

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 12/1339 Nr. 2.16 —

**Empfehlung einer Entscheidung des Rates über die Aufnahme von Verhandlungen
zwischen der Gemeinschaft und Drittländern über Regeln für die Fracht- und
Passagierbeförderung im Binnenschiffsverkehr zwischen den Vertragsparteien
— KOM (91) 229 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 7341/91«**

A. Problem

Die EG-Kommission möchte vom Ministerrat ein Mandat für die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und osteuropäischen Drittstaaten über den Binnenschiffsverkehr. Die von den EG-Mitgliedstaaten bisher abgeschlossenen bilateralen Binnenschiffahrtsverträge würden auf diese Weise hinfällig.

B. Lösung

Ablehnung der Vorlage

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Entfallen

D. Kosten

Entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag ist sich darüber im klaren, daß mit der Vollendung des Binnenmarktes im Verkehrssektor auch die Befugnisse der Gemeinschaft hinsichtlich der auswärtigen Beziehungen zunehmen werden. Bei allen Außenbeziehungen stehen stets auch gewichtige Interessen auf dem Spiel. Das trifft auf die Binnenschifffahrt ebenso zu wie auf andere Verkehrsträger. Die Binnenschiffsverkehre mit ost- oder südosteuropäischen Staaten waren für die Gemeinschaft aufgrund der politischen Lage und der wenigen bestehenden Wasserstraßen-Verbindungen zu diesen Ländern bisher von untergeordneter Bedeutung. Die politischen und wirtschaftlichen Strukturen in diesen Ländern unterliegen jedoch inzwischen tiefgreifenden Veränderungen, die in der weiteren Zukunft auch zu einer Intensivierung der Binnenschiffsverkehre führen werden.
2. Der Deutsche Bundestag sieht daher für einen längeren Zeitraum die von der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen mit den ost- oder südosteuropäischen Staaten als ausreichend an. Er fordert die Bundesregierung auf, bei der EG auf die Erstellung eines Konzepts zur Regelung der künftigen Binnenschiffsverkehre mit Drittstaaten zu drängen, wobei die Möglichkeit geprüft werden sollte, die bestehenden Verträge für die Gemeinschaft zu übernehmen.
3. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf, in den weiteren Verhandlungen im EG-Verkehrsministerrat der Erteilung eines Verhandlungsmandates für die EG-Kommission mit diesen Staaten nicht zuzustimmen. Eine Übertragung weiterer Befugnisse auf die Gemeinschaft sollte erst nach Harmonisierung aller Wettbewerbsbedingungen im Verkehrssektor erfolgen.

Bonn, den 11. Dezember 1991

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Dr. Rolf Niese

Berichterstatter

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(91) 229 endg.
Brüssel, den 28. Juni 1991

Empfehlung einer Entscheidung des Rates über die Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern über Regeln für die Fracht- und Passagierbeförderung im Binnenschiffsverkehr zwischen den Vertragsparteien

»Rats-Dok. Nr. 7341/91«

(von der Kommission vorgelegt)

Einleitung

1. Bisher spielten Schiffe aus Drittländern — mit Ausnahme der Schweiz — im Binnenschiffsverkehr in der Gemeinschaft nur eine marginale Rolle. Diese Situation entsprach der allgemeinen politischen Lage und war ferner auf die begrenzte Anzahl von Verbindungen zwischen dem Wasserstraßennetz der Gemeinschaft und den Binnenwasserstraßen dritter Länder zurückzuführen.
2. Sowohl in politischer Hinsicht als auch bei der Verkehrsinfrastruktur sind derzeit erhebliche Veränderungen im Gange. Der politische Umschwung in Mittel- und Osteuropa hat die Umstellung von zentraler Planwirtschaft auf marktwirtschaftliche Ordnung eingeleitet, die Kontakte zur Gemeinschaft begünstigt. Diese Entwicklung trifft zeitlich zusammen mit der bevorstehenden Fertigstellung der Rhein-Donau-Verbindung. Im Zuge der deutschen Vereinigung werden auch Flüsse wie Elbe und Oder in Zukunft stärker in das internationale Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft einbezogen. Daher ist mit einer Intensivierung des Binnenschiffsverkehrs mit Drittländern in Mitteleuropa zu rechnen, so daß die Regeln für diesen Verkehr festzulegen sind.
3. Was das künftige Verkehrsaufkommen auf der Rhein-Donau-Verbindung betrifft, so beziffern die Prognosen im allgemeinen das Frachtaufkommen auf etwa 10 Millionen Tonnen im Jahr 2000¹⁾. Voraussichtlich werden in erster Linie Kohle, Erze, Metallerzeugnisse und Halbzeug, Chemikalien und landwirtschaftliche Erzeugnisse befördert.

¹⁾ Das heutige Frachtaufkommen auf den Wasserstraßen in der Gemeinschaft liegt bei etwa 425 Millionen Tonnen pro Jahr.

Die Donauflotte besteht schätzungsweise aus 5 500 Einheiten mit einer Gesamtladeraumkapazität von 4,9 Millionen Tonnen, verglichen mit einer Gemeinschaftsflotte von 15 000 Einheiten mit einer Gesamtkapazität von 12,8 Millionen Tonnen.

Zu bemerken ist, daß gewisse Einheiten — insbesondere die großen Schubverbände — wegen der begrenzten Schleusenbreite der Rhein-Donau-Verbindung (12 m) nicht zwischen Rheinnetz und Donaunetz hin- und herwechseln können.

Beurteilung

4. Die derzeitigen Bestimmungen über den Binnenschiffsverkehr zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern sind fragmentiert und uneinheitlich. Einige Mitgliedstaaten haben bilaterale Abkommen mit Drittländern geschlossen oder ziehen solche Abkommen in Betracht. Andere Mitgliedstaaten haben in dieser Hinsicht bisher nichts unternommen.

Diese bilateralen Abkommen enthalten in der Regel Bestimmungen über die Tarife im bilateralen Verkehr, eine Aufteilung des Verkehrsaufkommens zwischen Unternehmen der Vertragsparteien und den freien Transit. In einigen Fällen sind auch begrenzte Kabotagerechte auf der Grundlage besonderer Bewilligungen sowie eine Verkehrsaufteilung zwischen Vertragsparteien und Drittländern vorgesehen.

Zur Gewährleistung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs gemäß den Artikeln 59, 61 und 75 Abs. 1 des Vertrages und unter Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung des

Europäischen Gerichtshofes²⁾ sind alle Beschränkungen, die Gemeinschaftsunternehmen aufgrund ihrer Staatszugehörigkeit oder ihres Sitzes auferlegt werden, aufzuheben. Diese rechtliche Verpflichtung ist nicht auf den innergemeinschaftlichen Verkehr beschränkt, sondern gilt auch für Beförderungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern, da sich das System gemeinschaftsinterner Maßnahmen zur Durchführung des Vertrages nicht von den auswärtigen Beziehungen trennen läßt³⁾.

Des weiteren beinhalten Abkommen über Wasserstraßenbeförderung Angelegenheiten, die in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft fallen, gemäß Artikel 113 EWG.

In dieser Hinsicht müssen die bestehenden bilateralen Abkommen mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang gebracht werden.

5. Gleichermaßen uneinheitlich ist die Lage bezüglich der geltenden Bestimmungen über den Zugang zum Markt im Verkehr zwischen im Gebiet der Gemeinschaft gelegenen Häfen (EG-Kabotage). Einige Teile des Binnenmarktes der Gemeinschaft sind immer noch inländischen Unternehmen vorbehalten, obwohl der Gerichtshof entschieden hat, daß der Rat bald zu einer Einigung über die Kabotage-Vorschläge der Kommission gelangen muß⁴⁾. Andere Teile des Binnenmarktes stehen allen Unternehmen der Gemeinschaft und der Schweiz offen, während für bestimmte Sektoren (z. B. Nord-Süd-Verkehr) keinerlei Zugangsbestimmungen bestehen.

Ergänzend ist zu bemerken, daß in einigen der in Ziffer 4 erwähnten bilateralen Abkommen die Möglichkeit vorgesehen ist, daß die nationalen Behörden des vertragsschließenden Mitgliedsstaats Verkehrsunternehmen dritter Länder auf Ad-hoc-Basis besondere Bewilligungen für inländische oder grenzüberschreitende Beförderungen zwischen zwei im Gebiet der Gemeinschaft gelegenen Häfen erteilen.

6. Eine logische Folge der Schaffung des Binnenmarktes besteht darin, daß die Gemeinschaft von der übrigen Welt als Einheit und damit als einheitliches Kabotagegebiet angesehen wird. Die Schaffung eines Kabotagegebiets setzt voraus, daß Beförderungen innerhalb der Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten als einer Kabotage gleichgestellt und damit grundsätzlich Gemeinschaftsunternehmen vorbehalten gelten, wobei die in internationalen Übereinkommen verankerten Rechte der Drittlandsunternehmen in vollem Umfang respektiert werden. Dies gilt gegenwärtig für die Schweiz.
7. Mit Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates vom 27. April 1989 über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt ist ein Gemeinschaftsprogramm für den Abbau des Kapazitätsüberhangs

festgelegt worden. Danach müssen alle Gemeinschaftsunternehmen, die das Netz der untereinander verbundenen Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten befahren, die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, die sich auf die Betriebs- wie auch auf die Investitionskosten auswirken. Die schweizerische Regierung hat für die schweizerische Flotte entsprechende Maßnahmen getroffen.

Für Unternehmen mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft und der Schweiz gelten diese Bestimmungen dagegen nicht.

Die Verbände der Binnenschiffahrtsunternehmen auf Gemeinschaftsebene haben verschiedentlich ihrer wachsenden Besorgnis über die Gefahr eines unlauteren Wettbewerbs durch Drittlandsunternehmen Ausdruck verliehen, die nicht denselben wirtschaftlichen Bestimmungen unterliegen wie die Unternehmen der Gemeinschaft. Diese Drittlandsunternehmen ersetzen möglicherweise die im Rahmen des Abwrackprogramms der Gemeinschaft auf Kosten der Gemeinschaftsbranche aus dem Verkehr gezogenen Binnenschiffe. Im Interesse der Erhaltung der positiven Auswirkungen der mit der genannten Ratsverordnung eingeführten Abwrackmaßnahmen ist es daher erforderlich, gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt festzulegen, die auch für Unternehmen dritter Länder gelten.

Vorschlag

8. Die Gemeinschaft muß daher die Entwicklung einer Außenwirtschaftspolitik im Bereich der Binnenschifffahrt in Betracht ziehen.

Die betroffenen Drittländer sind Polen und die Vertragsparteien der Donaukonvention⁵⁾. Unter den letztgenannten nimmt Österreich wegen seiner EFTA-Mitgliedschaft eine Sonderstellung ein (siehe Ziffer 10).

Das von der Kommission gegenüber Drittländern in Mittel- und Osteuropa in Betracht gezogene Grundkonzept für die Binnenschifffahrt ist auf die Festlegung gemeinsamer Regeln ausgerichtet, die soweit wie möglich den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr gestatten und auf eine Harmonisierung der Verkehrsbedingungen abzielen.

Die Erreichung dieses Ziels ist abhängig von den Fortschritten, die in den betreffenden Drittländern bei der Umstellung von einer zentralen Planwirtschaft auf eine Marktwirtschaft erzielt werden. In Anbetracht des ungewissen Zeitplans dieser Umstellung wird vorgeschlagen, die Verhandlungen in zwei Phasen zu führen.

9. In der ersten Phase sollte man sich konzentrieren auf den Abschluß von Abkommen, die die Bedingungen des bilateralen Binnenschiffsverkehrs

²⁾ Rechtssache 13/83 vom 22. Mai 1985, Sammlung 1985, S. 1556.

³⁾ Rechtssache 22/70 (AETR) vom 31. März 1971.

⁴⁾ Vorschlag KOM (85) 610 endg. vom 27. November 1985.

⁵⁾ Ungarn, Tschechoslowakei, Rumänien, UdSSR, Jugoslawien und Österreich.

zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern regeln. EG-Kabotage, das heißt die Beförderung von Fracht zwischen zwei Gemeinschaftshäfen durch ein Drittlandsunternehmen, sollte in dieser Phase nicht zulässig sein. Dagegen könnte gegebenenfalls die Möglichkeit einer Anschlußkabotage auf Gegenseitigkeitsbasis (Durchführung eines einmaligen Beförderungsvorgangs zwischen zwei Gemeinschaftshäfen oder zwischen zwei Drittlandshäfen auf der Rückfahrt im Anschluß an einen bilateralen Beförderungsvorgang) in die erste Verhandlungsphase einbezogen werden, je nachdem, welche Fortschritte bei der Harmonisierung der Verkehrsbedingungen erzielt werden.

Wenn es die Umstände gestatten, sollte in einer zweiten Phase, die beginnen würde, sobald ein akzeptables Maß an Harmonisierung der Geschäftsmethoden der Verkehrsunternehmen beider Seiten erzielt ist, schrittweise eine stärkere Liberalisierung des Marktzugangs im Donaunetz und in der EG angestrebt werden, wobei die wirtschaftlichen und administrativen Voraussetzungen für solche Beförderungen geregelt werden müßten.

Diese Mitteilung beschränkt sich auf die erste Phase. Zur Einleitung der zweiten Phase wird eine gesonderte Mitteilung an den Rat vorgelegt.

10. Im Rahmen der laufenden EG-EFTA-Verhandlung über die Schaffung eines Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) wird auch die Frage des wechselseitigen freien Zugangs zum Binnenwasserstraßennetz sowie der Niederlassungsfreiheit in der Binnenschifffahrt behandelt. Österreich und die Schweiz sind die einzigen EFTA-Staaten mit direkten Verbindungen zum Binnenwasserstraßennetz der EG. Gegenwärtig wird weitgehend die Auffassung vertreten, daß im Kontext eines allgemeinen Übereinkommens der gemeinschaftliche Besitzstand im Bereich der Binnenschifffahrt für die EWR-Vertragsparteien gelten wird, sobald diese freien Zugang zum Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft erhalten. Dies gilt insbesondere für Österreich, da die Schweiz als Vertragspartei der Konvention von Mannheim bereits bis zu einem gewissen Grad freien Zugang hat.

Bis zum Abschluß der EG-EFTA-Verhandlungen könnten die Verhandlungen, um die es in dieser Mitteilung geht, zunächst auf die Nicht-EFTA-Staaten konzentriert werden. Wenn die Verhandlungen über den Europäischen Wirtschaftsraum im oben angegebenen Sinne erfolgreich abgeschlossen werden, brauchen mit den EFTA-Staaten keine bilateralen Abkommen geschlossen zu werden, da das EWR-Übereinkommen den Gemeinschaftsanforderungen voll und ganz genügen würde. Wird dagegen in den EWR-Verhandlungen keine hinreichende Lösung für die Frage des bilateralen Binnenschiffsverkehrs erzielt, so könnten die in dieser Mitteilung vorgeschlagenen Verhandlungsdirektiven auch für Verhandlungen mit den betreffenden EFTA-Staaten zugrunde gelegt werden.

Erste Phase

11. Die Verhandlungen über die Festlegung einheitlicher Regeln für den bilateralen Verkehr zwischen der Gemeinschaft und Drittländern sollten von der Kommission mit der Unterstützung der Mitgliedstaaten geführt werden. Es ist geplant, Sachverständige der Mitgliedstaaten als Berater für die Verhandlungsdelegation der Gemeinschaft heranzuziehen.

Die Organisation der Binnenschifffahrtsunternehmen auf Gemeinschaftsebene sollten von dem Verhandlungsteam in regelmäßigen Abständen konsultiert werden, damit ihren Ansichten im Verlauf der Verhandlungen Rechnung getragen werden kann.

12. Die Abkommen mit Drittländern sollten Bestimmungen über Beförderungstarife, Marktzugang und Verkehrsaufteilung enthalten, wobei sich die Vertragsparteien verpflichten, jede Form direkter staatlicher Beihilfen zu den Betriebskosten zu beseitigen und gleiche Bedingungen für den Marktzugang festzulegen, die für die Unternehmen beider Seiten im betreffenden Verkehr gelten.

Ferner sollten diese Abkommen alle wirtschaftlichen, administrativen und technischen Bestimmungen enthalten, die sich auf Beförderungsvorgänge auswirken; dabei sollte das Ziel verfolgt werden, die bestehenden Probleme zu lösen und den Grundsatz der Gleichbehandlung von Gemeinschaftsunternehmen und Unternehmen der anderen Vertragspartei im bilateralen Verkehr zu verwirklichen.

13. Zusammenfassend dargestellt würden die Abkommen der Gemeinschaft mit dritten Ländern über den bilateralen Binnenschiffsverkehr folgende Vorteile bieten:
 - a) Der Branche werden klare, gerechte und wirksame Grundsätze für die Entwicklung von Verkehrsverbindungen zu Nichtmitgliedstaaten an die Hand gegeben.
 - b) Allen EG-Unternehmen werden gleiche Marktzugangschancen geboten.
 - c) Wettbewerbsverzerrungen werden durch den Grundsatz der Gleichbehandlung der Unternehmen beider Seiten vermieden.
 - d) Es wird sichergestellt, daß die Erfolge der Ratsverordnung (EWG) Nr. 1101/89 nicht durch die Intensivierung des Ost-West-Verkehrs gefährdet oder zunichte gemacht werden.
 - e) Auf diese Weise wird ein Höchstmaß an Transparenz und Einfachheit der Verwaltungsvorschriften für den bilateralen Verkehr erzielt.
 - f) Die Gemeinschaft könnte unter Beweis stellen, daß sie zu einer liberalen Politik auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt und zu offenen Beziehungen zu den Drittländern bereit ist. Die Abkommen über den bilateralen Verkehr kön-

- nen ein erster Schritt zu einer weitergehenden Liberalisierung und Zusammenarbeit sein.
14. Im gegenwärtigen Stadium ist es nicht erforderlich, die rechtliche Grundlage für den Beschluß, Verhandlungen entsprechend verschiedener Verhandlungsrichtlinien zu beginnen, genau zu spezifizieren. In der Tat kann gegenwärtig nicht mit völliger Sicherheit die genaue rechtliche Grundlage bestimmt werden, die für eine Entscheidung der Gemeinschaft benötigt wird, um künftige Abkommen nach Artikel 228 EWG abzuschließen, da dies von dem genauen Inhalt des abzuschließenden Abkommens abhängt.
15. Die Kommission empfiehlt dem Rat daher, folgendes zu beschließen:
- Die Gemeinschaft nimmt mit den unter Ziffern 8 und 10 genannten Drittländern Verhandlungen über die Regelung für die Beförderung von Fracht und Passagieren im Binnenschiffsverkehr zwischen den Vertragsparteien auf.
 - Die Kommission führt diese Verhandlung mit der Unterstützung der Mitgliedstaaten auf der Grundlage der im Anhang beigefügten Direktiven.

Verhandlungsrichtlinien

1. Allgemeines Ziel

Allgemeines Ziel der Verhandlungen ist der Abschluß eines oder mehrerer Abkommen zwischen der Gemeinschaft und bestimmten Drittländern über Regeln für die Beförderung von Fracht und Passagieren im Binnenschiffsverkehr zwischen der Gemeinschaft und diesen Ländern. Diese Verhandlungen, die nicht zwangsläufig gleichzeitig stattfinden müssen, werden mit jedem der betreffenden Drittländer im Hinblick auf den Abschluß mehrerer bilateraler oder multilateraler Abkommen oder eines einzigen multilateralen Abkommens geführt. Diese Verhandlungen haben auch zum Ziel, eine gleichwertige Behandlung aller Parteien zu sichern.

2. Geltungsbereich

Diese Verhandlungen betreffen die kommerziellen, technischen und administrativen Aspekte der Beziehungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern im Bereich der Binnenschifffahrt. Aufgrund der derzeitigen politischen und wirtschaftlichen Lage sollten sich die Verhandlungen auf die Festlegung von Regeln für den bilateralen Verkehr zwischen der Gemeinschaft und Drittländern konzentrieren. Ferner könnte die Anschlußkabotage auf Gegenseitigkeitsbasis (Durchführung eines einmaligen Beförderungsvorgangs zwischen zwei Gemeinschaftshäfen oder zwischen zwei Drittlandshäfen auf der Rückfahrt im Anschluß an einen bilateralen Beförderungsvorgang) in die Verhandlungen einbezogen werden.

3. Besondere Ziele

In den Abkommen werden die Regeln für die Organisation des Marktes nach kommerziellen und wirtschaftlichen Grundsätzen festgelegt. Insbesondere sollen die Abkommen Bestimmungen über Marktzugang, Beförderungsbedingungen und Tarife enthal-

ten. Anzustreben ist die Gewährleistung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen, die kostendeckende Preise und eine angemessene Beteiligung von Verkehrsunternehmen beider Seiten ermöglichen.

Im Rahmen dieser Abkommen sollten die administrativen, technischen und wirtschaftlichen Bestimmungen für diese Beförderungsgeschäfte möglichst weitgehend harmonisiert und vereinfacht werden, um eine erfolgreiche Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs zwischen den Vertragsparteien zu fördern.

4. Inkrafttreten

Die Verhandlungen werden mit allen in der Mitteilung der Kommission genannten Drittländern geführt. Ein separater Abschluß mit einer Gruppe von Ländern ist jedoch nicht ausgeschlossen, wenn dies nach dem Stand der Verhandlungen im Interesse der Gemeinschaft liegt.

5. Kontrollmaßnahmen

Es sind geeignete Kontrollmaßnahmen zu treffen, um die Einhaltung der Abkommensbestimmungen sicherzustellen.

6. Geltungsdauer der Abkommen

Diese Abkommen werden für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen; eine Verlängerung ist möglich.

7. Kündigung des Abkommens

Die Drittländer und die Gemeinschaft können das Abkommen nach Anhörung der anderen Partei und angemessener Notifizierung kündigen.

Bericht des Abgeordneten Dr. Rolf Niese

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Drucksache 12/1339 Nr. 2.16 vom 18. Oktober 1991 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. Dezember 1991 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Die EG-Kommission schlägt dem Ministerrat vor, ihr ein Mandat für Verhandlungen über ein Binnenschiffahrtsabkommen mit folgenden Drittstaaten zu erteilen: Polen, Ungarn, Tschechoslowakei, Rumänien, UdSSR, Jugoslawien und Österreich. Die Verhandlungen sollen auf der Grundlage von Direktiven des Ministerrates erfolgen, wonach insbesondere Regelungen über Marktzugang, Beförderungsbedingungen und Tarife auf der Grundlage gleicher Wettbewerbsbedingungen und angemessener Beteiligung von Verkehrsunternehmen beider Seiten anzustreben sind.

Die von Deutschland mit den genannten Drittstaaten bereits abgeschlossenen bilateralen Binnenschiffahrtsverträge werden dadurch hinfällig.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Ausschuß für Verkehr hat sich einmütig für die Ablehnung des vorliegenden EG-Vorschlages ausgesprochen. Nach seiner Auffassung sollte auf EG-Ebene zunächst ein Konzept zur Regelung der künftigen Binnenschiffsverkehre mit Drittstaaten erarbeitet werden. Notwendig ist außerdem eine Harmonisierung aller Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrssektor innerhalb der Gemeinschaft. Solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, sollte an den von der Bundesrepublik Deutschland bisher abgeschlossenen bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen festgehalten werden.

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt daher einmütig, die Bundesregierung zu ersuchen, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel der Erteilung eines Verhandlungsmandates für die EG-Kommission nicht zuzustimmen.

Bonn, den 11. Dezember 1991

Dr. Rolf Niese

Berichterstatter