Planungsebene für alle Verkehrsträger beseitigt werden und daß dem Problem der Ausbildung und Unterrichtung von Arbeitnehmern mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird, damit sie die ihnen zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel optimal nutzen können, wozu auch die Ausbildung des Verkehrspersonals gehört, um es in die Lage zu versetzen, Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit zu helfen;
 22. schlägt die Schaffung eines "Europäischen Forums über die sozialen Aspekte der GVP" vor, das den Dialog zwischen allen Akteuren dieses Sektors (Europäisches Parlament, DG VII und DG V der Kommission, Mitgliedstaaten, Sozialpartner, Vereinigungen der Benutzer und Umweltschutzverbände, sowie interessierte internationale Organisationen, vor allem IMO und IAO) fördern sollte mit dem Ziel, einen europäischen "Kompatibilitätspakt" für die GVP des nächsten Jahrhunderts zu erstellen;
 23. bedauert das Fehlen spezifischer umweltpolitischer Vorschläge im Arbeitsprogramm der Kommission;
 24. ist der Auffassung, daß im Bereich der Sicherheit besondere Anstrengungen erforderlich sind, um einen hohen Sicherheitsstandard zu erreichen, der für die gesamte Europäische Union gilt;
 25. begrüßt das längst fällige Grünbuch über faire und effiziente Preise im Verkehr - Politische Konzepte zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union (KOM(95)0691) und äußert die Hoffnung, daß dadurch ein Großteil der verdeckten Subventionen für den Kraftverkehr be-

seitigt wird; ist der Ansicht, daß die Internalisierung der externen Kosten eine Frage ist, der hohe Priorität eingeräumt werden sollte, und daß die im Grünbuch enthaltenen Ansätze zu diesem Thema deutlich zeigen, welche Möglichkeiten hier bestehen; fordert daher, daß auf den geeigneten Ebenen unverzüglich konkrete Maßnahmen folgen;

26. erinnert daran, daß die Einbeziehung der externen Kosten als Methode zur Beeinflussung der Wahl der Verkehrsmittel nur wirksam sein kann, wenn es eine echte Wahlfreiheit für die Benutzer gibt, was in Gebieten mit erheblichen Infrastrukturdefiziten, insbesondere in den Randgebieten, nicht der Fall ist;
27. weist nachdrücklich darauf hin, daß die verfügbaren Finanzmittel der gemeinsamen Verkehrspolitik und der transeuropäischen Verkehrsnetze von den Mitgliedstaaten und von der Europäischen Union beträchtlich angehoben werden müssen, um den sozioökonomischen und umweltspezifischen Herausforderungen, die sich der Europäischen Union in diesem Bereich stellen und die als allgemeiner Anreiz für die europäische Wirtschaft dienen können, gerecht zu werden;
28. erinnert daran, daß die größten Finanzquellen der Gemeinschaft für die Verkehrspolitik und die transeuropäischen Netze die Strukturfonds und der Kohäsionsfonds sind; hält es für notwendig, bei der Durchführung der gemeinsamen Leitlinien von der richtungsweisenden Funktion, die diese beiden Fonds durch die Auswahl von Projekten und Programmen haben, zu profitieren; hält folglich eine möglichst enge Koordination zwischen der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik und den Strukturpolitiken für unabdingbar;
29. weist die Kommission darauf hin, daß sich die Kosten für die Überlastung des Straßenverkehrs in der EU jährlich auf etwa 2% des BIP belaufen; ist der Ansicht, daß gezielte Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastrukturen und zur Förderung der alternativen Verkehrsformen und des kombinierten Verkehrs Mittel für die Schaffung neuer Arbeitsplätze freisetzen werden;
30. fordert die Kommission auf, ihr Aktionsprogramm in Anwendung des Subsidiaritätsprinzips und unter Beachtung der Kompetenzaufteilung in den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit den regionalen und lokalen Körperschaften durchzuführen;
31. bedauert, daß im Titel IV (Verkehr) des EG-Vertrags keine globale gemeinsame Verkehrspolitik vorgesehen ist, die alle Aspekte dieser wichtigen Tätigkeit unter wirtschaftlichem und sozialem Gesichtspunkt, insbesondere in bezug auf die Verkehrssicherheit, umfaßt, und erneuert seine in der Entschliebung vom 18. Januar 1994 erhobene Forderung an die Kommission, bis zum 31. Mai 1996 einen Bericht über die Eignung des EU-Vertrags als Rechtsgrundlage für Entscheidungen über ein neues Konzept der gemeinsamen Verkehrspolitik vorzulegen;
32. fordert folglich, daß im Zuge der Revision des Vertrags eine integrierte gemeinsame Verkehrspolitik geschaffen wird, bei der die finanziellen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Ziele der EU berücksichtigt werden; wünscht ferner, daß im Rahmen der Politiken der Europäischen Union im Vertrag der Begriffsinhalt und der Umfang von "öffentlichem Dienst", "Universaldienst", "Zugänglichkeit", "Gleichheit", "Kontinuität" und "Qualität" spezifiziert werden, wobei auch Zuständigkeiten im Bereich der Sicherheit und der Kontrolle des Luftverkehrs vertraglich festzuschreiben sind;
33. fordert, daß das Subsidiaritätsprinzip auf die Sommerzeit Anwendung findet, um die den Mitgliedstaaten entstehenden praktischen Schwierigkeiten zu vermeiden und wieder zu einer festen Uhrzeit für das gesamte Jahr zurückzukehren; fordert die zügige Einführung eines einheitlichen europäischen Systems ohne Umstellung von Winter- auf Sommerzeit entsprechend den Grundsätzen, die im Übereinkommen von Washington festgelegt worden sind, das auf dem Übergang der Sonne am Bezugsmeridian (Zentralmeridian) der Zeitzone von 15° basiert;

34. fordert die Kommission auf, die beträchtlichen staatlichen Subventionen zu überprüfen, durch die der Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zur Zeit verzerrt wird; weist darauf hin, daß in den meisten Ländern beispielsweise der Seeverkehr für die eigenen Infrastrukturkosten aufkommen muß, während der Eisenbahnverkehr zum großen Teil aus Steuermitteln finanziert wird, daß die staatliche Unterstützung für verschiedene Verkehrsträger ein großes Problem ist, nicht zuletzt bei Fluggesellschaften, beim kombinierten Verkehr und bei den Eisenbahnen, und daß dies die Möglichkeiten für einen Wettbewerb unter gleichen Bedingungen verschlechtert und damit den Binnenmarkt im Bereich des Verkehrs in Gefahr bringt;
35. ist der Ansicht, daß die im Maschinenraum anfallenden Ölschlämme ("sludge") nicht zuletzt in der Ostsee ein Problem sind, wo diese Art Öl von vielen Schiffen direkt ins Meer verklappt wird, und daß die Einführung von Annahmenvorschriften für Ölschlamm in den Häfen der EU dieser umweltzerstörenden Praxis entgegenwirken könnte;
36. bedauert, daß das Programm keinerlei Angaben zu Maßnahmen bezüglich eines der schwerwiegendsten Probleme enthält, die in den letzten Jahren in der EU entstanden sind, nämlich zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität im Zusammenhang mit Transporten im Rahmen des gemeinschaftlichen Versandverfahrens und in Drittländer im Rahmen der TIR-Konvention; weist darauf hin, daß diese Kriminalität vor allem im Zusammenhang mit internationalen LKW-Transporten auftritt; fordert, daß dieses Problem, das von größter Bedeutung für die Entwicklung der Transporte innerhalb der EU ist, im Arbeitsprogramm aufgegriffen wird;
37. hält es für unerlässlich, daß die Staatsgrenzen als Störfaktoren einbezogen werden, und ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, daß die Verkehrspolitik die besonderen Erfordernisse der Grenzregionen berücksichtigen sollte;

Straßenverkehr

38. fordert die Kommission auf, einen Vorschlag zur Festlegung einheitlicher Kfz-Steuern und einheitlicher Mineralölsteuern für den Güterfernverkehr vorzulegen, um die noch immer bestehenden fiskalischen Wettbewerbsverzerrungen im ansonsten einheitlichen Binnenmarkt endlich zu beseitigen;
39. bedauert das Fehlen einer allgemeinen Strategie der Kommission, die voraussichtliche Zunahme des Kfz- und Lkw-Verkehrs zu drosseln;
40. hält es für erforderlich, die Zuständigkeiten des für Verkehr und die trans-europäischen Verkehrsnetze zuständigen Mitglieds der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit im Interesse der technischen Verbesserung der Fahrzeuge und der Straßenverkehrsinfrastruktur, die für die Belange der Straßenverkehrssicherheit unverzichtbar sind, auf den Industriebereich auszuweiten und in der Folge ein Programm zur Harmonisierung der Anforderungen an die Fahrzeuge (auch Fahrräder), der Infrastrukturen und der Verkehrsregeln zu entwickeln, ohne das Subsidiaritätsprinzip zu beeinträchtigen;
41. fordert daher, daß folgende Bereiche auf europäischer Ebene harmonisiert werden:
- Dreipunkt-Sicherheitsgurte für Omnibusse sowie Anschnallpflicht auf den Vorder- und Rücksitzen von Personenkraftwagen,
 - obligatorischer Einbau von Spritzschutzeinrichtungen für Lastkraftwagen
 - Überrollbügel in Omnibussen und Minibussen,
 - die Beschilderung von Straßen und die Sicherheitsausstattung der Kraftfahrzeuge,
 - obligatorische Anbringung von Standstreifen und entsprechende Notrufsäulen auf dem gesamten europäischen Autobahnnetz,
 - technische Überprüfung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen,
 - Punkte-Führerschein,

- Blutalkoholgehalt von Fahrzeugführern und die entsprechenden Überwachungssysteme,
 - Geschwindigkeitsbegrenzungen,
 - Versicherungsverfahren bei Unfällen;
42. fordert einen strategischen Plan zur Straßenverkehrssicherheit, der unter anderem die allgemeinen Sicherheitsgrundsätze enthält, die bei den TEN-Infrastrukturen unbedingt beachtet werden müssen, den Schutz der am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer, wie z.B. Fußgänger und Fahrradfahrer oder Jugendliche und ältere Menschen, sowie quantifizierte Zielvorgaben zur Verringerung der Zahl der Unfälle und der Opfer im Straßenverkehr;
43. fordert die Kommission auf, unverzüglich gemeinschaftliche Forschungsmittel für die Entwicklung leistungsfähiger Vorrichtungen gegen Nebel im Straßenverkehr und ihren Einsatz bereitzustellen;
44. fordert, daß die sozialkundliche Erziehung zur Benutzung der Verkehrsmittel und zur Straßenverkehrssicherheit in den Lehrplänen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zum Pflichtfach erhoben und durch besondere Gemeinschaftsprogramme abgestützt wird;
45. unterstreicht, daß im Bereich des Personenkraftverkehrs und des Güterkraftverkehrs die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden müssen, damit die Mitgliedstaaten ihrer Aufgabe nachkommen, die Einhaltung der europäischen Rechtsvorschriften zu kontrollieren, um Betrugereien und Verstößen entgegenzuwirken;
46. fordert die Angleichung der Lizenzen für Kabotage-Beförderungen auf der Straße im Auftrag Dritter auf dem gesamten Gebiet der Gemeinschaft entsprechend der Verordnung (EWG) Nr. 881/92⁽¹⁾, wobei jede Lizenz auf das beantragende Beförderungsunternehmen und nicht auf das einzelne Fahrzeug auszustellen ist; fordert ferner die Ausweitung der europäischen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Straßenverkehrsunternehmers auch auf jene Unternehmen, die heute davon befreit sind (bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 t);
47. fordert die unverzügliche und vollständige Überarbeitung der obengenannten Sozialverordnung im Bereich des Straßenverkehrs (EWG) Nr. 3820/85 im Hinblick auf eine flexible Definition des Begriffs "Lenkzeit" sowie die Angleichung der Berufsausbildung in diesem Bereich durch Anpassung an hohe Sicherheitsstandards; fordert ferner den Einbau der sogenannten Black Box in Nutzfahrzeugen;
48. fordert die Kommission auf, die genauen Zielvorgaben zur Verringerung der Emissionsgrenzwerte entsprechend den Zielen des Fünften Aktionsprogramms "für eine auf Dauer tragbare Entwicklung" zu bekräftigen, um bis zum Jahr 2000 zu einer Begrenzung des CO₂-Ausstoßes auf dem Niveau von 1990, bis zum Jahr 2002 zur Markteinführung von Fahrzeugen ohne jeglichen CO₂-Ausstoß, bis zum Jahre 2005 zu einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 20% gegenüber den Werten von 1990 und bis zum Jahre 2005 zu einer Verringerung des Ausstoßes der anderen Schadstoffe um 50% gegenüber 1990 zu gelangen;
49. fordert die Kommission auf, Anreize für die Verschrottung vorzusehen, da der Fahrzeugbestand in vielen Mitgliedstaaten veraltet ist, was mit negativen Auswirkungen im Hinblick auf die Sicherheit und den Schutz der Umwelt einhergeht; hält deshalb Maßnahmen zur Förderung der Erneuerung des Fahrzeugbestands für sinnvoll, um die Umweltbelastung zu verringern und der Automobilproduktion sowie den eng mit ihr verknüpften Branchen die notwendigen Impulse zu geben;

(1) ABl. L 95 vom 09.04.1992, S. 1.

50. betrachtet es als äußerst wichtig, daß die Kommission heute, da die europäische Autoindustrie hinter der Autoindustrie anderer Weltteile zurückzubleiben droht, eine Bestandsaufnahme der Leistungen auf diesem Gebiet für die Entwicklung neuer Motorentypen, z.B. batteriebetriebener Motoren oder sogenannter Hybridmotoren, durchführt;
51. fordert die Weiterentwicklung der bereits im Güterkraftverkehr eingesetzten Telematikinfrastrukturen und insbesondere die Angleichung der Mehrzweck-Zahlkarten (Parkplätze, öffentlicher Nahverkehr, Autobahngebühren usw.);

intermodaler/kombinierter Verkehr

52. weist darauf hin, daß es weiterer positiver Maßnahmen zur Förderung der kombinierten Verwendung der verschiedenen Verkehrsarten bedarf, um bei minimaler Umweltbelastung ein Höchstmaß an wirtschaftlicher Effizienz zu erreichen;
53. weist darauf hin, daß der kombinierte Verkehr als förderungswürdiger Verkehrsträger dringend eine eigene gemeinschaftliche Definition erhalten muß, wobei die spezifischen Techniken für Terminals, die Ladeeinheiten, die Informationssysteme und die Versicherungssysteme angeglichen und mit Hilfe von Steuererleichterungen Neugründungen von Unternehmen in diesem Bereich und positive Maßnahmen zugunsten der Fluß- und Seehäfen, die sich für diese Zwecke eignen, als wesentliche Komponente des europäischen Verkehrssystems gefördert werden sollten;
54. hält es für zweckmäßig, auf die Verabschiedung des Vorschlags (KOM(95)0337) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70⁽¹⁾ über Erleichterungen für den kombinierten Warenverkehr zu drängen;

Luftverkehr

55. bekräftigt seine Forderung nach Verwirklichung eines einheitlichen Überwachungs- und Managementsystems der Europäischen Union für den Luftverkehr, das für die anderen Staaten Europas offen sein soll, sowie folgender Einzelmaßnahmen:
 - kurzfristige Verschärfung der Angleichungsvorschriften, insbesondere in bezug auf die Flugtauglichkeitszeugnisse und die Bestimmungen für die Wartung und Sicherheit von Flugzeugkabinen;
 - Verschärfung der bestehenden Vorschriften über Unfälle und Zwischenfälle im zivilen Luftverkehr durch Schaffung von Systemen zur Meldung von Zwischenfällen und durch Koordinierung der diesbezüglichen nationalen Daten auf Gemeinschaftsebene;
 - Verabschiedung einer auf Artikel 94 des EG-Vertrags gestützten Verordnung, in der die Kriterien für die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfen mit den Grundsätzen des gemeinsamen Marktes eindeutig festgelegt werden;
 - Normen für den Schutz der Gesundheit des Bordpersonals;
 - Normen für gemeinsame Anforderungen an die berufliche Ausbildung und Qualifikation für sämtliche Funktionen in diesem Bereich;
 - Schaffung eines gemeinschaftlichen Registers für Luftverkehrsunternehmen;
 - Vereinheitlichung und Verschärfung der Normen für Lärmbelästigung durch Flugzeuge und deren Schadstoffemissionen;
 - Normen für den Schutz der Passagiere (d.h. Entschädigung bei Flugzeugunglücken, Verhaltenskodex für Reisebüros und Fluggesellschaften im Hinblick auf eine bessere Information der Passagiere);
56. bedauert ferner das Fehlen einer umfassenden Strategie für den Luftverkehr und einer spezifischen Untersuchung seiner sämtlichen Umweltauswirkungen;

(1) ABl. L 130 vom 15.06.1970, S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3578/92, ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 11.

57. bekräftigt seine Auffassung, daß alle bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten mit Drittländern umgehend auf die Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards überprüft und gegebenenfalls neu verhandelt werden müssen; fordert in diesem Zusammenhang eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, um diese Luftverkehrsabkommen einheitlicher zu gestalten und - wo dies sinnvoll ist - in multilaterale Luftverkehrsabkommen der Europäischen Union und der Drittländer zu überführen;
58. unterstreicht den Bedarf nach einer übergeordneten Behörde für ATC (Air Traffic Control) in der EU und weist darauf hin, daß im Jahr 1995 über 18% aller Abflüge mehr als 15 Minuten verspätet waren, wobei wetterbedingte Verspätungen weniger als 3% davon ausmachten, was bedeutet, daß der allergrößte Teil mit dem "menschlichen Faktor" zu tun hat und folglich vermieden werden könnte; fordert die Kommission auf, dies zu beachten und die bisher geleistete Arbeit auf diesem Gebiet durch eine Initiative in Form eines Verordnungsvorschlags weiterzuführen;
59. fordert, daß die Richtlinie zur Öffnung des Marktes der Bodenverkehrsdienste erst dann in Kraft gesetzt wird, wenn sichergestellt ist, daß weder die sozialen Standards noch die Sicherheits- und Ausbildungsstandards auf den Flughäfen reduziert werden;
60. fordert die strikte und ausnahmslose Anwendung des Grundsatzes der Letztmaligkeit für die staatlichen Beihilfen im Luftverkehrssektor;
61. begrüßt, daß die Kommission in ihrer Mitteilung das Problem der Stickoxidemissionen von Flugzeugen aufgreift; weist darauf hin, daß dieser Aspekt von größter Bedeutung für die Luftverkehrsindustrie ist und daß, um eine gemeinsame und wettbewerbsneutrale Struktur zu erreichen, eine Regelung in Form einer Verordnung erlassen werden muß; hält es jedoch für wichtig, darauf zu achten, daß diese Normen für Emissionen mit akzeptablen Übergangszeiten eingeführt werden;
62. fordert die Kommission im Hinblick auf die jüngsten Entwicklungen innerhalb der JAA (Joint Aviation Authority) auf, unverzüglich Vorschläge für die Flug- und Arbeitszeit der Piloten und der Kabinenbesatzung für die EU vorzulegen, und zwar aufgrund eines demokratischen Prozesses, bei dem gemäß dem Verfahren der Zusammenarbeit mit ihm und unter angemessener Konsultation der Sozialpartner die geeigneten Rechtsgrundlagen (Artikel 84 Absatz 2, Artikel 118 a EGV) herangezogen werden;

Binnenschifffahrt

63. wünscht, daß die Kommission zur Förderung der Position der Binnenschifffahrt - unbeschadet der Eigenverantwortung der Transport- und Verladeunternehmen - eine stimulierende und koordinierende Rolle übernimmt und mit Unterstützung durch eine Arbeitsgruppe, der einzelne Sachverständige aus den internationalen Vereinigungen der Transport- und Verladeunternehmen, Vertreter der am stärksten betroffenen Mitgliedstaaten und einige unabhängige Sachverständige angehören, dazu eine Untersuchung durchführt und dem Rat und dem Parlament vor dem 1. Januar 1998 Bericht erstattet;

in diesem Bericht muß insbesondere auf folgende Punkte eingegangen werden:

- die zu erwartende Marktposition der Binnenschifffahrt im europäischen Güterverkehr,
- die Gefahr, daß aufgrund des kontinuierlichen Abwrackens kleinerer Schiffe immer größeren Gebieten innerhalb der Union ein Verlust der Anbindung an das Binnenschifffahrtsnetz droht,
- die Chancen, die durch Verbesserung der erforderlichen Infrastruktur für die Binnenschifffahrt geschaffen werden können,
- die Stärkung der Position der Binnenschifffahrt im intermodalen Verkehr,

- die Möglichkeit ergänzender Instrumente, um im Fall von ernsthaften Marktstörungen einschreiten zu können,
- eine flankierende Sozialpolitik, mit der einer "kalten Sanierung" zuvor-gekommen werden kann;

Seeverkehr

64. ist der Auffassung, daß der Seeverkehr für die europäische Wirtschaft und für den Handel mit der übrigen Welt eine strategisch wichtige Rolle spielt; wünscht daher, daß die für den Seeverkehr vorgesehenen Haushaltsmittel, die im Vergleich zu den für die übrigen Verkehrssysteme vorgesehenen Haushaltsmitteln sehr bescheiden sind, spürbar angehoben werden;
65. ist der Auffassung, daß der Seeverkehr, vor allem der Kabotageverkehr, als Teil der transeuropäischen Netze angesehen und optimal an die anderen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenwasserstraßen, Binnenhäfen) angebunden werden muß;
66. verlangt, daß Maßnahmen für folgende Bereiche in das Aktionsprogramm GVP aufgenommen werden:
 - bodengestützte Infrastrukturen für Satellitenortungssysteme, die bei Schiffen in Seenot ein rasches Reagieren erlauben,
 - Verstärkung der einzelstaatlichen Küstenwachdienste nebst besserer Koordinierung derselben sowie mittelfristiger Aufbau einer Europäischen Küstenwache,
 - verbindliche Vorschriften für die Überprüfung der strukturellen Unversehrtheit von Schiffen, verbunden mit einem System strenger Bestrafungen auf nationaler Ebene, wenn Unachtsamkeit und/oder Unterlassungen zu Havarien führen,
 - Schaffung eines Europäischen Schiffsüberwachungssystems,
 - die Möglichkeit, daß Schiffen bei widrigen Wetterverhältnissen das Einlaufen in einen sicheren Hafen gestattet wird,
 - Förderung und Stärkung der Hafenstaatskontrolle in Verbindung mit einer wirksamen Flaggenstaatskontrolle,
 - Ausweisung sensibler Bereiche in den Gemeinschaftsgewässern und (gemeinsam mit den betreffenden Mitgliedstaaten) Festlegung der sichersten Seerouten für unterschiedliche Arten von Schiffen entsprechend ihrer Größe, ihrer Ladung und den spezifischen Wetterverhältnissen;
67. fordert positive legislative und steuerliche Maßnahmen zur Förderung der europäischen Flotte, u.a. durch die Schaffung des EUROS-Registers und die Festlegung der erforderlichen Standards sowie die Verschrottung der Schiffe, die den internationalen Übereinkommen nicht entsprechen;
68. verlangt Maßnahmen zur Erschwerung des Rückgriffs auf Billigflaggen und der mehr und mehr üblichen Praxis, unqualifiziertes Seepersonal anzuheuern, um die Mannschaftskosten möglichst niedrig zu halten; wünscht die Schaffung eines Europäischen Ausbildungsinstituts für Seeleute;
69. ist der Auffassung, daß Anreize für die europäischen Werften, die Schaffung von Seekonsortien und Joint-ventures der europäischen Reedereien sowie der im Bereich des Seeverkehrs tätigen Unternehmen geboten werden müssen, um mit der hohen Spezialisierung und dem Wettbewerb auf dem Weltmarkt Schritt halten zu können;
70. wünscht die Verabschiedung einer gemeinschaftlichen Verordnung über die einheitliche Übernahme der Bestimmungen des MARPOL-Übereinkommens 73/78 zur Meeresverschmutzung in die Rechtsordnung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union;
71. weist darauf hin, daß eine Reihe von Ländern sich für eine Vorreiterrolle bei der Einführung strengerer Sicherheitsanforderungen für Ro-Ro-Schiffe entschieden haben, und fordert die Kommission auf, einen Vorschlag vorzulegen,

der auf eine Harmonisierung abzielt, so daß diese strengeren Sicherheitsvorschriften in sämtlichen fünfzehn EU-Staaten Standard werden;

Eisenbahnverkehr

72. ist der Ansicht, daß die vorgeschlagenen Liberalisierungsmaßnahmen insgesamt für die Entwicklung der europäischen Eisenbahnen ausreichen, fordert aber weitere Maßnahmen zur Förderung des Eisenbahngüterverkehrs und des Euro-Night-Reiseverkehrs, die bislang höchst unbefriedigend und unsicher sind, und verlangt dazu die rasche Schaffung der Voraussetzungen für eine vollständige Interoperabilität;
73. ist der Ansicht, daß die Liberalisierung der Eisenbahn nur zu Erfolgen führt, wenn alle Verkehrsträger die von ihnen verursachten externen Kosten tragen und die einheitliche Anwendung von gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften den nichtdiskriminierenden Marktzugang und Wettbewerbsgleichheit sicherstellt;
74. fordert eine Harmonisierung der Wettbewerbsregeln und der Sozialvorschriften für alle Verkehrsträger im Wege der Weiterentwicklung und deren effektive Umsetzung in den Mitgliedstaaten; stellt fest, daß ihre Einhaltung insbesondere beim Straßengüterverkehr nicht gegeben ist und ihr Fehlen eine wettbewerbsverzerrende Situation zu Lasten der Eisenbahnen darstellt;

Nahverkehr

75. ist der Auffassung, daß der öffentliche Personennahverkehr in Städten und Großstädten auf dem Wasserwege eine größere Anzahl von Städten und Regionen betrifft, bislang aber nicht zuletzt wegen der geringen Beachtung, die diesem Verkehrsweg von den Programmen der Europäischen Union zur Verkehrspolitik entgegengebracht worden ist, stets vernachlässigt wurde; diese Gering-schätzung steht im Widerspruch zu dem Entwicklungspotential dieses Verkehrs-trägers, bei dem Umweltbelange in besonderer Weise berücksichtigt werden und der in der Lage ist, selbst in den verstopftesten Städten einen beträcht-lichen Anteil des Stadtverkehrs zu übernehmen, sofern diese Städte über Wasserstraßennetze verfügen;
76. fordert die Einbeziehung besonderer Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehrs in Städten auf dem Wasserwege, nicht zuletzt im Hinblick auf die Herbeiführung eines Aufschwungs der technologischen Forschungstätig-keit im Bereich neuer Fahrgastboote oder neuer Antriebsarten, die den Umwelt-belangen in stärkerem Maße Rechnung tragen, sowie im Hinblick auf einen neuen Anstoß im Bereich des Baus von Anlegestellen für den Personennahverkehr im Stadtbereich und die Sanierung geeigneter Uferzonen zur Anlage neuer Terminals;
77. fordert die Einfügung von Maßnahmen in das Aktionsprogramm zur besseren Erschließung der städtischen Nahverkehrsgebiete, zur Förderung kollektiver und öffentlicher Personen- sowie kleiner Güterelektrofahrzeuge, zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs (im Hinblick auf eine wirkungsvollere Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträgernetze untereinander und mit den indi-viduellen Beförderungsmitteln), zur Schaffung von kostenlosen Parkplätzen in den Außenbezirken der Großstädte in Verbindung mit einem häufig verkehrenden und subventionierten Zubringerdienst in das Stadt-/Cityzentrum, zur inten-siveren Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Städten auf dem Wasserwege, zur Anlage und Verbesserung der Fahrradinfrastrukturen, zur Sicherheit von Fußgängern, zur Begrenzung der Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung, u.a. durch die Schaffung öffentlicher intermodaler Zugangswege und -systeme zu den Altstädten, verbunden mit einer Begrenzung des motorisierten Indi-vidualverkehrs in den Stadtzentren und einem Verkehrsverbot in historischen Stadtkernen;
78. fordert die Kommission auf, für ein persönliches Recht der Bürger der EU auf Mobilität einzutreten, wie es in der Logik der jüngsten Vorlage des Grün-

buches der Kommission über die "Bürgernetze" (KOM(95)0601) liegt; ist der Ansicht, daß den Bürgern mit eingeschränkter Mobilität z.B. durch die Verbesserung der Anschlüsse, eine Erleichterung des Zugangs zu den Verkehrsmitteln, die Beseitigung baulicher Hindernisse und die Verbreitung von Informationen über die am leichtesten zugänglichen Transportmittel besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muß;

79. unterstreicht seine Forderung an die Kommission und die Mitgliedstaaten, den Begriff "öffentlicher Dienst" neu zu definieren, damit dieser u.a. dem oben erwähnten Recht auf Mobilität Rechnung trägt und die Logik des Marktes mit der unumstößlichen Ethik des öffentlichen Dienstes vereinbaren kann; hebt in diesem Zusammenhang die Bedeutung des Ausbaus des städtischen öffentlichen Verkehrs zur Schaffung neuer Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Reorganisation der Raumordnung sowie der Transportzeiten und des Lebensrhythmus in den Städten hervor;

Außenbeziehungen

80. ist sich der außerordentlichen Bedeutung des Verkehrssektors sowohl für das interne Funktionieren der Union als auch mit Blick auf ihre Beziehungen zu den Drittländern in besonderem Maße bewußt; fordert daher erneut, daß die Europäische Union besondere Abkommen für die Bereiche Luft- und Landverkehr mit allen Ländern Mittel- und Osteuropas sowie des Mittelmeerraums nach den Grundsätzen der zweiten Konferenz von Kreta über die gesamteuropäische Verkehrspolitik abschließt und durch entsprechende Finanzprotokolle ergänzt, um in diesen Drittländern den Aufbau einer Verkehrspolitik zu fördern, die den Zielen der GVP entspricht;
81. fordert, daß in diesen Abkommen der Sicherheit Priorität eingeräumt wird, insbesondere was den Bereich der Harmonisierung der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und die in der Europäischen Union geltenden Bestimmungen zur Begrenzung der Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung sowie die Sicherheitsanforderungen an Kraftfahrzeuge angeht;
82. billigt zwar die von der Kommission in bezug auf die Außenbeziehungen festgelegten Initiativen, wünscht jedoch, daß sie auch die Verkehrsprobleme mit anderen Regionen, wie z.B. den Ausbau der Systeme für die Verbindungen zum Mittelmeerbecken, zu Lateinamerika und zu den asiatischen Ländern, in Angriff nimmt und daß der Harmonisierung der Vorschriften, die einen gesunden Wettbewerb garantieren können, der sowohl den Benutzern als auch der Wirtschaft zugute kommt, besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird; hält insbesondere den Abschluß von Seeverkehrsabkommen mit den Ländern des ASEAN-Raumes, Südamerikas und den AKP-Ländern für erforderlich;
83. fordert die Europäische Union nachdrücklich auf, eine gemeinsame Politik zu den externen Abkommen im Bereich der Zivilluftfahrt festzulegen, und besteht darauf, daß alle bilateralen Abkommen zwischen der Europäischen Union und einem Drittland, insbesondere im Rahmen des "Open-Sky"-Übereinkommens mit den USA, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Bereiche wie den Zugang zu Kabotagerechten für ausländische Luftfahrtunternehmen umfassen;
84. fordert die Kommission auf, die Ratifizierung aller internationalen Übereinkünfte im Verkehrssektor seitens der Mitgliedstaaten zu fördern; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in den zuständigen Gremien die Ratifizierung dieser Übereinkünfte oder Abkommen durch die Drittstaaten voranzutreiben, um einen lautereren Wettbewerb zu ermöglichen und Phänomene des sozialen und ökologischen Dumping zu verhindern; hebt unter den Schlußfolgerungen der Gesamteuropäischen Konferenz von Kreta (März 1994) die Verpflichtung zur Förderung des sozialen Dialogs im Verkehrssektor in den Ländern Mittel- und Osteuropas hervor;
85. fordert, daß die Kriterien für die Sicherheit und die Überwachung von Kraftfahrzeugen, wie sie in dem Genfer Übereinkommen der UN-Wirtschaftskommission

für Europa über die Straßenverkehrssicherheit festgelegt sind, verschärft werden; fordert den Beitritt der EU zu diesem Übereinkommen;

Transeuropäische Netze

86. erinnert daran, daß bei der Bewertung der transeuropäischen Infrastrukturprojekte nicht nur der nationale Nutzen für die einzelnen Mitgliedstaaten in Betracht gezogen werden darf, sondern auch auf den Nettoertrag für die Europäische Union zu achten ist; weist ferner darauf hin, daß die TEN einen wichtigen Schritt darstellen auf dem Weg zur kurzfristigen Schaffung von Arbeitsplätzen in der Bauwirtschaft und in den damit verbundenen Sektoren, im Bereich der fortgeschrittenen Technologie aber auch im Zuliefersektor, insbesondere bei den KMU;
87. ist der Auffassung, daß in bezug auf die Finanzierung der für die Vollendung des Binnenmarktes wesentlichen transeuropäischen Verkehrsnetze die Instrumente und Finanzmittel beträchtlich erhöht werden müssen, insbesondere durch die Stärkung der Infrastrukturfonds und des Europäischen Investitionsfonds (EIF); verlangt ferner die Förderung aller Instrumente, die den Rückgriff auf privates Kapital zur Finanzierung der neuen Investitionen erleichtern, was u.a. durch die Schaffung eines europäischen Infrastrukturfonds erfolgen kann; besondere Betonung ist dabei auf die Förderung der Partnerschaften auf privater und öffentlicher Ebene zur Bewältigung der Schwierigkeiten in diesem Bereich zu legen;
88. verlangt zu diesem Zweck, daß so rasch wie möglich eine gemeinschaftliche Richtlinie angenommen wird, um günstige institutionelle Voraussetzungen (Vorschriften für Ausschreibungen, wettbewerbsspezifische Aspekte usw.) für eine Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Kapital bei der Durchführung der prioritären Projekte zu schaffen; fordert ferner, daß im Rahmen der Ausweitung der transeuropäischen Netze auf Drittstaaten Planungsbehörden auch mit der Teilnahme von Drittstaaten gegründet werden können;
89. unterstützt den Gedanken, daß die Verwirklichung der prioritären Projekte der transeuropäischen Verkehrsnetze, die vom Europäischen Parlament und vom Rat festgelegt werden, durch die Ausgabe von "Obligationen der Union" an den Finanzmärkten für jedes einzelne Vorhaben beschleunigt werden muß;
90. fordert insbesondere, daß jenen Projekten Priorität eingeräumt wird, mit denen eine Verbindung zwischen Nord und Süd, zwischen Mittelmeer und Ostsee sowie zwischen West- und Ostküste des Mittelmeers und zwischen Atlantik und Mittelmeer angestrebt wird, und daß vor allem integrierte Kommunikationssysteme für Südeuropa und die übrigen rückständigen europäischen Gebiete entwickelt werden, insbesondere die Randgebiete;

haushaltstechnische Aspekte

91. weist darauf hin, daß die von der Kommission in ihrer Mitteilung vorgesehene Finanzplanung lediglich indikativen Charakter hat und daß diese bei Vorlage des Vorentwurfs des Haushaltsplans in den Finanzbögen angegebene Planung nach Annahme des Haushaltsplans für die einzelnen Jahre revidiert werden muß;
92. stellt fest, daß die Finanzierung der transeuropäischen Netze und der Maßnahmen zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt zum Zeitpunkt der Annahme der Finanziellen Vorausschau nicht vorgesehen war;
93. begrüßt, daß der Europäische Rat von Madrid die Auffassung des Parlaments teilt, wonach eine Änderung der Finanziellen Vorausschau notwendig ist, um die Finanzierung der Netze zu gewährleisten, und ist der Ansicht, daß diese Finanzierung innerhalb der Höchstgrenze für die Eigenmittel, die nach der Ratifizierung durch die Niederlande gelten wird - nachdem die Ratifizierung durch alle übrigen Mitgliedstaaten bereits erfolgt ist -, möglich ist;

479/96

- 18 -

94. fordert demnach die Kommission auf, gemäß Nummer 12 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 29. Oktober 1993 einen Vorschlag zur Änderung der Finanziellen Vorausschau vorzulegen, der die Finanzierung der in der Finanziellen Vorausschau noch nicht vorgesehenen Maßnahmen im Verkehrsbereich ermöglichen soll;
95. versteht zwar, daß im Verkehrsbereich die Entwicklung der transeuropäischen Netze in den Vordergrund gestellt wird, ist jedoch der Ansicht, daß die für die Außenbeziehungen der gemeinsamen Verkehrspolitik vorgesehenen Mittel, 1,0 Millionen ECU für 1995 und 1,5 Millionen ECU für 1996, sehr begrenzt sind und daß diese Beträge in Anbetracht der Bedeutung der Außenbeziehungen für die Union in Zukunft erheblich aufgestockt werden müßten;

o
o o

96. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung der Kommission, dem Rat, dem Ausschuß der Regionen, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedsstaaten, den Regierungen und Parlamenten der mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) sowie der Russischen Föderation und der GUS, den Regierungen und Parlamenten der Mittelmeerländer, den Regierungen und Parlamenten der Länder des Europäischen Wirtschaftsraums, den Regierungen und Parlamenten der ASEAN-Länder, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, der Regierung und dem Kongreß der USA, der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister, der Wirtschaftskommission der UNO für Europa, der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu übermitteln.