

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zur Entwicklung des Seeverkehrs und zum Ausbau der Häfen an der Adria und am Ionischen Meer

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- in Kenntnis des Entschließungsantrags von Herrn Sarlis zum Seeverkehr und zu den Gemeinschaftshäfen an der Adria und am Ionischen Meer (B3-0881/92),
- in Kenntnis der vom Ausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr am 18. März 1992 in Neapel angenommenen Erklärung zu den Häfen und zum Seeverkehr in der Adria im Anschluß an eine öffentliche Anhörung¹⁾, an der sich die Verkehrsminister der Republik Slowenien, der Republik Kroatien, der Föderativen Republik Montenegro, der Republik Albanien und zahlreiche Vertreter der griechischen und italienischen Häfen sowie der Häfen von Drittländern beteiligten, die Anrainerstaaten dieser Meere sind,
- unter Hinweis auf seine Entschließungen vom 16. November 1988 zu einer europäischen Hafenpolitik²⁾, vom 13. Dezember 1990 zur Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes³⁾, vom 9. Juli 1991 zum kombinierten Güterverkehr in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft: Entwicklung und Perspektiven⁴⁾, vom 12. Juni 1992 zum Verkehr im Mittelmeerraum⁴⁾ und vom 12. Juni 1992 zu Horizont 2000: Verkehr in Europa⁵⁾,

¹⁾ PE 200.286 und PE 201.331.

²⁾ ABl. Nr. C 326 vom 19. Dezember 1988, S. 61.

³⁾ ABl. Nr. C 19 vom 28. Januar 1991, S. 241.

⁴⁾ ABl. Nr. C 240 vom 16. September 1991, S. 64.

⁴⁾ ABl. Nr. C 176 vom 13. Juli 1992, S. 250.

⁵⁾ ABl. Nr. C 176 vom 13. Juli 1992, S. 246.

- unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 15. Dezember 1992 zur Behinderung des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs durch den Krieg im ehemaligen Jugoslawien⁶⁾,
 - in Kenntnis der Verhandlungsrichtlinien des Rates für die Kommission zum Abschluß eines Finanzprotokolls EWG/Slovenien⁷⁾,
 - in Kenntnis der in Maastricht am 10. Dezember 1991 angenommenen Beschlüsse und insbesondere in Kenntnis von Artikel 75 betreffend den Verkehr, Artikel 129 b, 129 c und 129 d betreffend transeuropäische Netze sowie von Artikel 130 d betreffend die Schaffung eines Kohäsionsfonds,
 - in Kenntnis der Vorschläge der Kommission zur Ausstattung der Union mit ausreichenden Mitteln für ihre ehrgeizigen Ziele [KOM (92) 2000-2001 – Delors-II-Paket] und unter Hinweis auf seine Entschlieung vom 10. Juni 1992 zu der Mitteilung der Kommission: „Von der Einheitlichen Europäischen Akte zu der Zeit nach Maastricht: Ausreichende Mittel für unsere ehrgeizigen Ziele“⁸⁾,
 - unter Hinweis auf seine früheren Entschließungen zu den Schiffsunglcken seit 1978 und insbesondere die vom 18. April 1991 zu den Schiffsunglcken von Genua und Livorno⁹⁾, vom 16. September 1992 zu den durch das Austreten von Öl aus Schiffen verursachten Umweltschden¹⁰⁾, vom 17. Dezember 1992 zu einem Tankerunglck vor La Corua und der dadurch entstandenden lpest¹¹⁾ und vom 21. Januar 1993 zur Havarie des ltankers Braer¹²⁾ sowie auf seine Stellungnahme vom 26. Oktober 1990 zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Einführung eines gemeinschaftlichen Schiffsregisters¹³⁾,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A3-0067/93),
- A. in der Erwägung, daß der Raum des Adriatischen und des Ionischen Meeres zweifelsohne von Interesse für die Gemeinschaft ist, da er zwei Mitgliedstaaten – Italien und Griechenland – umfaßt,
- B. in der Erwägung, daß dieses Gebiet für die Außenbeziehungen der Gemeinschaft vom Balkan bis zu den Republiken der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS), die Anrainer des Schwarzen Meeres sind, wegen seiner zentralen Lage im Mittelmeerraum und seiner Brückenfunktion zum Fernen Osten strategisch eine Rolle spielt,

⁶⁾ Teil II Punkt 1 b des Protokolls dieses Datums.

⁷⁾ PE 203.105.

⁸⁾ ABl. Nr. C 176 vom 13. Juli 1992, S. 74.

⁹⁾ ABl. Nr. C 129 vom 20. Mai 1991, S. 132.

¹⁰⁾ ABl. Nr. C 284 vom 2. November 1992, S. 80.

¹¹⁾ Teil II Punkt 6 a des Protokolls dieses Datums.

¹²⁾ Teil II Punkt 1 des Protokolls dieses Datums.

¹³⁾ ABl. Nr. C 295 vom 26. November 1990, S. 659.

- C. in der Erwägung, daß der Korridor Adria–Ionisches Meer gegenwärtig sechs Anrainerstaaten (Italien, Griechenland, Albanien, Serbien-Montenegro, Kroatien und Slowenien) mit einer Gesamtbevölkerung von 94,1 Millionen Einwohnern zählt,
- D. in der Erwägung, daß die seit 1989 veränderten geopolitischen Gegebenheiten in Europa auch tiefgreifende Auswirkungen auf den Korridor Adria–Ionisches Meer hatten, die gleichzeitig neue Möglichkeiten zum Ausbau des Verkehrsnetzes eröffneten,
- E. in der Erwägung, daß im Hinblick auf eine für Ende 1993 bis Anfang 1994 anberaumte zweite gesamteuropäische Verkehrskonferenz der Ausbau des Verkehrsnetzes zwischen dem südöstlichen Raum der Gemeinschaft, den Regionen am mittleren Lauf der Donau und am Schwarzen Meer sowie der Ausbau des Seeverkehrs auf dem Mittelmeer verstärkt werden muß, wobei die ausgleichende Wirkung zu berücksichtigen ist, die diese Entscheidung auf das Gebiet der alten Hansehäfen der „Northern Range“ ausüben kann,
- F. in der Erwägung, daß der Verlauf des Jugoslawien-Krieges, bei dem leider mit einem schwierigen und langwierigen Befriedungsprozeß zu rechnen ist, sich auch nachteilig auf die Wirtschaftsbeziehungen und den Handelsverkehr zwischen den einzelnen Republiken sowie zwischen diesen und dem Rest des Balkans auswirken wird,
- G. in der Erwägung, daß Griechenland in dieser Region der Staat ist, der die Folgen des Krieges im ehemaligen Jugoslawien am stärksten zu spüren bekommt und Gefahr läuft, innerhalb des Verkehrsnetzes der übrigen Gemeinschaft stark isoliert zu werden, sofern nicht unverzüglich brauchbare Alternativen gefunden werden,
- H. mit der Feststellung, daß die Schaffung eines transeuropäischen Netzes zwischen Italien, Griechenland und dem Balkan als dringliche und effiziente Alternative zu den Verkehrsverbindungen Griechenlands mit den übrigen Ländern Europas unabdingbar ist,
- I. in der Überzeugung, daß die Kommission bei der Erstellung des Leitschemas für ein gemeinschaftsweites Hafennetz den Ausbau des innergemeinschaftlichen Verkehrsnetzes zwischen Griechenland und Italien anvisieren muß, wobei die Verbindungen zwischen den Häfen der einzelnen Länder je nach Spezialisierung des Verkehrs und entsprechend dem vorhandenen oder künftig möglichen Passagierstrom auszuweiten sind,
- J. in der Erwägung, daß eine Entspannung der Lage im Nahen Osten die Verstärkung des interkontinentalen Verkehrs in den Fernen Osten gestattet, somit die großen Hochseecontainerschiffe der vierten Generation Zugang zum Mittelmeer erhalten, und durch Umladen auf See die Verbindung zu den nördlichen Adriahäfen hergestellt wird,
- K. in Erwägung der Notwendigkeit, überdies die Seeverbindungen zu den Häfen des Schwarzen Meeres wiederzubeleben,

deren Ausbau kurz- und mittelfristig eine sinnvolle Ergänzung zu den bereits geplanten Landverbindungen zwischen den Ländern der Europäischen Gemeinschaft und Osteuropas einschließlich der Republiken der GUS darstellen kann,

- L. in der Erwägung, daß das Erfordernis einer stärkeren Integration der adriatischen und ionischen Häfen zur Erhöhung ihrer Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit auf Gemeinschaftsebene insbesondere für die italienischen Häfen die Annahme eines Hafenprogramms unaufschiebbar und dringlich macht, das eine größere Bündelung der öffentlichen Mittel sowie eine Reform der Hafenverwaltungen vorsieht,
- M. in Anerkennung der Bedeutung des Umweltschutzes und der Sicherheit auf See für diese Region aufgrund der hohen Zahl von Passagieren und der besonderen Beschaffenheit der Adria,
- N. in Erwägung der neuen Möglichkeiten, die die Liberalisierung der Seekabotage insbesondere für die Küstenschifffahrt im Korridor Adria-Ionisches Meer mit Hilfe einer positiven gemeinsamen Seeverkehrspolitik sowie der Annahme des Gemeinschaftsregisters EUROS mit sich bringen kann,
- O. unter Berücksichtigung der Reisen einer Delegation des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr vom 17. bis 20. Juni 1992 zu den Häfen Triest, Venedig, Ravenna und Ancona (Italien) sowie des Berichtstatters vom 18. bis 21. September 1992 zu den Häfen Piräus, Patras und Igumenitsa (Griechenland), vom 2. bis 3. Oktober 1992 zu den Häfen Brindisi, Tarent und Bari (Italien) und vom 28. bis 29. Januar 1993 zu den Häfen Capodistria-Koper (Slowenien) und Fiume-Rijeka (Kroatien),
- P. in Erwägung der Chance, durch die Förderung der Seefahrt Teile des regionalen Landverkehrs auf die Küstenschifffahrt und erhebliche Mengen des europäischen Nord-Süd-Fernverkehrs auf den Seeverkehr verlagern zu können —

Entwicklungsmaßnahmen im Korridor Adria-Ionisches Meer

1. fordert die Kommission, den Rat und die betroffenen Mitgliedstaaten auf, in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament tätig zu werden, damit sich der Korridor Adria-Ionisches Meer zu einem echten „integrierten Seeverkehrs- und Hafensystem“ von gemeinschaftlichem Interesse entwickelt;
2. ist der Auffassung, daß das derzeit von der Kommission erarbeitete Leitschema der europäischen Häfen, in Abstimmung mit der griechischen und der italienischen Regierung die Häfen von gemeinschaftlichem und nationalem Interesse festlegen muß, die gezielt finanzielle Mittel erhalten sollen und wo die Landverbindungen zu den Hauptverkehrsachsen auszubauen sind; die intermodale Betrachtung und Konzipierung der transeuropäischen Verkehrsnetze soll so abgestimmt werden, daß der Wasser- und Schienenverkehr auch in diesen Regionen gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr die Priorität bekommt;

3. hält es für unerlässlich, im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden der Anrainerstaaten die Normen für die Seeschiffahrt anzugleichen, die Dienstleistungen der Häfen zu vereinheitlichen, bei der Integration der Telematikdienste stärker zusammenzuarbeiten, die Tarife der Hafenabgaben und -gebühren nach und nach anzugleichen und schließlich Normen für die Sicherheit an Bord der Schiffe und beim Laden und Löschen der Ware sowie für den Einsatz von Schleppern und die Entrichtung von Gebühren für die Ausübung von Schlepprechten aufzustellen;
4. hält die unverzügliche Durchführung der Programme zum Ausbau und zur Umstrukturierung der Hafeneinrichtungen an der italienischen Küste für unabdingbar, wobei folgendermaßen vorzugehen ist:
 - Neuorganisation der Verwaltung der Mole VII im Hafen von Triest,
 - Neuorganisation der Hafeninfrastruktur von Venedig durch Verlagerung der Hafenarbeit von Marittima in den Hafen von Marghera,
 - Baggerung des Kanalhafens von Ravenna, um die uneingeschränkte Schiffbarkeit des Hafens sicherzustellen; Bau der neuen Nationalstraße E 55, um die Verbindung zu den internationalen Fernverbindungen herzustellen,
 - Fertigstellung der Arbeiten an der Verbindungsstraße zum Hafen von Ancona,
 - vollständige Nutzung der neuen, im Hafen von Bari errichteten Hafeninfrastrukturen sowie Ausbau der Nationalstraße Ofantina auf doppelte Breite,
 - Ausbau der Eisenbahnverbindungen zum Hafen von Brindisi; Fertigstellung der Arbeiten im Hafen von Tarent; Schaffung eines intermodalen Zentrums in den Häfen von Brindisi und Tarent;
5. hält es in bezug auf die griechischen Häfen für außerordentlich dringlich, daß
 - die Bereitstellung der entsprechenden Finanzmittel sichergestellt wird, damit die Programme zum Ausbau der Häfen von Patras und Igumenitsa sowie zur Entwicklung anderer Teile Westgriechenlands eingeleitet und gleichzeitig neue Verbindungen nach Athen, Volos, Kalamata und Thessaloniki geschaffen werden können,
 - die Projekte zum Bau der Eisenbahnverbindungen zwischen Patras und Athen über eine Strecke, die die gleiche Linienbreite hat wie die Strecke Athen–Thessaloniki–Ausland, sowie zwischen Igumenitsa und dem Norden Griechenlands durchgeführt werden,
 - die Projekte zum Bau der Autobahnverbindungen zwischen Igumenitsa und Thessaloniki, zwischen Igumenitsa und Volos sowie zwischen Igumenitsa–Patras–Kalamata durchgeführt werden;
6. ist der Auffassung, daß im Rahmen der Verhandlungen zum Abschluß der Abkommen zwischen der Europäischen Wirt-

schaftsgemeinschaft und den Republiken des ehemaligen Jugoslawien und des bereits geschlossenen Abkommens mit Albanien über die handelspolitische und wirtschaftliche Zusammenarbeit sowie zum Abschluß der entsprechenden Finanzprotokolle,

- die Programme zum Ausbau des Hafens von Koper in Slowenien zu prüfen sind, wobei einem Ausbau der bestehenden Straßenverbindung mit Triest und der Autobahn nach Ljubljana Vorrang einzuräumen ist,
- über den Ausbau des Hafens von Rijeka zu entscheiden ist, wobei die Fertigstellung der Autobahn nach Zagreb als vorrangig zu beurteilen ist,
- die Programme zum Ausbau der Häfen von Bari und Durrës zu erörtern sind, wobei das System der Verbindungen zum Hinterland überprüft werden muß,
- der Plan für die Landverbindungen zu den einzelnen Häfen zu prüfen ist, um deren schnelle und problemlose Zugänglichkeit sicherzustellen;

7. fordert die zuständigen Behörden der Gemeinschaft und der einzelnen Mitgliedstaaten auf, die Programme zum Ausbau der einzelnen Häfen zu koordinieren, damit die Verschwendung von Unsummen öffentlicher Gelder und die damit einhergehende unzureichende Nutzung eines Großteils der Hafeneinrichtungen und -anlagen vermieden wird;
8. ist der Auffassung, daß hafenübergreifende oder intermodale Zentren mit guter Anbindung an die Fernverkehrsnetze zu schaffen und/oder auszubauen sind, um den Ausbau des kombinierten und spezialisierten Verkehrs zu fördern;
9. ist der Auffassung, daß auch im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze Infrastrukturmaßnahmen vorzusehen sind, die für den genannten Raum von europäischem Interesse sind, wobei diese unter Beachtung der jüngst unterzeichneten Übereinkommen mit Österreich, der Schweiz und Slowenien ferner den Ausbau der Alpenpässe für den Transitverkehr berücksichtigen müssen;
10. ist der Ansicht, daß auf einzelstaatlicher Ebene und insbesondere von der italienischen und griechischen Regierung Rechtsvorschriften zu erlassen sind, die mit den EG-Richtlinien über freien Wettbewerbs im Einklang stehen und folgendes vorsehen:
 - die neue Festlegung des Zuständigkeitsbereichs der der Hafenverwaltung übergeordneten Hafenbehörde,
 - eine verringerte Präsenz der staatlichen Behörden bei der Verwaltung der Hafentätigkeiten wie Löschen, Laden und Güterumschlag,
 - eine mehrheitliche Beteiligung von Unternehmern an den Hafentätigkeiten und an der Beförderung und dem Umschlag der Güter sowie eine Rationalisierung der Nebendienstleistungen,
 - Schutz der Arbeitsbedingungen und Sicherheit der Hafenarbeiter;

11. weist nachdrücklich auf die Notwendigkeit hin, Anreize für alle Formen der Zusammenarbeit zu schaffen, um das Fährsystem zwischen Griechenland und Italien, insbesondere zwischen den Häfen von Brindisi, Bari und Ancona und jenen von Patras, Igumenitsa und Durrës, zu erweitern sowie kostengünstiger und effizienter zu gestalten;
12. verweist auf die Notwendigkeit, auch für diese Meere eine nachhaltige und umweltgerechte, insbesondere auf die Meeresumwelt abgestimmte Entwicklung zu fördern: Eine mögliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens darf in keinem Fall den Umweltschutz und die Sicherheit auf See beeinträchtigen; was umweltgefährdende und gefährliche Gütertransporte betrifft, muß die Europäische Gemeinschaft auch in diesen Regionen die strenge Einhaltung der einschlägigen IMO- und MARPOL-Bestimmungen gewährleisten;
13. betont in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit einer gemeinschaftsweiten Harmonisierung der Normen auf höchstem Niveau für die Kontrollen in den Häfen und den Küstengebieten sowie der Verschärfung der Sicherheitsvorschriften für die Schifffahrt – durch die Übernahme von Systemen ähnlich dem „Vessels Traffics System“ (VTS) – und den Schiffbau, wobei in diesem Zusammenhang auf die unverzichtbare Rolle der hochentwickelten Technologien hingewiesen sei;
14. vertritt die Auffassung, daß im Bereich der staatlichen Fährdienste für Passagiere eine Preispolitik betrieben werden muß, die im Hinblick auf die Einführung eines gemeinsamen Tarifs intermodaler Art auch die Verkehrsdienstleistungen auf der Schiene einschließt; darüber hinaus dürfen von unter Gemeinschaftsflagge operierenden Schiffseignern unter Berufung auf Einschränkungen des freien Wettbewerbs durch internationale Abkommen (COTIF usw.) beim freien Angebot von Seeverkehrsdienstleistungen zwischen den Häfen der Region keine Hindernisse zwischen den Mitgliedstaaten aufgerichtet werden;
15. fordert, daß mehr „Hafenfreizonen“, wie sie in den Häfen von Triest, Venedig, Astakos und den Häfen der Republiken des ehemaligen Jugoslawien bestehen, erschlossen werden, da sie mit der Verstärkung des wettbewerbsorientierten Handels eine positive Rolle spielen können;

Aufbringung der Finanzmittel

16. fordert die einzelnen an der Entwicklung des Korridors Adria-Ionisches Meer beteiligten Organe auf, unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips die notwendigen Finanzmittel bereitzustellen, die für sämtliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hafeneinrichtungen, den Verbindungen zum Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiffahrts- und Multimodalnetz und der im Plan vorgesehenen und beschriebenen Einrichtung intermodaler Zentren erforderlich sind;
17. nennt insbesondere folgende Finanzierungsinstrumente, und zwar in der entsprechenden Rangfolge:

- die von der italienischen und der griechischen Regierung vorgesehenen Finanzmittel,
 - Mittel aus dem EG-Haushalt, die für die verschiedenen auf den Ausbau des Verkehrswesens zielenden Programme vorgesehenen sind, insbesondere:
 - a) der neue, im Maastrichter Vertrag vorgesehene Kohäsionsfonds, der für Griechenland von Interesse ist,
 - b) Verwendung eines Teils der Strukturfondsmittel seitens der an der Adria gelegenen Regionen der Gemeinschaft, die unter Ziel Nr. 1 fallen,
 - c) Inanspruchnahme der Finanzierungsinstrumente für die Umwelt (zum Beispiel LIFE)¹⁴⁾,
 - d) Ad-hoc-Finanzierung des Leitschemas für das System Adria-Ionisches Meer,
 - e) die (auch im Lichte des jüngsten Finanzabkommens zwischen der EIB und der EFTA) durch die Hilfen der EIB eröffneten Möglichkeiten;
 - die Finanzmittel, die im Rahmen der Neuaushandlung der Abkommen über wirtschaftliche und handelspolitische Zusammenarbeit mit den Republiken des ehemaligen Jugoslawien und Albanien für das Verkehrswesen vorgesehen sind,
 - die von den Regionalbehörden und den Hafenbehörden vorgesehenen Finanzmittel,
 - die Finanzhilfen von privaten Trägern;
18. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, den Regierungen der Republiken Slowenien, Kroatien, Montenegro und Serbien, der ehemaligen jugoslawischen Teilrepublik Mazedonien und Albaniens sowie der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) und dem Europarat zu übermitteln.

Enrico Vinci
Generalsekretär

Nicolas Estgen
Vizepräsident

¹⁴⁾ ABl. Nr. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 1.