

Stellungnahme zum Bericht „Verkehr in einem sich rasch ändernden Europa« der Berichterstattergruppe „Transport 2000 Plus«

(10. Dezember 1991)

1. Der Paritätische Ausschuß begrüßt diesen gründlichen Bericht und unterstützt die darin enthaltenen Meinungen und Empfehlungen grundsätzlich. Der Bericht erhebt nicht den Anspruch, endgültig zu sein; hierin werden jedoch die erheblichen Arbeiten hervorgehoben, die noch durchzuführen sind, um zu einer dringend notwendigen neuen Strategie für den Verkehr in Europa und um Europa herum zu gelangen.

2. Das bei weitem größte Handelsaufkommen der Gemeinschaft — sowohl im Binnenhandel als auch im Außenhandel — erfolgt auf dem Wasserwege, entweder durch die Hochseeschifffahrt oder die Binnenschifffahrt, und die Reedereien gehören zu den wichtigeren Benutzern anderer Verkehrsmittel. Als wichtigster Organisator des kombinierten Verkehrs verfügt die Linienverkehrsindustrie über eine lange Erfahrung in diesem Bereich und ermutigt ihre Kunden, Dienste von Haus zu Haus zu verwenden, die ihrem Wesen nach die bestehende intermodale Transportinfrastruktur der Gemeinschaft umfassend und effizient nutzen. Die Massengutschifffahrt spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle bei den Handelsbewegungen der Gemeinschaft und ist auch aufgeschlossen gegenüber Problemen der Verkehrsinfrastruktur (beispielsweise Häfen und Wasserwege).

3. Es ist zu hoffen, daß die Rolle der Seeschifffahrt als direkter und indirekter Arbeitgeber für Staatsangehörige der Europäischen Gemeinschaft und als wichtiger Benutzer, Organisator und Betreiber des innereuropäischen Verkehrs durch den Ausschuß Anerkennung findet, der zu den aus

diesem Bericht stammenden Arbeiten im Zusammenhang mit dem europäischen Verkehr einschließlich dem kombinierten Verkehr, dem Wiederaufleben der Küstenschifffahrt und den Infrastrukturerörterungen angehört wird.

4. Der Ausschuß kann erfreut feststellen, daß der intermodale Seeverkehr (d. h. Container über See, Straße, Schiene und Binnenschifffahrtswege) als das bei weitem effizienteste und fortschrittlichste Verkehrssystem anerkannt wird. In dem Bericht wird außerdem hervorgehoben, daß die Küstenschifffahrt einer energischen Förderung bedarf und daß eine Reihe schwerwiegender umweltbezogener und energiesparender Argumente zugunsten des Schiffsverkehrs als Alternative zum Güterkraftverkehr bestehen. Der Ausschuß unterstützt die Empfehlung, daß die Europäische Gemeinschaft Maßnahmen zur Verbesserung des Marktanteils der Küstenschifffahrt einschließlich des Baus einer Kette von Häfen von europäischem Interesse unterstützen sollte. Die Beschäftigungsperspektiven für EG-Seeleute würden sich durch solche Maßnahmen sicherlich verbessern. Wir stellen jedoch fest, daß in dem Bericht die bestehende Flotte von Fluß- und Seeschiffen mit niedriger Brückendurchfahrtshöhe nicht erwähnt wird. Diese Schiffe können das System der Binnenwasserstraßen Europas direkt befahren. In einigen größeren Industriegebieten bietet diese Verkehrsart durch Vermeidung des Umladens in Seehäfen eine interessante und preisgünstige Alternative für Durchgangstransporte.

5. Es ist mit Sicherheit eine laufende Erweiterung verschiedener Formen der Zusammenarbeit im Transportsektor festzustellen, die jedoch durch die hartnäckige und übereifrige Auslegung herkömmlicher Wettbewerbsregeln beeinträchtigt wird. Der Ausschuß bestätigt, daß eine stärkere horizontale Koordinierung der Arbeit der Kommission und der Generaldirektionen erforderlich ist, die an allen Bestandteilen einer kohärenten und integrierten Transportpolitik beteiligt sind oder mit dieser in Verbindung stehen, insbesondere im Bereich des Wettbewerbs und des Umweltschutzes und — wie im Bericht hinzugefügt wird — ebenfalls in den Bereichen der sozialen und technischen Regelungen/Normen unter entsprechender Berücksichtigung der Einhaltung internationaler Regelungen und Normen.

6. Der Ausschuß begrüßt die neuen Möglichkeiten, die im Zusammenhang mit neuen Entscheidungen zur Verbesserung des Schienensystems der Gemeinschaft geboten werden. Er ist der Ansicht, daß dies einen dringend notwendigen Anstoß in Richtung auf ein wirksames und echtes europäisches System für Personenverkehr und intermodalen Frachtverkehr für Staatsbürger der EG geben wird.

7. Der Ausschuß unterstützt das Prinzip, wonach die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur realistisch und transparent sein sollten, und bestätigt, daß für die Gemeinschaftsinfrastruktur große Verbesserungen erforderlich sind — eine Aufgabe, die im Prinzip den Regierungen im Rahmen einer gemeinschaftsweiten und auf stabilen Kosten-Nutzen-Analysen beruhenden Politik obliegt. Obwohl dies durch alle Arten von Steuern oder Abgaben zu finanzieren ist und zu einer Kostensteigerung führt, erwartet die Industrie erhebliche Einsparungen aufgrund der verbesserten Infrastrukturen, die auf diese Art und Weise finanziert werden.

8. Abschließend möchte der Ausschuß das Mitglied der Kommission, Herrn Van Miert, zu dieser mutigen Initiative in diesem wichtigen Bereich beglückwünschen; dies gilt ebenfalls für die Studiengruppe im Zusammenhang mit ihrem fachmännisch ausgearbeiteten Bericht. Es ist zu hoffen, daß dieser nicht zu einem weiteren Bericht einer Sachverständigengruppe wird, der im Regal verstaubt. Was den Paritätischen Ausschuß angeht, bietet er der GD VII seine umfassende Zusammenarbeit und seine Sachkenntnis bei der Ausarbeitung der mit dem Seeverkehr zusammenhängenden Ideen und Empfehlungen des Berichts an.

