

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch das Europäische Parlament
— Drucksache 12/49 —

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

A. Problem

Das Europäische Parlament nimmt in der Entschließung in umfassender Weise zu den Problemen des gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes ab 1. Januar 1993 Stellung.

B. Lösung

Es wird eine Entschließung des Deutschen Bundestages vorgeschlagen, in der aus deutscher Sicht die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des europäischen Verkehrsmarktes näher umschrieben werden.

Einmütigkeit im Ausschuß, jedoch Mehrheitsentscheidungen bei Punkt 6 und 9 des Entschließungstextes.

C. Alternativen

Die Mitglieder der Fraktion der SPD haben den Punkt 6 des Entschließungstextes betreffend allgemeines Tempolimit auf Autobahnen und den Punkt 9 betreffend Lenkungs Kompetenzen für die Verkehrswirtschaft auf Gemeinschaftsebene abgelehnt.

D. Kosten

Entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Entschließung des Europäischen Parlamentes zur „Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes“. Da Deutschland in Europa das größte Transitland ist, sieht der Deutsche Bundestag weiterhin die Notwendigkeit, für den Schwerlastverkehr Straßenbenutzungsgebühren nach dem Territorialitätsprinzip einzuführen, die keinerlei diskriminierende Wirkung haben werden.
2. Angesichts des sich verschärfenden Konkurrenzdruckes in einem gemeinsamen Binnenmarkt weist der Deutsche Bundestag darauf hin, daß das seit Jahren anstehende Problem einer Fiskalharmonisierung in der Gemeinschaft noch ungeklärt ist.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich bei der Europäischen Gemeinschaft verstärkt für eine Harmonisierung der fiskalischen Belastungen in der Gemeinschaft einzusetzen. Dabei sind die Kfz-Steuer, die Mineralölsteuer und gegebenenfalls Straßenbenutzungsgebühren unabhängig von der jeweiligen Ertragshöhe als Einheit zu behandeln, wie sie sich auch in der Praxis auswirken.

3. Der Deutsche Bundestag unterstützt die Vorlage der Kommission „Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für Eisenbahnen“. Er sieht diese Vorlage in engem Zusammenhang mit der Mitteilung der Kommission über eine Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß mit den vorgeschlagenen Maßnahmen eine Steigerung der Attraktivität der Eisenbahnen erreicht und damit die Stellung der Eisenbahnen im Wettbewerb deutlich verbessert werden kann.

4. Der Deutsche Bundestag weist jedoch darauf hin, daß auch im Schienengüterverkehr entsprechende Planungen auf Gemeinschaftsebene wünschenswert sind, um in der Europäischen Gemeinschaft ein durchgehendes und schnelles Netz von Güterzugverbindungen zu realisieren. Als unverzichtbarer Bestandteil eines solchen Netzes muß auch ein Netz von Terminals des kombinierten Verkehrs errichtet werden. Diese Terminals können sowohl Schiene/Straße verbinden wie auch Schiene/Straße/Wasserstraße. Damit werden die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Schiff in die Lage versetzt, am steigenden Verkehrsaufkommen teilzuhaben.

In diesem Zusammenhang wird die Bundesregierung aufgefordert, sich bei der Europäischen Gemeinschaft für eine ver-

stärkte Förderung und Nutzung der Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs einzusetzen.

5. Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, daß der Umweltverträglichkeit und der Sicherheit der Verkehrsträger oberste Priorität einzuräumen ist. Er fordert die Bundesregierung auf, sich bei der Europäischen Gemeinschaft dafür einzusetzen, das vorhandene Vorschriftenwerk regelmäßig an den Stand der Technik anzupassen, um so die Umweltverträglichkeit und die Sicherheit der Verkehrsträger zu verbessern.
6. In diesem Zusammenhang widerspricht der Deutsche Bundestag jedoch entschieden der Auffassung des Europäischen Parlamentes, daß ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ein hierfür geeignetes Mittel darstellt. Er ist vielmehr der Überzeugung, daß ein höheres Maß an Sicherheit durch eine dem Verkehrsaufkommen angepaßte, variierbare Geschwindigkeit erreicht werden kann.
7. Die Straßenverkehrssicherheit ist über das Ziel einer Vereinheitlichung des Verkehrsmarktes hinaus nach Auffassung des Deutschen Bundestages eine nationale Aufgabe. Auf diese Weise kann den nationalen Besonderheiten, die sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken, am besten begegnet werden. Bei der Setzung von Rahmenbedingungen sollte die Europäische Gemeinschaft von den höchsten nationalen Standards ausgehen.
8. Zur Finanzierung von Projekten hält es der Deutsche Bundestag für zweckmäßig, die bestehenden Finanzierungsinstrumente zielgerichteter und effizienter einzusetzen, um die Projekte schneller realisieren zu können.

Diese Mitfinanzierung der Gemeinschaft sollte hierbei in Form von Zuschüssen zur Finanzierung von Vorhaben,

- die zur Überbrückung von Engpässen notwendig sind, insbesondere im Transitverkehr durch Nicht-EG-Staaten;
- die zu einer Verbesserung der Integration der EG dienen;
- die die Finanzierungskräfte der Mitgliedstaaten überfordern, aber für ein harmonisches Funktionieren des Binnenmarktes unumgänglich sind.

Formal muß zuerst eine Projektvereinbarung und dann eine Finanzierungsvereinbarung erfolgen.

9. Für eine zukünftige Verkehrspolitik der Gemeinschaft widerspricht der Deutsche Bundestag entschieden der Auffassung des Europäischen Parlamentes, daß eine stärkere staatliche Lenkung ein angemessenes Mittel zur Organisation und Lösung der anstehenden Probleme sei. Die Bemühungen der nationalen Regierungen, ihre Märkte gemäß den Vorschriften der EG auf den liberalen Binnenmarkt vorzubereiten, darf nicht durch ein erhöhtes Maß an Lenkungs Kompetenzen auf der Gemeinschaftsebene konterkariert werden.

Der Deutsche Bundestag unterstützt die Bundesregierung in dem Bemühen, beim Straßengüterverkehr die Kontingente bis zur Marktsättigung angemessen aufzustocken. Die Aufstokkungen sollen sich an der Entwicklung der EG-Kabotage, am öffentlichen Verkehrsbedürfnis, an der verkehrswirtschaftlichen Marktlage und an der Entwicklung in den neuen Ländern orientieren.

Der Deutsche Bundestag ist sich bewußt, daß diese Liberalisierung auch Auswirkungen auf die konkurrierenden Verkehrsträger haben wird.

10. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, sich bei der EG für eine kohärente Seeverkehrspolitik unter Berücksichtigung der Seehäfen einzusetzen. Bis zu diesem Zeitpunkt ist eine weitere Liberalisierung im Seeverkehr, etwa durch Aufgabe des VN-Verhaltenscodex für die Linienschiffahrt, z. Z. nicht vertretbar, da sie den Protektionismus anderer Staaten gerade eindämmen soll.

Zur Bewältigung der infrastrukturellen Engpässe bei der Verkehrsabwicklung in der EG kann eine stärkere Einbeziehung der Schifffahrt hilfreich sein.

Bonn, den 13. November 1991

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Rainer Haungs

Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Rainer Haungs

Die Entschließung des Europäischen Parlamentes in Drucksache 12/49 wurde nach § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß federführend und dem Auswärtigen Ausschuß mitberatend durch Drucksache 12/157 Nr. 1.26 vom 22. Februar 1991 überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 13. November 1991 behandelt.

I. Inhalt der Vorlage

Das Europäische Parlament nimmt in der zur Beratung anstehenden Entschließung in umfassender Weise Stellung zu den Problemen eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes ab 1. Januar 1993. Im einzelnen wird folgender Standpunkt vertreten:

- Bei unveränderter Politik wird der Straßenverkehr zu unlösbaren Problemen in bezug auf Umweltbelastung, Energieverbrauch und Überbeanspruchung des Straßennetzes führen.
- Der Staat muß daher mehr als bisher lenkend eingreifen.
- Zur Liberalisierung des Verkehrs gehört eine gleichzeitige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger. Wettbewerbsverzerrungen müssen beseitigt werden.
- Bei den Grundsatzentscheidungen müssen weniger umweltschädliche Beförderungsarten deutlich bevorzugt werden.
- Fragen der Straßenverkehrssicherheit dürfen aus der Tätigkeit des EG-Ministerrates nicht ausgeklammert werden, insbesondere müssen Geschwindigkeiten auf Autobahnen durch EG-Recht begrenzt werden.
- Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll auf der Ebene der Gemeinschaft ein Strukturplan entwickelt werden; es soll ein Fonds auf EG-Ebene zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen von gemeinschaftlichem Interesse geschaffen werden.
- Der kombinierte Verkehr soll deutlicher als bisher bestärkt werden.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Verkehrsausschuß stimmt im Grundsatz den von dem Europäischen Parlament vertretenen Positionen zu, jedoch gibt es in einigen wesentlichen Punkten

auch abweichende Auffassungen. Der Ausschuß schlägt daher eine Entschließung vor, um auf diese Weise die deutsche Auffassung zur Entwicklung des gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes klarzustellen. Der wesentliche Inhalt der vorgeschlagenen Entschließung ist folgender:

- Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für den Schwerlastverkehr nach dem Territorialitätsprinzip;
- Harmonisierung der Steuern für den Verkehrsbereich innerhalb der Gemeinschaft;
- Entwicklung des Schienengüterverkehrs und besondere Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße und Schiene/Wasserweg;
- Fortschreibung des Vorschriftenwerkes über den Umweltschutz im Verkehr;
- kein allgemeines Tempolimit für Autobahnen;
- im Grundsatz keine Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft für Vorschriften über Straßenverkehrssicherheit;
- keine allgemeine Finanzierungskompetenz der Gemeinschaft für Verkehrsinvestitionen;
- keine allgemeine Lenkungscompetenz der Gemeinschaft für die europäische Verkehrswirtschaft;
- zunächst keine weitere Liberalisierung im Seeverkehr, statt dessen Schaffung einer einheitlichen Seeverkehrspolitik in der Gemeinschaft mit Berücksichtigung der Seehäfen.

Die Fraktion der SPD im Verkehrsausschuß hat der vorgeschlagenen Entschließung bis auf zwei Punkte zugestimmt. Punkt 6 wurde von ihr abgelehnt, weil die Fraktion der SPD ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen durchaus für sachdienlich und notwendig erachtet. Abgelehnt wurde von ihr ferner Punkt 9 des Entschließungstextes, weil sie der Auffassung ist, daß auch durch staatliche Lenkungsmaßnahmen mehr Güterverkehr von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße verlagert werden sollte.

Der Auswärtige Ausschuß hat im Wege der Mitberatung Kenntnisnahme von der Vorlage beschlossen.

Bonn, den 13. November 1991

Rainer Haungs

Berichterstatter

