

25.03.99

Unterrichtung

**durch das
Europäische Parlament**

**Entschließung zu den Maßnahmen im Anschluß an die Konferenz
von Helsinki über eine gesamteuropäische Verkehrspolitik**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 108832 - vom 23. März 1999. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 9. März 1999 angenommen.

EntschlieÙung zu den MaÙnahmen im AnschluÙ an die Konferenz von Helsinki über eine gesamteuropäische Verkehrspolitik

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die am 31. Oktober 1991 auf der ersten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz angenommenen Prager Erklärung zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik,
- unter Hinweis auf die Erklärung von Kreta zur Notwendigkeit der Weiterentwicklung der gesamteuropäischen Verkehrspolitik, die auf der zweiten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz am 16. März 1994 angenommen wurde,
- unter Hinweis auf die Erklärung von Helsinki mit dem Titel - "Auf dem Weg zu einer europaweiten Verkehrspolitik - gemeinsame Grundsätze", die von der Dritten gesamteuropäischen Verkehrskonferenz am 25. Juni 1997 angenommen wurde⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seine EntschlieÙungen vom
 - 12. Juni 1992 zu den im Hinblick auf eine gesamteuropäische Verkehrspolitik zu ergreifenden MaÙnahmen⁽²⁾,
 - 9. Februar 1993 zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik - MaÙnahmen im AnschluÙ an die erste gesamteuropäische Verkehrskonferenz vom 29. bis 31. Oktober 1991 in Prag⁽³⁾,
 - 11. März 1994 zu weiteren Schritten auf dem Weg zu einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik - MaÙnahmen im AnschluÙ an die erste gesamteuropäische Verkehrskonferenz vom 29. bis 31. Oktober 1991 in Prag⁽⁴⁾,
 - 28. November 1996 zur gesamteuropäischen Verkehrspolitik⁽⁵⁾,
 - 7. Oktober 1998 zur Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anbindung des Verkehrsinfrastrukturnetzes der Europäischen Union an die Nachbarstaaten - Entwicklung einer kooperativen gesamteuropäischen Verkehrsnetzpolitik (KOM(98)0172 - C4-0206/97)⁽⁶⁾,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 20. November 1997 zur gesamteuropäischen Dimension der Verkehrspolitik⁽⁷⁾,
- in Kenntnis der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 10. September 1998 zur Umsetzung der Erklärung von Helsinki und zur Schaffung von konkreten Mechanismen für die Konsultation der wirtschaftlichen und sozialen Gruppen in der Gestaltung der gesamteuropäischen Verkehrspolitik⁽⁸⁾,
- in Kenntnis des ersten TINA-Fortschrittsberichts über eine gemeinsame Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung in den beitrittswilligen Ländern vom August 1998,

⁽¹⁾ Siehe Anhang im Bericht A4-0057/99.

⁽²⁾ ABl. C 176 vom 13.7.1992, S. 257.

⁽³⁾ ABl. C 72 vom 15.3.1993, S. 51.

⁽⁴⁾ ABl. C 91 vom 28.3.1994, S. 308.

⁽⁵⁾ ABl. C 380 vom 16.12.1996, S. 77.

⁽⁶⁾ ABl. C 328 vom 26.10.1998, S. 98.

⁽⁷⁾ ABl. C 64 vom 27.2.1998, S. 67.

⁽⁸⁾ ABl. C 407 vom 28.12.1998, S. 100.

- in Kenntnis der Ergebnisse der Konferenz "Gesamteuropäische Verkehrspolitik: Perspektiven und Prioritäten in der Ost-West-Zusammenarbeit" vom 10. Dezember 1998 in Brüssel,
 - in Kenntnis der Assoziierungsvereinbarungen mit zehn mittel- und osteuropäischen Ländern, der Türkei, Malta und Zypern, des Handels- und Kooperationsabkommens mit Albanien und des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens mit den Neuen Unabhängigen Staaten,
 - in Kenntnis der Verkehrsabkommen mit Slowenien und der Ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien,
 - unter Hinweis auf die technischen Hilfsprogramme der Europäischen Gemeinschaft im Rahmen von Phare und Tacis,
 - unter Hinweis auf die Partnerschaft Europa-Mittelmeer und deren flankierendes Instrument Meda,
 - unter Hinweis auf die mit zehn mittel- und osteuropäischen Ländern sowie Zypern aufgenommenen Beitrittsverhandlungen,
 - gestützt auf Artikel 148 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für Außenwirtschaftsbeziehungen (A4-0057/99),
- A. in der Erwägung, daß es in Zusammenarbeit mit der Kommission seit den 90er Jahren eine führende Rolle bei der Organisation der gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen als Mittel zur Förderung einer kooperativen gesamteuropäischen Verkehrspolitik gespielt hat,
- B. in der Erwägung, daß die drei gesamteuropäischen Verkehrskonferenzen (1991 in Prag, 1994 auf Kreta und 1997 in Helsinki) zur Entwicklung der grundlegenden Elemente eines gesamteuropäischen verkehrspolitischen Rahmens beigetragen haben,
- C. in der Erwägung, daß in der Erklärung von Helsinki eine Reihe gemeinsamer Grundsätze und Zielsetzungen beschlossen wurden, wobei das Hauptziel die Förderung eines nachhaltigen und leistungsfähigen Verkehrssystems ist, das den wirtschaftlichen, sozialen, umweltpolitischen und sicherheitsmäßigen Erfordernissen der europäischen Bürger entspricht und dazu beiträgt, die regionalen Ungleichgewichte zu verringern, sowie der europäischen Wirtschaft ermöglicht, im Wettbewerb auf den Weltmärkten leistungsfähig zu sein,
- D. in der Erwägung, daß in der Erklärung von Helsinki in Abschnitt IV auch verschiedene Wege zum Erreichen dieser Ziele genannt und alle Beteiligten aufgefordert wurden, die Umsetzung dieser Möglichkeiten zu überwachen und regelmäßig den Umfang der erreichten und vereinbarten Ziele evaluieren; in der Erwägung, daß solche Überwachungs- und Evaluierungsverfahren eine wichtige Herausforderung für alle Konferenzteilnehmer darstellen,
- E. in der Erwägung, daß es bei den gegenwärtigen Beitrittsverhandlungen um die bislang größte Erweiterung mit enormen Auswirkungen für den europäischen Kontinent geht,
- F. in dem Bewußtsein, daß der Erfolg der Erweiterung sehr von der Schaffung sicherer, kohärenter, leistungsfähiger und umweltfreundlicher Verkehrsverbindungen zwischen allen Mitgliedstaaten der erweiterten Union abhängt, die zur Entwicklung eines integrierten multimodalen Verkehrsnetzes führen sollten, das nachhaltige, zügige und kosteneffektive Verkehrsdienstleistungen im Raum der erweiterten Union ermöglicht,

- G. in der Erwägung, daß die potentiellen Investitionskosten in den zehn beitrittswilligen Ländern Mittel- und Osteuropas allein für die Anpassung der Straßen und Eisenbahnen an die Standards der Europäischen Union und zur Bewältigung des erwarteten Wachstums des Verkehrsaufkommens auf 50-90 Milliarden Euro für einen Zeitraum von 15 Jahren geschätzt werden, ohne daß dabei neue Verbindungen berücksichtigt wären,
- H. in der Erwägung, daß in der Erklärung von Helsinki die Entwicklung der Infrastruktur auf gesamteuropäischer Ebene auf der Grundlage des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Bereich der Mitgliedstaaten der Union und seine künftige Ausweitung auf die beitrittswilligen Länder in zehn gesamteuropäischen Verkehrskorridoren und vier gesamteuropäischen Verkehrsbereichen verankert wurden,
- I. in der Erwägung, daß in der Erklärung von Helsinki und in der Mitteilung der Kommission zur Anbindung des Verkehrsinfrastrukturnetzes der Europäischen Union an die Nachbarstaaten (KOM(97)0172) eine kooperative gesamteuropäische Verkehrsnetzpolitik und das Konzept gesamteuropäischer Partnerschaften vorgeschlagen werden, in denen alle an der Entwicklung und Koordinierung der Netze interessierten Parteien zusammengeführt werden,
- J. in dem Bewußtsein, daß der Finanzbedarf für Infrastrukturmaßnahmen auf gesamteuropäischer Ebene konzertierte Bemühungen und vernünftige Koordinierung der verschiedenen Akteure (Regierungen, Kommission, UN-Wirtschaftskommission für Europa, Europäische Verkehrsministerkonferenz, Korridor-Lenkungsausschuß, TINA-Gruppe, Arbeitsgruppe Verkehr der G-24, Finanzinstitutionen und privater Sektor) umfassen muß,
- K. in der Erwägung, daß die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung betreffend ein Instrument der Strukturpolitiken zur Heranführung der beitrittswilligen Länder (ISPA) unterbreitet hat, das sich auf eine Milliarde Euro für die Bereiche Verkehr und Umwelt jährlich beläuft,
- L. in dem Bewußtsein, daß der gemeinschaftliche Besitzstand im Verkehrsbereich fast 10% aller gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften beträgt, die die beitrittswilligen Länder in ihre Rechtsvorschriften einzubeziehen haben,
- M. in der Erwägung, daß die Konferenz von Helsinki Vertretern der europäischen Verkehrsindustrie und Sozialpartnern Gelegenheit bot, ihre Ansichten vorzutragen,
 - 1. betont die Bedeutung einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik als einer hervorragenden Gelegenheit, europaweite Lösungen für Verkehrsprobleme des Kontinents zu finden; ist der Auffassung, daß die großen Herausforderungen für die Europäische Union, etwa die Erweiterung, die Reformen im Rahmen der Agenda 2000 und die Umweltstrategie, den Mitgliedstaaten und den EU-Organen Gelegenheit geben, ihr Engagement für die Realisierung einer nachhaltigen gesamteuropäischen Verkehrspolitik zu beweisen;
 - 2. begrüßt die Bemühungen der Regierungen und Parlamente aller europäischen Länder, der Organe der Europäischen Union, der Regierungsorganisationen, der Sozialpartner des Verkehrssektors sowie der Finanzeinrichtungen, und fordert sie auf, eng im Interesse einer nachhaltigen gesamteuropäischen Verkehrspolitik zusammenzuarbeiten;
 - 3. weist darauf hin, daß bei den Beitrittsverhandlungen, die mit zehn mittel- und osteuropäischen Ländern und Zypern begonnen wurden, nicht übersehen werden darf, daß die Neuen Unabhängigen Staaten und die Länder des Mittelmeerraums ebenfalls in die Ziele einer gesamteuropäischen Strategie zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilität integriert werden müssen;

4. hält nachdrücklich an den Zielen, Grundsätzen und Wegen fest, die in der Erklärung von Helsinki als Grundlage für weitere Fortschritte in Richtung auf eine integrierte gesamteuropäische Verkehrspolitik beschlossen wurden;
5. ist der Auffassung, daß die zehn gesamteuropäischen Verkehrskorridore und die vier gesamteuropäischen Verkehrsbereiche (PETRAS), die in der Erklärung von Helsinki verankert wurden, als Grundlage für die Entwicklung einer gesamteuropäischen Verkehrsinfrastruktur betrachtet werden sollten; ist gleichwohl der Auffassung, daß es an der Zeit ist, Vorschläge für ein integriertes multimodales gesamteuropäisches Verkehrsnetz zu unterbreiten, und fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, die Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung im Rahmen von TINA zügig zum Abschluß zu bringen und solche Vorschläge zu unterbreiten;
6. fordert sowohl die Kommission als auch den Rat auf, als Katalysatoren bei der politischen Willensbildung zu wirken, die nötig ist, um gesamteuropäische Partnerschaften für die Entwicklung und Koordinierung der Verkehrsnetze auf gesamteuropäischer Ebene zu schaffen;
7. fordert die Kommission auf, eine Bewertung der Umsetzung der Ergebnisse der Dritten Gesamteuropäischen Verkehrskonferenz vom 23. bis 25. Juni 1997 in Helsinki in der Europäischen Union und in den einzelnen Staaten vorzunehmen und Schlußfolgerungen aus dieser Bewertung zu ziehen sowie ihm und dem Rat hierüber zu unterrichten;
8. fordert die Kommission auf, im Rahmen von Artikel 21 der Entscheidung Nr 1692/96/EG, die eine kontinuierliche Überprüfung und Fortschreibung der TEN-Leitlinien im Fünfjahresrhythmus vorsieht, dem anstehenden Beitritt neuer Mitgliedstaaten und der Ausdehnung des Netzes Rechnung zu tragen;
9. erkennt an, daß in der Erklärung von Helsinki die Europäische Union, die Europäische Verkehrsministerkonferenz und die UN-Wirtschaftskommission für Europa sowie die Partner in multilateralen und regionalen Initiativen aufgefordert werden, für eine effektive Umsetzung der Ergebnisse der Konferenz von Helsinki zu sorgen; fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den genannten Organisationen daher Vorschläge zu unterbreiten, die sich auf die Gewährleistung von Koordinierung und Transparenz bei der Überwachung der in der Erklärung genannten "Mittel" sowie der Mechanismen einer regelmäßigen Überprüfung der Fortschritte beim Erreichen der in Helsinki vereinbarten Ziele richten;
10. ist der Auffassung, daß bei der Integrierung der beitrittswilligen Länder in den Verkehrsbinnenmarkt im Auge zu behalten ist, daß ohne Schaffung von Durchführungs- und Durchsetzungsstrukturen die Umsetzung der gemeinschaftlichen verkehrspolitischen Rechtsvorschriften in einzelstaatliche Vorschriften sowie die Marktöffnung der beitrittswilligen Länder nicht die gewünschten Auswirkungen haben dürften;
11. fordert die Staaten im gesamteuropäischen Raum auf, die Verfahren und Modalitäten der Grenzabfertigung für Personen und Waren zu überprüfen und erforderlichenfalls die notwendigen Schritte einzuleiten, um für eine zügige, reibungslose und effektive Grenzabfertigung zu sorgen;
12. ist der Auffassung, daß der Prozeß der progressiven Marktintegration der beitrittswilligen Länder in den Binnenmarkt so bald wie möglich beginnen sollte, um zu ermöglichen, daß Marktanpassungen in den beitrittswilligen Ländern schrittweise erfolgen;
13. fordert den Vorsitz der künftigen Verkehrsräte auf, alle sechs Monate wenigstens eine gemeinsame Ratstagung mit den Verkehrsministern der beitrittswilligen Länder anzuberaumen, um einen Überblick über die Fortschritte zu gewinnen und die praktischen Schwierigkeiten der verkehrspolitischen Integration zu erörtern;

14. fordert die Kommission auf zu prüfen, inwieweit und mit welchen zeitlichen Perspektiven Regionalkonferenzen und Fachkonferenzen zu einzelnen Verkehrsträgern der Fortentwicklung einer europaweiten Verkehrspolitik dienen könnten, und es und den Rat hierüber zu unterrichten;
15. ist der Auffassung, daß im Hinblick auf das Follow-up von Helsinki eine angemessene Beteiligung der nichtstaatlichen Interessengruppen (Industrie, Arbeitgeber, Verbände, Gewerkschaften, nichtstaatliche Umweltorganisationen) sichergestellt werden sollte; ist ferner der Auffassung, daß eine aktive Partnerschaft zwischen den Hauptbeteiligten in der Verkehrspolitik und die Schaffung geeigneter Strukturen die besten Mittel zur weiteren Entwicklung der gesamteuropäischen Verkehrspolitik sind;
16. unterstützt den Vorschlag des Wirtschafts- und Sozialausschusses über die Integration der Beteiligung und des strukturierten Dialogs zwischen den sozioökonomischen Interessengruppen in die gesamteuropäische Kooperation im Bereich der Verkehrspolitik;
17. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschliebung dem Rat, der Kommission, dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, dem Ausschuß der Regionen, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und den Regierungen und Parlamenten der Länder zu übermitteln, die an der Konferenz von Helsinki teilgenommen haben.