



**EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT
EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPÉEN
PARLAMENTO EUROPEO
EUROPEES PARLEMENT**

Generalsekretariat
Generalsekretariat
Secretariat
Secrétariat Général
Segretariato Generale
Secretariaat Generaal

Generaldirektoratet for Forskning og Dokumentation
Generaldirektion Wissenschaft und Dokumentation
Directorate General for Research and Documentation
Direction Générale de la Recherche et de la Documentation
Direzione Generale della Ricerca e della Documentazione
Directoraat-generaal Onderzoek en Documentatie

**UNDERSØGELSER OG DOKUMENTATION
SAMMLUNG WISSENSCHAFT UND DOKUMENTATION
RESEARCH AND DOCUMENTATION PAPERS
DOSSIERS DE RECHERCHE ET DOCUMENTATION
DOSSIERS DI RICERCA E DOCUMENTAZIONE
DOSSIERS ONDERZOEK EN DOCUMENTATIE**

Serie for regionalpolitik og transport nr. 1
Reihe Regionalpolitik und Verkehr Nr. 1
Regional policy and transport Series No. 1
Série politique régionale et transports n° 1
Serie politica regionale e trasporti n. 1
Serie regionaal beleid en vervoer nr. 1



Beslutning i den tyske forbundsdag angående europeisk transportpolitik
Beschluss des Deutschen Bundestages zur europäischen Verkehrspolitik
Decision of the German Bundestag concerning a European traffic policy
Résolution du Bundestag allemand relative à une politique européenne des transports
Risoluzione del Parlamento tedesco relativa ad una politica europea dei trasporti
Resolutie van de Duitse Bondsdag aangaande een Europese vervoerspolitiek

Den vedlagte dokumentation udgives kun på originalsproget. Imidlertid vil Sekretariatet søge så vidt muligt at imødekomme anmodninger fra medlemmer, som måtte være interesserede i at modtage supplerende oplysninger, herunder et mere udførligt referat eller i særlige tilfælde en oversættelse af teksten til deres eget sprog.

Die beiliegende Dokumentation wird nur in der Originalsprache veröffentlicht. Das Sekretariat wird sich jedoch im Rahmen des Möglichen darum bemühen, den Anforderungen von Parlamentsmitgliedern um ergänzende Informationen nachzukommen. Dies kann unter Umständen in Form einer ausführlicheren Zusammenfassung oder – in Ausnahmefällen – in einer Übersetzung in die Muttersprache des Mitglieds geschehen.

The attached documentation is only published in the original language. However, the Secretariat will try to satisfy, if possible, requests of Members who would be interested in receiving supplementary information, including possibly a more extended summary or, in exceptional cases, a translation in their own language of the text.

La documentation ci-jointe est uniquement disponible dans la langue originale. Le Secrétariat essaiera toutefois de satisfaire dans toute la mesure du possible les demandes des membres qui seraient désireux de recevoir des informations supplémentaires, comprenant éventuellement une note de synthèse plus détaillée, voire, exceptionnellement, une traduction du texte dans leur propre langue.

La documentazione in allegato è solo disponibile nella lingua originale. Il Segretariato cercherà comunque, se possibile e se gli onorevoli membri lo richiedono, di fornire maggiori informazioni e eventualmente anche un più ampio riassunto. Solo in casi eccezionali si potrà esaminare la possibilità di una traduzione integrale del testo del documento.

Bijgaande documentatie is slechts beschikbaar in de oorspronkelijke taal. Het Secretariaat zal evenwel, voor zover dat mogelijk is, de leden die zulks wensen, uitvoeriger inlichtingen doen toekomen. Eventueel kan een meer gedetailleerde samenvatting worden gegeven, of in uitzonderlijke gevallen een vertaling van de tekst.

På grundlag af en betænkning fra udvalget for transport, post- og telegrafvæsen (ordfører: hr. Mursch, sag nr. 7/3564) vedtog den tyske Forbundsdag på sit 174. møde den 23. maj 1975 en beslutning, hvorved Europa-Parlamentets resolution af 25. september 1974 om samme emne udtrykkelig bifaldes.

Det hedder i Forbundsdagens beslutning:

"Den tyske Forbundsdag bifalder og støtter tankerne i meddelelsen og resolutionen (fra Europa-Parlamentet), især målsætningen om en trinvis gennemførelse af et fælles transportsystem. De mange hidtidige forgæves anstrengelser for en løsning af enkeltproblemer vedrørende den fælles transportpolitik har vist, at den europæiske transportpolitik ikke kan virkeliggøres uden enighed om forpligtende målsætninger. Den tyske Forbundsdag anmoder forbundsregeringen om at den i ministerrådet vil gøre sig til talsmand for, at rådet enes om denne målsætning og derpå så hurtigt som muligt vedtager de på dette grundlag fremsatte forslag fra Kommissionen".

Under debatten blev udvalgets indstilling støttet af Seefeld på socialdemokraternes vegne og af Geldner, der talte for de frie demokrater, og indstillingen blev énstemmigt vedtaget.

Medlemmet Wehner udtalte under debatten, "at han ville hilse med glæde, hvis Forbundsdagen efter dette konkrete forsøg på at udtrykke bekymring og påpege problemer og behov for et vigtigt område inden for vor europæiske politik i fremtiden oftere ville ytre sig om konkrete forhold af stor europæisk betydning."

Udover dens betydning for transportpolitikken er den fremgangsmåde, som man her har anvendt i Bonn, siden fra forskellig side blevet bedømt som et interessant bidrag til forbedring af den parlamentariske kontrol med og indflydelse på den europæiske politik.

In seiner 174. Sitzung am 23. Mai 1975 nahm der Deutsche Bundestag auf der Grundlage eines Berichts des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (Berichterstatter: Herr Mursch, Drucksache 7/3564) eine Entschließung an, in der ausdrücklich die Entschließung des Europäischen Parlaments zum gleichen Gegenstand vom 25. September 1974 gutgeheißen wird.

In dieser Entschließung heißt es weiter:

"Der Deutsche Bundestag billigt und unterstützt die Leitgedanken der in der Mitteilung und der Entschließung enthaltenen umfassenden Konzeption, insbesondere das Ziel der stufenweisen Errichtung eines gemeinschaftlichen Verkehrssystems. Die vielen vergeblichen Bemühungen um die Lösung von Einzelproblemen der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Vergangenheit haben gezeigt, daß ohne Einigkeit über verbindliche Zielvorstellungen die europäische Verkehrspolitik letztlich nicht verwirklicht werden kann. ... Der Deutsche Bundestag ersucht die Bundesregierung, im Ministerrat darauf hinzuwirken, daß dieser sich die Leitgedanken zu eigen macht und die darauf beruhenden Vorschläge der Kommission zügig verabschiedet."

In der Plenardebatte unterstützen die Abgeordneten Seefeld, namens der sozialdemokratischen, und Geldner, namens der freidemokratischen Fraktion, den Antrag des Ausschusses, der einstimmig angenommen wurde.

Der Abgeordnete Wehner sagte in der Debatte, daß er es "dankbar begrüße, wenn sich der Deutsche Bundestag nach dem heutigen konkreten Versuch einer Erörterung von Sorgen, Problemen und Notwendigkeiten auf einem lebenswichtigen Teilgebiet der Politik unserer Europäischen Gemeinschaft in Zukunft häufiger zur Sache in europäischen Lebensnotwendigkeiten äußerte".

Über seine Bedeutung für die Verkehrspolitik hinaus wurde seither von verschiedenen Seiten das in Bonn in diesem Fall eingeschlagene Verfahren als ein interessanter Beitrag zur Verbesserung der parlamentarischen Kontrolle und Beeinflussung der europäischen Politik gewertet.

In its 174th sitting on 23 May 1975 the German Bundestag adopted a decision on the basis of a report of its Committee for Traffic, Posts and Telephones (rapporteur: Mr Mursch, reference 7/3564) in which it specifically approved the decision of the European Parliament on the subject (25 September 1974).

This decision includes the following statement:

"The German Bundestag welcomes and supports the principles of the overall concept contained in this report and in this decision and in particular the objective of the gradual establishment of a Community traffic system. The many unsuccessful attempts in the past to find a solution for individual problems of common traffic policy have demonstrated that without the unifying influence of binding objectives it will not ultimately be possible to realise a European traffic policy... The German Bundestag urges the Government to press in the Council of Ministers for it to adopt these principles and to discuss the proposals based thereon with the Commission as soon as possible."

In the debate which followed the Committee report was supported by Mr Seefeld on behalf of the Social Democratic Group (SDP) and by Mr Geldner on behalf of the Free Democratic Group (FDP); the report was adopted unanimously.

During the debate Mr Wehner said that in the light of the German Bundestag's present realistic attempt to discuss the difficulties, problems and necessities of one vital area of European Community policy, he would very much welcome more frequent opportunities in the future to express opinions on a number of matters of vital importance.

In so far as its significance for the implementation of traffic policy was concerned it has been observed in several quarters that this particular experiment has been recognised in Bonn as an interesting addition to the improvement of parliamentary control and influence over European policies.

Dans sa 174^e séance du 23 mai 1975 le Bundestag allemand a adopté une résolution sur la base d'un rapport de la Commission des Transports et des Postes et Télécommunications (rapporteur M. Mursch, doc. 7/3564). Cette résolution approuve explicitement la résolution du Parlement européen dans ce même domaine du 25 septembre 1974.

Il est dit dans cette résolution que :

"Le Bundestag allemand approuve et soutient l'idée inspirée de la vaste conception comprise dans la communication et la résolution et notamment l'instauration par étapes d'un système de transports communautaire. Les tentatives nombreuses et vaines pour résoudre les problèmes particuliers de la politique commune des transports dans le passé ont montré que la politique européenne des transports ne pourrait être réalisée sans un accord sur les objectifs obligatoires ...Le Bundestag allemand invite le gouvernement fédéral à insister au sein du Conseil des Ministres pour que celui-ci fasse sien ce principe et qu'il adopte les propositions de la Commission européenne qui s'en inspirent dans un bref délai".

Pendant le débat en session plénière les députés Seefeld, au nom du groupe social-démocrate (SDP), et Geldner, au nom du groupe libéral (FDP), ont soutenu la proposition de la Commission qui fut approuvée unanimement.

Le député Wehner intervient dans les débats en déclarant qu'il "se réjouirait si le Bundestag allemand donnait plus fréquemment à l'avenir son avis en matière de préoccupations européennes, après cet essai concret d'aujourd'hui de discuter les problèmes et les exigences concernant un domaine d'intérêt vital de notre politique communautaire".

Depuis lors la procédure suivie à Bonn dans ce cas concret est considérée de différents côtés - au delà de son importance pour la politique des transports - comme une contribution intéressante à l'amélioration du contrôle et de l'influence du Parlement sur la politique européenne.

Nella sua 174a seduta svoltasi il 23 maggio 1975, il Parlamento tedesco ha approvato una risoluzione, sulla base di una relazione della commissione per i trasporti, le poste e le telecomunicazioni (relazione dell'on. Mursch, doc. 7/3564), che riprende esplicitamente la risoluzione sullo stesso argomento approvata il 25 settembre dal Parlamento europeo.

In tale risoluzione si legge inoltre :

" Il Parlamento tedesco approva ed appoggia il principio ispiratore dei concetti esposti nel documento e nella risoluzione, in particolare l'obiettivo della graduale instaurazione di un sistema di trasporti comunitario. I vani sforzi intrapresi in passato per risolvere problemi singoli della politica comune dei trasporti dimostrano che in definitiva, se non sussistono obiettivi concordemente prefissati, è impossibile realizzare una politica europea dei trasporti. Il Parlamento tedesco invita il governo della Repubblica federale ad adoperarsi in seno al Consiglio dei ministri delle Comunità europee affinché esso faccia proprio questo principio ed adotti le proposte della Commissione ad un tale principio ispirate".

La proposta della commissione parlamentare è stata approvata all'unanimità nella seduta plenaria, dopo essere stata sostenuta dall'on. Seefeld, a nome del gruppo socialdemocratico, e dall'on. Geldner, a nome del gruppo liberale.

L'on. Wehner ha sottolineato durante il dibattito di considerare "altamente opportuno che il Parlamento tedesco, dopo l'odierno concreto tentativo di una disamina delle preoccupazioni, dei problemi e delle esigenze in un settore vitale della politica della nostra Comunità europea, si dedichi con maggior frequenza in futuro alle questioni europee di importanza essenziale".

Questa procedura introdotta in seno al Parlamento tedesco è stata da varie parti giudicata, al di là della sua incidenza sulla politica dei trasporti, come un interessante contributo al rafforzamento del controllo parlamentare e all'orientamento della politica sul piano europeo.

In zijn 174ste vergadering van 23 mei 1975 heeft de Duitse Bondsdag op basis van een verslag van de Commissie voor Vervoer en voor de Posten, Telegrafie en Telefonie (rapporteur de heer Mursch, doc. 7/3564) een resolutie aangenomen, waarin uitdrukkelijk de resolutie van het Europees Parlement inzake dezelfde materie van 25 september 1974 wordt goedgekeurd.

In deze resolutie wordt voorts vermeld:

"De Duitse Bondsdag keurt goed en ondersteunt de hoofdgedachte die de mededeling en de resolutie in omvangrijke mate bevatten, in het bijzonder het doel van een etappegewijze opbouw van een gemeenschappelijk vervoersysteem. De talrijke vergeefse pogingen om de afzonderlijke vraagstukken van een gemeenschappelijke vervoerspolitiek in het verleden op te lossen hebben aangetoond dat zonder overeenstemming over bindende doelstellingen de Europese vervoerspolitiek ten slotte niet kan worden verwezenlijkt..... De Duitse Bondsdag verzoekt de Bondsregering in de Ministerraad het daarop aan te sturen dat deze zich genoemde hoofdgedachte tot de zijne maakt en de daarop gebaseerde voorstellen van de Europese Commissie snel aanvaardt".

Tijdens het debat in de plenaire vergadering ondersteunen de afgevaardigden Seefeld namens de socialistische fractie en Geldner namens de liberale fractie het verzoek van de Commissie dat unaniem wordt aangenomen.

Afgevaardigde Welner zegt tijdens het debat dat hij het "zou toejuichen indien de Duitse Bondsdag zich na de konkrete poging van vandaag om de zorgen, problemen en noodzaken op een van vitaal belang zijnd deelgebied der politiek in onze Europese Gemeenschap te bespreken, in de toekomst inzake Europese vitale belangen vaker zijn mening te kennen zou geven."

Ten aanzien van zijn boven de vervoerspolitiek uitgaande betekenis wordt sindsdien van verschillende kanten de in Bonn in het onderhavige geval gevolgde procedure beoordeeld als een interessante bijdrage tot verbetering van de parlementaire controle en invloed op de Europese politiek.

Bericht und Antrag

**des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen
(14. Ausschuß)**

**zu der von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Mitteilung
der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der
gemeinsamen Verkehrspolitik
– Drucksache 7/1472 –**

A. Problem

Die Fortschritte bei der Entwicklung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes und einer gemeinsamen Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Europäischen Gemeinschaft sind unbefriedigend.

B. Lösung

Das Europäische Parlament und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften haben allgemeine Grundsätze für die künftige europäische Verkehrspolitik entwickelt, von denen bei den Einzelentscheidungen im Rat ausgegangen werden soll.

Einmütige Billigung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

A. Bericht des Abgeordneten Mursch (Soltau-Harburg)

Die in der Drucksache 7/1472 enthaltene Mitteilung der Kommission über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik wurde mit Schreiben des Präsidenten vom 23. Januar 1974 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 16. April 1975 behandelt hat.

Die Fortschritte bei der Entwicklung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes und einer gemeinsamen Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Europäischen Gemeinschaft, die unabdingbare Bestandteile einer Wirtschaftsgemeinschaft sind, waren in den vergangenen Jahren unbefriedigend. Nach wie vor sind Wettbewerbsverzerrungen und Verkehrsbeschränkungen mannigfaltiger Art vorhanden. Dem Rat liegen zahlreiche Entwürfe der Kommission für Verordnungen und Richtlinien zur Weiterentwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik vor, die aber nicht behandelt werden, weil nationale Interessen in den Vordergrund gestellt werden. Bei dieser Sachlage sah sich die Kommission veranlaßt, durch die Entwicklung allgemeiner Grundsätze für eine gemeinsame Verkehrspolitik einen neuen Anstoß für die notwendigen Sachentscheidungen zu geben. Zu diesen Grundsätzen der Kommission, die in Drucksache 7/1472 enthalten sind, hat das Europäische Parlament am 25. September 1974 eine nahezu einmütig angenommene Entschließung verabschiedet, die die allgemeinen Grundsätze der Kommission weiter entwickelt und vor allen Dingen näher konkretisiert. Der Entschließungstext ist diesem Bericht als Anlage beigefügt. Für eine erste Stufe, die bis 1976 laufen soll, werden vom Rat konkrete Entscheidungen u. a. über folgende besonders wichtige Fragenbereiche gefordert: Festsetzung der Abmessungen und Gewichte für Last-

kraftwagen, einheitliche technische Überwachung von Kraftfahrzeugen, erste Schritte zur Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern, Stilllegungsordnung für Binnen-Schiffe. In einer zweiten Stufe sollen in einem Zeitraum von 1977 bis 1983 u. a. folgende Fragenbereiche in Angriff genommen werden: Preisregelung im Güterverkehr, Kapazitätskontrolle im Straßenverkehr, gemeinsames Entscheidungsverfahren bei Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur. Das Europäische Parlament hat neben dieser Entschließung auch im einzelnen zu der Mitteilung der Kommission Stellung genommen, jedoch sind die wesentlichen Grundgedanken bereits in der Entschließung voll enthalten. Der gesamte Bericht einschließlich Entschließung ist den Mitgliedern des Deutschen Bundestages Ende November 1974 zugestellt worden.

Der Verkehrsausschuß hat sowohl von der Mitteilung der Kommission über die Grundsätze einer gemeinsamen Verkehrspolitik wie auch von der Entschließung des Europäischen Parlaments hierzu mit Zustimmung und Befriedigung Kenntnis genommen. Er billigt insbesondere die Entschließung des Europäischen Parlaments (Anlage), weil sie die Grundsätze der Kommission in sinnvoller Weise weiter entwickelt und konkretisiert. Es muß erwartet werden, daß der Rat auf dieser Grundlage nunmehr beschleunigt über die notwendigen Einzelmaßnahmen berät und hierzu innerhalb angemessener Zeit die Entscheidungen trifft.

Der Ausschuß schlägt daher vor, daß der Deutsche Bundestag die Mitteilung der Kommission sowie die Entschließung des Europäischen Parlaments in ihren Leitgedanken billigt und zugleich die Bundesregierung ersucht, im Rahmen der Gemeinschaft auf eine zügige Beratung und Entscheidung hinzuwirken.

Bonn, den 16. April 1975

Mursch (Soltau-Harburg)

Berichterstatler

EntschlieÙung

des Europäischen Parlaments vom 25. September 1974 über die Grundsätze der gemeinsamen Verkehrspolitik

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik ¹⁾,
- vom Rat konsultiert (Dok. 226/73),
- in Kenntnis des Berichts seines Ausschusses für Regionalpolitik und Verkehr (Dok. 215/74),
- in dem Bemühen um eine Weiterentwicklung der Gemeinschaft zu einer Währungs- und Wirtschaftsunion,
- aufgrund der unabwiesbaren Tatsache, daß eine solche Weiterentwicklung ohne Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik nicht möglich ist,
- in der Erkenntnis, daß die bisherigen geringfügigen Schritte der Gemeinschaften auf diesem Gebiet bei weitem nicht ausreichen, um auf dem Verkehrsgebiet die notwendigen Voraussetzungen für eine wirkliche Wirtschaftsgemeinschaft zu schaffen,
- in der Erkenntnis, daß schon jetzt durch das Fehlen der gemeinsamen Verkehrspolitik wirtschaftliche Entscheidungen laufend zu Fehlleitungen von Kapital und Arbeit, zu falscher Regionalverteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten und zu Strukturverzerrungen der europäischen Wirtschaft führen, da nach Beseitigung der Zollmauern die Transportkosten für den internationalen Austausch eine ähnliche Rolle spielen wie vorher die Zölle,
- in der Erkenntnis, daß der Öffentlichkeit und den betroffenen Wirtschaftskreisen das Vertrauen in das Zustandekommen einer gemeinsamen Verkehrspolitik, das durch die Entwicklung der seit der Gründung der Gemeinschaft vergangenen Jahre stark erschüttert ist, wiedergegeben werden muß;

1. fordert die unverzügliche Einführung einer zusammenhängenden gemeinsamen Verkehrspolitik für Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straßenverkehr;
2. fordert, daß der Ministerrat unverzüglich Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags anwendet, um auch Seeschifffahrt und Luftverkehr soweit wie notwendig in diese zusammenhängende gemeinsame Verkehrspolitik einzubeziehen, da mindestens seit der Erweiterung der Gemeinschaft um Dänemark, Irland und das Vereinigte Königreich eine gemeinsame Verkehrspolitik

sonst Stückwerk bleiben muß, fordert außerdem, daß eine gemeinsame Seehafenpolitik entwickelt wird;

3. begrüßt, daß die Kommission mit ihrer Mitteilung vom 24. Oktober 1973 eine umfassende Konzeption für die gemeinsame Verkehrspolitik vorgelegt hat, und billigt deren Grundhaltung;
4. ersucht die Kommission, ihre „Mitteilung“ im Sinne der nachstehenden Stellungnahme, die Gegenstand dieser EntschlieÙung ist, zu ergänzen;
5. ersucht die Kommission ferner, dem Rat auf der Grundlage der zu ergänzenden „Mitteilung“ einen Entwurf für einen Beschluß vorzulegen, der diesem die Möglichkeit gibt, die Prinzipien der „Mitteilung“ grundsätzlich zu billigen, ohne in eine Diskussion aller Details einzutreten;
6. fordert den Rat auf, durch die Annahme des vorstehend genannten Beschlusses das Vertrauen der Öffentlichkeit und der Betroffenen in das Zustandekommen einer gemeinsamen Verkehrspolitik wiederherzustellen;
7. fordert ferner, daß die Kommission unverzüglich dem Rat Überlegungen für eine Gesamtberatung und Verabschiedung der im Zeitplan der Mitteilung vorgesehenen Maßnahmen der ersten Phase (bis 1976) vorlegt und daß der Ministerrat nach Konsultation des Parlaments über diejenigen Einzelheiten, zu denen das Parlament noch nicht Stellung genommen hat, zu einer Tagung von ausreichender Dauer zusammentritt, in deren Verlauf er über die Vorschläge entscheidet;

8. fordert die Kommission auf, bei ihren weiteren Vorschlägen an den Rat die folgenden Prinzipien und Verfahren zu berücksichtigen:

I. Zweistufenplan für eine Einführung eines gemeinsamen Verkehrssystems

- a) Die in der Kommissions-Mitteilung vorgesehene Übergangsperiode für die Einführung des gemeinsamen Verkehrssystems findet in zwei Phasen statt. Die erste Phase erstreckt sich auf die Jahre 1974 bis 1976 (siehe Abschnitt IV), die zweite Phase beginnt 1977 und geht 1983 zu Ende oder früher, wenn die endgültige Einführung der Währungs- und Wirtschaftsunion früher erfolgt.

¹⁾ KOM (73) 1725 endg. vom 24. Oktober 1973.

- b) Die Maßnahmen für die erste Phase sollten vom Rat auf einer seiner nächsten Tagungen (vor Mitte 1975) angenommen werden, wobei sicherzustellen ist, daß alle notwendigen Rechtsakte vor dem 31. Dezember 1976 in Kraft treten.
- c) Für die zweite Phase sollte auf der gleichen Tagung des Ministerrates ein Zielkatalog aufgestellt werden, der den angestrebten Endzustand der gemeinsamen Verkehrspolitik im Augenblick des Inkrafttretens der Währungs- und Wirtschaftsunion in ausreichendem Maße verbindlich umschreibt, so daß sich die betroffenen Kreise darauf einstellen können.
- d) Ein Aktionsprogramm für die Zeit der zweiten Phase wird so rechtzeitig vor Ende 1975 von der Kommission vorgelegt und vor Ende 1976 vom Rat beschlossen, daß die für die zweite Phase vorgesehenen Maßnahmen ab 1977 Zug um Zug beschlossen werden und in Kraft treten können.

II. Grundprinzipien der gemeinsamen Verkehrspolitik

Die Maßnahmen, die während der beiden Einführungsphasen getroffen werden, und die künftige gemeinsame Verkehrspolitik nach Errichtung des gemeinsamen Verkehrsmarktes, müssen von folgenden Grundprinzipien gekennzeichnet sein:

- a) Die Verkehrspolitik muß systemkonform — unter selbstverständlicher Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Sektors — in die allgemeine wirtschafts- und sozialpolitische Konzeption der Gemeinschaft eingebaut werden.
- b) Die Verkehrspolitik muß zur Schaffung der Voraussetzungen für Wirtschafts- und Währungsunion beitragen durch Herstellung einer möglichst großen Freizügigkeit für den Austausch von Personen, Gütern und Nachrichten (Errichtung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes).
- c) Die Verkehrspolitik muß auf die Erreichung der Ziele der gemeinsamen Regionalpolitik ausgerichtet sein.
- d) Die Verkehrspolitik muß den Verkehrsmarkt, d. h. den Markt für Beförderungsleistungen der verschiedenen Verkehrsarten, als eine Einheit betrachten und die europäischen Verkehrswege als ein einheitliches zusammenhängendes Netz mit ausreichender Verkehrsinfrastruktur für alle Räume der Gemeinschaft gestalten.
- e) Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten und innerhalb jeder Verkehrsart zwischen den einzelnen Unternehmen soll der Motor des Fortschritts sein und nötigenfalls durch regelnde Eingriffe der Verkehrspolitik, die die Kapazität und die Preise betreffen, vor Auswüchsen bewahrt werden.

- f) In diesem von der Verkehrspolitik gesetzten Rahmen sollen die Verkehrsnutzer durch freie Wahl des Verkehrsmittels im Wettbewerb entscheiden.
- g) Damit die freie Wahl des Verkehrsnutzers zu gesamtwirtschaftlich vorteilhaften Ergebnissen führt, ist die Beseitigung aller künstlichen Kostenverzerrungen zwischen Unternehmen verschiedener Verkehrsarten und verschiedener Länder notwendig, weshalb insbesondere die sozialen, technischen und steuerlichen Vorschriften von diskriminierenden Elementen befreit werden müssen.
- h) Die Verkehrsunternehmen müssen ihre vollen gesamtwirtschaftlichen Kosten erwirtschaften (Rentabilitätsprinzip), und alle Entscheidungen über Investitionen der öffentlichen Hand zugunsten des Verkehrssektors müssen mit dem Maßstab der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität gemessen werden. Abweichungen von diesem Prinzip aus sozialpolitischen, regionalpolitischen und anderen übergeordneten Gründen werden nötig sein. Sie sind mit Vorschlägen über ihre Finanzierung aus öffentlichen Mitteln zu verbinden. Eventuell betroffene Verkehrsunternehmen sind zu entschädigen.

III. Errichtung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes

Mit dem Ablauf der zweiten Phase muß ein gemeinsamer Verkehrsmarkt bestehen, der durch folgende Eigenschaften gekennzeichnet sein wird:

- a) Für die Verkehrsunternehmen besteht Niederlassungsfreiheit im ganzen Bereich der Gemeinschaft. Wo eine Begrenzung der Zulassung zum Markt durch Kontingentierung oder subjektive Zulassungskriterien besteht, ist diese Begrenzung nach gemeinsamen Grundsätzen zu gestalten und müssen Bürger aller Mitgliedstaaten gleichen Zugang zum Markt erhalten.
- b) Für die Transportarbeiter besteht vollkommene Freizügigkeit. Wo für die Ausübung eines Transportarbeiterberufs Prüfungen oder Diplome notwendig sind, sind diese nach gleichen Grundsätzen zu gestalten, gegenseitig anzuerkennen und Bürgern aller Mitgliedstaaten gleicher Zugang zu den Unterrichtsgängen und Prüfungen zu gewähren.
- c) Die Freiheit des Dienstleistungsverkehrs auf dem Gebiete des Verkehrs ist herzustellen. Der internationale Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates und der Durchgangsverkehr sind für die Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft keinen restriktiveren Kapazitätskontrollen zu unterwerfen als der Binnenverkehr der verschiedenen Länder. Das gleiche gilt für die Zulassung von Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig

sind. Die Schifffahrtswegfreiheit auf allen europäischen Binnenwasserstraßen ist für Unternehmen der Gemeinschaft zu gewährleisten und Drittländern im Wege der Gegenseitigkeit zuzugestehen.

- d) Die Beschränkungen, denen die Seeschifffahrt zwischen Häfen eines Mitgliedstaates durch Schiffe unter der Flagge anderer Mitgliedstaaten unterliegt, sind aufzuheben.
- e) Eine gemeinsame Luftverkehrspolitik muß die Multilateralisierung der Verhandlungen über die Landerechte und Flugliniengestaltung innerhalb der Gemeinschaft und im Verhältnis zu Drittländern herbeiführen.
- f) Die Zusammenarbeit der Eisenbahnen ist insbesondere durch Schaffung einer ständigen Dachorganisation der neun Staatseisenbahnen zu fördern, in deren Rahmen eine immer weitergehende Harmonisierung der Tarife und Beförderungsbedingungen, eine Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze in erster Linie für Massengüter, eine technische Harmonisierung, gemeinsame Planung der Materialbeschaffung und die Abschaffung aller Behinderungen beim Grenzübergang, insbesondere durch Beschleunigung der Grenzabfertigung durch die verschiedenen beteiligten Instanzen, anzustreben ist.

IV. Maßnahmen während der ersten Stufe

a) Der Ministerrat sollte während einer Tagung von ausreichender Dauer vor Mitte 1975 die von der Kommission in ihr Prioritätenprogramm aufgenommenen Vorschläge annehmen, zu denen das Parlament bereits, teilweise schon seit langem, seine Stellungnahme abgegeben hat, nämlich:

- Regelung des Gemeinschaftskontingents für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr.
- Verhandlungsmandat bezüglich des Omnibusverkehrs mit Drittländern.
- Stilllegungsordnung für Binnenschiffe.
- Berufszulassungsregelungen und Niederlassungsfreiheit im Verkehr.
- Ratifizierung des AETR ²⁾ und Ergänzung der Verordnung 543/69 (Sozialharmonisierung im Straßenverkehr).
- Angleichung der Führerscheine.
- Endgültige Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für Lastkraftwagen.
- Harmonisierung der Vorschriften über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen.

²⁾ Commission Economique pour l'Europe, Comité des Transports Intérieurs: „Accord Européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des Transports internationaux par Route (AETR)“, Genf, 19. Januar 1962.

- Erster Schritt auf dem Weg zur Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern.
 - Verabschiedung des Systems der Abgeltung der Wegekosten.
 - Gemeinsame Regelung des finanziellen Verhältnisses zwischen den Staaten und den Eisenbahnen.
 - Erste Schritte zu einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik.
- b) Die Kommission sollte bis Anfang 1975 Vorschläge für die folgenden Maßnahmen vorlegen, damit diese vom Ministerrat vor Mitte 1975 angenommen werden können:
- Ausbau des Infrastruktur-Konsultationsverfahrens mit dem Ziel, von bloßer Information zu ständiger Zusammenarbeit in Konsultationssitzungen zu kommen, gemeinsame Infrastrukturprogramme aufzustellen und insbesondere für langfristig wirkende Investitionsentscheidungen, wie Kanaltunnel, Alpentunnel, Einführung neuer Verkehrstechniken, Umschichtung des Personennahverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel usw., wirksame gemeinsame Entscheidungsmechanismen zu entwickeln.
 - Gesamtvorschlag für die Kapazitätskontrolle im Straßenverkehr, insbesondere Ersetzung der bilateralen Kontingente durch das Gemeinschaftskontingent, Harmonisierung der Verfahren für die Kapazitätskontrolle des Straßenverkehrs innerhalb der Mitgliedstaaten und Verfahren für die Aufhebung der Kontingentierung, wobei die Möglichkeit der Wiedereinführung im Falle von Marktstörungen erhalten bleiben muß.
 - Gesamtvorschlag für die Kapazitätskontrolle im Binnenschiffsverkehr, wobei, da die Stilllegungsordnung allein das Problem nicht in allen Konjunkturlagen lösen kann, ein gemeinschaftliches Verfahren für die Kapazitätskontrolle entworfen werden muß.
 - Gesamtvorschlag für die Preisregelung im Güterverkehr aller Verkehrsarten für Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr, wobei eine möglichst weitgehende Freiheit der Preisbildung anzustreben ist, jedoch einerseits die Preisöffentlichkeit sichergestellt werden muß und andererseits gemeinsame Verfahren geschaffen werden müssen, die es ermöglichen, im Falle von Marktstörungen schnell und wirksam einzugreifen.
 - Ausdehnung der Sozialharmonisierung auf die Binnenschifffahrt und die Eisenbahnen sowie auf den Luftverkehr und die Seeschifffahrt.
 - Erste Schritte auf dem Gebiet einer gemeinsamen Seeschifffahrtspolitik.

c) Die Kommission sollte dem Ministerrat vor Ende 1975 zu folgenden Fragen offizielle Vorschläge vorlegen, damit der Ministerrat die entsprechenden Rechtsakte vor Mitte 1976 vornehmen kann:

- Verkehrssicherheitsprogramm einschließlich eines Entwurfs für eine einheitliche europäische Straßenverkehrsordnung, in den die bisherigen Harmonisierungsergebnisse der ECE und CEMT einzuarbeiten sind.
- Ausbau der Verkehrsstatistik zu einem Instrument der Verkehrspolitik, insbesondere bezüglich der Vorausschauprojekte im Rahmen der Infrastrukturpolitik und bezüglich der Marktbeobachtung zur Kapazitäts- und Preisregelung.
- Schaffung von gemeinsamen Finanzierungsinstrumenten für solche Infrastrukturprojekte, bei denen das Gemeinschaftsinteresse das Interesse der betroffenen Staaten weit überschreitet, insbesondere bezüglich der Schließung von Lücken im Verkehrsnetz an den Binnengrenzen der Gemeinschaft.
- Gemeinsames Forschungsprogramm für neue Verkehrstechniken.
- Gemeinsames Programm für die Förderung und Harmonisierung der Berufsausbildung für alle Verkehrsarten.

V. Maßnahmen während der zweiten Stufe

a) Gleichzeitig mit der Vorbereitung der Maßnahmen, die während der ersten Stufe angenommen werden sollen, muß die Vorbereitung der Maßnahmen für die zweite Stufe vorangetrieben werden, so daß der Ministerrat bereits vor Ende 1976 über einen genauen Zeitplan für die zweite Stufe entscheiden kann.

b) Die in der zweiten Stufe zu ergreifenden Maßnahmen ergeben sich aus der Differenz zwischen dem obengenannten Zielkatalog und dem in der ersten Stufe erreichten Stand der gemeinsamen Verkehrspolitik.

c) Es ist aber jetzt schon abzusehen, daß während der zweiten Stufe insbesondere folgende Probleme gelöst werden müssen:

- Endgültige Inkraftsetzung des Systems der Abgeltung der Wegekosten.
- Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern und der Mineralölsteuern.
- Vervollständigung der technischen Harmonisierung der Verkehrsmittel.
- Vervollständigung der gemeinsamen Luft- und Seeverkehrspolitik.

d) Ziel muß jedenfalls sein, am Ende der zweiten Stufe den Zustand eines gemeinsamen Verkehrssystems zu erreichen;

9. appelliert an die betroffenen Wirtschaftskreise und an die Regierungen sowie durch sie an die europäische Öffentlichkeit, künftig der Tatsache Rechnung zu tragen, daß das europäische Aufbauwerk nicht weiter fortschreiten kann und daß sogar die schon bestehenden Teilerfolge wie die Zollunion in Gefahr kommen müssen, wenn sie nicht durch ein gemeinsames Verkehrssystem ergänzt werden, und daß deshalb die Verkehrspolitik nicht etwas ist, was nur den Verkehrsmarkt und die dort Tätigen betrifft, sondern weitreichende langfristige Auswirkungen auf alle Teile des Wirtschaftslebens und der Wirtschaftsunion hat;
10. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschlie-ßung und den Ausschlußbericht dem Rat und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu übermitteln.

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. von der Mitteilung der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik — Drucksache 7/1472 — Kenntnis zu nehmen,
2. folgenden Entschließungsantrag anzunehmen:
 - I. Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß die Kommission der Europäischen Gemeinschaften mit ihrer Mitteilung vom 24. Oktober 1973 und das Europäische Parlament mit seiner Entschließung vom 25. September 1974 der weiteren Entwicklung einer zusammenhängenden gemeinsamen Verkehrspolitik einen neuen Anstoß gegeben haben.
 - II. Der Deutsche Bundestag billigt und unterstützt die Leitgedanken der in der Mitteilung und der Entschließung enthaltenen umfassenden Konzeption, insbesondere das Ziel der stufenweisen Errichtung eines gemeinschaftlichen Verkehrssystems. Die vielen vergeblichen Bemühungen um die Lösung von Einzelproblemen der gemeinsamen Verkehrspolitik in der Vergangenheit haben gezeigt, daß ohne Einigkeit über verbindliche Zielvorstellungen die europäische Verkehrspolitik letztlich nicht verwirklicht werden kann.
 - III. Der Deutsche Bundestag ersucht die Bundesregierung, im Ministerrat darauf hinzuwirken, daß dieser sich die Leitgedanken zu eigen macht und die darauf beruhenden Vorschläge der Kommission zügig verabschiedet.

Bonn, den 16. April 1975

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Börner	Mursch (Soltau-Harburg)
Vorsitzender	Berichterstatter



(A)

(C)

174. Sitzung

Bonn, den 23. Mai 1975

Beginn: 9.00 Uhr

Präsident Frau Renger: Die Sitzung ist eröffnet.

Meine Damen und Herren, erlauben Sie mir einige wenige Worte zum heutigen Tage. Den **23. Mai** sollten wir in diesem Jahr und auch künftig nicht vorübergehen lassen, ohne der **Gründung der Bundesrepublik Deutschland** zu gedenken und unser Bekenntnis zu diesem Staat abzulegen, der die demokratische Kontinuität in Deutschland verkörpert.

(B) Gerade in diesen Tagen haben wir das Wort vom sozialen Rechtsstaat und von rechtsstaatlichen Maßnahmen oft gehört und gebraucht. Darin kam auch die Sorge zum Ausdruck, wir könnten einer schweren Belastung nicht gewachsen sein, mit neu auftretenden Widersprüchen unserer Zeit nicht fertig werden und vielleicht nicht fähig sein, die geeigneten Mittel und Wege zu ihrer Lösung und Überwindung zu finden.

Rundfunk, Fernsehen, Presse und wir alle beschäftigen uns seit geraumer Zeit mit den Unrechts-taten von Menschen aus unserer Gesellschaft, ausgestattet mit Intelligenz und Privilegien, in Frieden und Sicherheit aufgewachsen und doch ausgezogen, um in Verblendung und Haß alles zu zerstören, was auf der Grundlage unserer Verfassung vom 23. Mai 1949 geschaffen worden ist, nämlich ein freies Gemeinwesen, das die Würde des Menschen achtet und ihm die Möglichkeit zu individueller Entfaltung gibt.

Niemand hat es im Gedenken an den 23. Mai nötig, unseren Staat und unsere gesellschaftliche Ordnung zu verherrlichen. Aber unser Staat hat es verdient, daß wir gerade an diesem Tage seine Leistungen würdigen. Wir selbst sind diese Gesellschaft, und wir sind es, die dem Staat Aufgaben übertragen und seiner Macht Grenzen setzen. Wir haben neue ethische und sittliche Maßstäbe gesetzt, wie sie in den Grund- und Menschenrechten unserer Verfassung niedergelegt sind. Und entgegen all denen, die das als Phrase und nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmend ironisieren, sage ich, daß wir in unserem Land nicht nur das Recht und die Möglichkeit haben, als Bürger zu wählen und uns frei zu entwickeln, sondern vor allem auch die Möglichkeit, als Menschen zu leben. Allerdings, die Freiheit des Staatsbürgers in der Demokratie besteht zwar darin, mitentscheiden zu können, nicht aber darin, sich

den gemeinsamen Gesetzen und Pflichten entziehen zu dürfen.

Das seit der Jubiläumsfeier vergangene Jahr hat erneut gezeigt, wie notwendig es ist, daß die Bürger bereit sind, sich mit ihrem Staat zu identifizieren und für ihn einzutreten. Es hat aber auch gezeigt, daß sich in den Stunden besonderer Gefährdung die demokratischen Kräfte der verschiedenen politischen Richtungen auf dem Boden der Verfassung zusammenfinden können.

Mit Genugtuung ist festzustellen, daß wir mit einer breiten Zustimmung zu diesem Staat in seiner demokratischen, rechtsstaatlichen und bundesstaatlichen Prägung rechnen können. Während gerade (D) in den schweren Stunden der Weimarer Republik eine immer breiter werdende Schicht ihre Loyalität zum bestehenden Staat aufgab und dem Parlamentarismus ablehnend gegenüberstand, wird bei uns ganz fraglos diesem Staat Vertrauen entgegengebracht und von ihm Sicherheit erwartet. Heute ist die repräsentative parlamentarische Demokratie in unserem Volk — von kleinen Randgruppen abgesehen — voll anerkannt.

Damit sollten wir uns aber nicht bescheiden. Wir brauchen Männer und Frauen, die jederzeit bereit sind, für unsere Demokratie einzustehen. Es wäre gut, wenn der jährliche Geburtstag unserer Verfassung dazu dienen könnte, unseren Bürgern und gerade auch den jungen Menschen das Bewußtsein zu vermitteln, einem Staat mit einer Verfassungsordnung anzugehören, dem man seine volle Zustimmung geben kann und dem man sich aus Überzeugung verpflichtet fühlt. Diese Verpflichtung schließt unseren Willen ein, auch für die Zukunft unsere nationale Einheit anzustreben und als gleichberechtigtes Glied in einem vereinten Europa dem Frieden der Welt zu dienen. — Ich danke Ihnen.

(Lebhafter Beifall auf allen Seiten)

Meine Damen und Herren, Ihnen liegt eine Liste von **Vorlagen** vor, die keiner Beschlußfassung bedürfen und die gemäß § 76 Abs. 2 der Geschäftsordnung den zuständigen Ausschüssen überwiesen werden sollen:

Betr.: Bericht der Bundesregierung über die Integration in den Europäischen Gemeinschaften (Berichtszeitraum

Präsident Frau Renger

- (A) Oktober 1974 bis März 1975, im Anschluß an den Bericht vom 16. Oktober 1974, Drucksache 7/2662)
- Drucksache 7/3575 —
 - zuständig: Auswärtiger Ausschuß (federführend), Haushaltsausschuß
 - Betr.: Vierter Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ für den Zeitraum 1975 bis 1978
 - Drucksache 7/3601 —
 - zuständig: Ausschuß für Wirtschaft (federführend), Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen, Haushaltsausschuß
 - Betr.: Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf des Berichtigungs- und Nachtragshaushaltsplans Nr. 1 der Europäischen Gemeinschaften für das Haushaltsjahr 1975
 - Drucksache 7/3621 —
 - zuständig: Haushaltsausschuß (federführend), Ausschuß für Wirtschaft
 - Betr.: Bericht der Bundesregierung über die 29. Generalversammlung der Vereinten Nationen
 - Drucksache 7/3637 —
 - zuständig: Auswärtiger Ausschuß

Erhebt sich gegen die vorgeschlagenen Überweisungen Widerspruch? — Das ist nicht der Fall; es ist so beschlossen.

Die folgenden **amtlichen Mitteilungen** werden ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 22. Mai 1975 die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Wörner, Handlos, Damm, Dr. Dregger, Biehle, Dr. Kraske, Rommerskirchen, de Terra, Pfeifer, Löher, Eilers (Wilhelmshaven), Dr. Wallmann, Lenzer, Graf Stauffenberg und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU betr. Hochschulen der Bundeswehr — Drucksache 7/3573 — beantwortet. Sein Schreiben wird als Drucksache 7/3676 verteilt.

Überweisung von EG-Vorlagen

Der Präsident des Bundestages hat entsprechend dem Beschluß des Bundestages vom 25. Juni 1959 die nachstehenden Vorlagen überwiesen:

- (B)
- Richtlinie (EWG) des Rates
betreffend die biologischen Normen von Blei und die Überwachung der Gefährdung der Bevölkerung durch Blei
betreffend die Qualitätsnormen für den Bleigehalt in der Luft
 - Drucksache 7/3623 —
 - überwiesen an den Innenausschuß (federführend), Ausschuß für Jugend, Familie und Gesundheit mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat
 - Verordnung (EWG) des Rates zur Festsetzung des Orientierungspreises für Seehecht für das Fischwirtschaftsjahr 1975
 - Drucksache 7/3633 —
 - überwiesen an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat
 - Beschluß des Rates betreffend die Beteiligung des Sozialfonds an strukturellen Anpassungsmaßnahmen
 - Drucksache 7/3634 —
 - überwiesen an den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung (federführend), Ausschuß für Wirtschaft mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat
 - Verordnung (EWG) des Rates zur Einbeziehung von Frühkartoffeln in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1035/72 über eine gemeinsame Marktorganisation für Obst und Gemüse
 - Drucksache 7/3635 —
 - überwiesen an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat
 - Verordnung (EWG) des Rates über die Regelung für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse und Verarbeitungserzeugnisse mit Ursprung in den Staaten Afrikas, der Karibischen See und des Pazifischen Ozeans (oder den überseeischen Ländern und Gebieten)
 - Drucksache 7/3636 —
 - überwiesen an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat
 - Beschluß des Rates (EWG) betreffend das Programm von Modellvorhaben und Studien zur Bekämpfung der Armut
 - Drucksache 7/3645 —
 - überwiesen an den Ausschuß für Jugend, Familie und Gesundheit (federführend), Haushaltsausschuß mit der Bitte um Vor-

lage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat

Beschluß des Rates (EWG) über gemeinsame und koordinierte Programme in den Bereichen Tierleukosen, Tierzucht-abfälle, Rindfleischherzeugung, Erzeugung von pflanzlichem Eiweiß

— Drucksache 7/3646 —

überwiesen an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat

Verordnung (EWG) des Rates zur Festlegung bestimmter Maßnahmen zur Sanierung der Erzeugung von Unterglasgartenbauerzeugnissen

— Drucksache 7/3659 —

überwiesen an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat

Ich rufe Tagesordnungspunkt 13 auf:

Beratung des Berichts und des Antrags des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß) zu dem von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlag der EG-Kommission für eine Mitteilung der Kommission an den Rat **über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik**

— Drucksachen 7/1472, 7/3564 —

Berichterstatter:

Abgeordneter Mursch (Soltau-Harburg)

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Mursch als Berichterstatter.

Mursch (Soltau-Harburg) (CDU/CSU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit Drucksache 7/3564 sind Ihnen ein Bericht über die weitere **Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften** und ein Entschließungsantrag des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zur Entscheidung vorgelegt worden. Ausgangspunkt hierfür war die „Mitteilung der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der Verkehrspolitik vom 24. Oktober 1973“.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat sich zu diesem Schritt veranlaßt gesehen, weil es bisher nicht gelungen ist, den Vertrag von Rom durch Festlegung der **Prinzipien der gemeinsamen Verkehrspolitik** auszufüllen. Der in der Brüsseler Kommission für die Verkehrspolitik zuständige Kommissar, Vizepräsident Scarascia Mugnozza, hat dies vor dem Europäischen Parlament folgendermaßen formuliert — ich zitiere mit Genehmigung der Frau Präsidentin —:

Ohne die Bedeutung der bereits erzielten Fortschritte herabsetzen zu wollen — vor allem wenn man diese im Verhältnis zu den bestehenden Schwierigkeiten betrachtet —, muß man allerdings offen und objektiv zugeben, daß die Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik zum größten Teil noch nicht verwirklicht worden sind.

Diese Feststellung ist richtig. Die in großem Maße vorhandenen Wettbewerbsverzerrungen und Verkehrsbeschränkungen sind aber mit dem Wesen und der Existenz eines gemeinsamen Marktes nicht vereinbar. Ein **gemeinsames Verkehrssystem** — dies

Mursch (Soltau-Harburg)

- (A) besteht aus einem gemeinsamen Verkehrsmarkt und einer gemeinsamen Verkehrsinfrastruktur — ist jedoch ein unentbehrlicher Bestandteil einer Wirtschaftsunion in Europa.

(Zustimmung bei der CDU/CSU)

Es ist die Aufgabe der Verkehrspolitik, dieses gemeinsame Verkehrssystem zu schaffen.

Die Brüsseler Kommission, das Europäische Parlament und seine Vorgängerin, die Gemeinsame Versammlung der EGKS, haben seit langem und immer wieder auf die Beschleunigung der Arbeiten auf dem Gebiet der Verkehrspolitik gedrängt. Ich darf Sie in diesem Zusammenhang nur an die bekannten „Kapteyn-Berichte“ aus den Jahren 1957 und 1961 erinnern. Auf Grund dieser Berichte sind dann zwar eine Reihe von Einzelmaßnahmen getroffen worden, aber diese Einzelmaßnahmen verdienen nicht die Bezeichnung „Gemeinsame Verkehrspolitik“. Vielmehr handelt es sich um eine „**Politik der kleinen Schritte**“, die in der Praxis dazu führt, daß bei jedem kleinen Schritt, der gemacht werden soll, eine Grundsatzebene entsteht, und weil man sich über die Grundsätze nicht einig ist, kommt man auch in den kleinen Schritten nicht voran. Die europäische Politik der kleinen Schritte ist gescheitert. Zum Erfolg führen kann jetzt nur der umgekehrte Weg. Um eine gemeinsame **Verkehrspolitik aus einem Guß** zu erreichen, muß man sich zunächst über die Grundsätze und Prinzipien einig werden; denn nur dann kann ein Gesetzgebungswerk nach einem modernen Gesamtplan aus einem Guß für alle Verkehrsarten und für die Infrastruktur entstehen.

(B)

(Sehr richtig! bei der CDU/CSU)

Die „Mitteilung der Kommission“ spiegelt das anzuerkennende Bemühen der Brüsseler Kommission wider, auf dem Gebiet der Verkehrspolitik einen neuen Anlauf zu nehmen. Denn wir stehen heute in der Tat an einem Kreuzweg der europäischen Verkehrspolitik. Die „**Mitteilung der Kommission**“ hat allerdings — das möchte ich unterstreichen — keinerlei Verbindlichkeit. Sie bringt lediglich das zum Ausdruck, was die Kommission sich unter einer gemeinsamen Verkehrspolitik vorstellt. Es kommt also jetzt darauf an, daß man hier endlich zu konkreten Beschlüssen kommt, und zwar zu Beschlüssen, die der Ministerrat zu fassen hat, um der Mitteilung der Kommission diese Unverbindlichkeit zu nehmen.

(Sick [CDU/CSU]: Ein direkt gewähltes Parlament brauchen wir!)

— Genau!

Der Ministerrat hat die Mitteilung der Kommission dem Europäischen Parlament zur Stellungnahme zugeleitet. Sie ist dann vom Europäischen Parlament dem Ausschuß für Regionalpolitik und Verkehr des Europäischen Parlaments zugeleitet worden. Dieser Ausschuß hat die Mitteilung in zahlreichen Sitzungen über ein Jahr lang beraten, und zwar so gründlich, daß zu der umfassenden Mitteilung der Kommission Satz für Satz Stellung genommen wurde, und zwar mit konkreten Vorschlägen zur weiteren Gestaltung. Der **Ausschuß für Regionalpolitik und Verkehr** ist hierbei — das möchte ich nachdrücklich

unterstreichen — über die Vorstellungen der Kommission in ihrer Mitteilung weit hinausgegangen und hat dem **Europäischen Parlament** einen ganz konkreten **Entschließungsantrag**, der sehr umfangreich war — es waren über 100 Druckseiten — zugeleitet. Dieser Entschließungsantrag des Ausschusses ist im Europäischen Parlament von allen Fraktionen mit Ausnahme der Kommunisten einmütig gebilligt worden. Die Kommunisten bringen damit indirekt zum Ausdruck, daß wir anderen auf dem richtigen Wege sind.

In der Entschließung wird die unverzügliche Einführung einer zusammenhängenden gemeinsamen Verkehrspolitik ebenso gefordert wie die Anwendung von Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrages, um auch die Seeschifffahrt und die Luftfahrt so weit wie notwendig — ich unterstreiche: nur so weit wie notwendig — in diese zusammenhängende Verkehrspolitik einzubeziehen. Für diese Einbeziehung sollen im wesentlichen folgende Prinzipien und Verfahren gelten:

1. Die **Verkehrspolitik** muß **systemkonform** sein, d. h. sie muß in das allgemeine System der Wirtschaftspolitik eingepaßt sein. Selbstverständlich werden hierbei gewisse Besonderheiten des Verkehrs Berücksichtigung finden müssen.

2. Die Verkehrspolitik muß durch Herstellung einer möglichst großen **Freizügigkeit** für den Austausch von Personen, Gütern und Nachrichten zu den Voraussetzungen beitragen, die für eine Wirtschaftsunion unerlässlich sind.

(D)

3. Die Verkehrspolitik muß auf die Erreichung der Ziele der gemeinsamen **Regionalpolitik** — ich erinnere nur an die Schaffung des Europäischen Regionalfonds, der mit großen Geburtswehen geschaffen worden ist — ausgerichtet sein, was insbesondere auf tarifarischem und infrastrukturellem Gebiet geschehen kann.

4. Die Verkehrspolitik muß den **Verkehrsmarkt als eine Einheit** betrachten und die europäischen Verkehrswege als ein einheitliches zusammenhängendes Netz mit ausreichender Verkehrsinfrastruktur für alle Räume, Kollege Köhler, der Gemeinschaft gestalten.

5. Der **Wettbewerb** zwischen den Verkehrsarten und innerhalb der Verkehrsarten zwischen den einzelnen Unternehmen soll der Motor des Fortschritts sein. Eingriffe, die die Kapazität und die Preise betreffen, sollen nur dann in Betracht kommen, wenn es gilt, Auswüchse — und hier ist in erster Linie an einen ruinösen Wettbewerb zu denken — zu verhindern.

6. Der Verkehrsnutzer muß — eines der Grundprinzipien — die **freie Wahl des Verkehrsmittels** haben, und zwar sowohl für Personen wie auch für Güter.

7. Alle künstlichen **Kostenverzerrungen** müssen beseitigt werden, weil sie den Wettbewerb beeinflussen. Insbesondere müssen die steuerlichen, sozialen und technischen Vorschriften von allen diskriminierenden Elementen befreit werden.

Mursch (Soltau-Harburg)

- (A) 8. Grundsätzlich soll auch im Verkehr das **Renntabilitätsprinzip** gelten, d. h. die Verkehrsunternehmen sollen ihre Kosten erwirtschaften. Sozialpolitische, regionalpolitische und andere übergeordnete Gesichtspunkte werden jedoch Ausnahmen erforderlich machen, aber solche Ausnahmen müssen nach den Vorschlägen des Europäischen Parlaments mit Vorschlägen über die Finanzierung aus öffentlichen Mitteln verbunden sein.

(Sick [CDU/CSU]: Wir brauchen die Politische Union!)

Das Europäische Parlament ist sich natürlich dessen bewußt gewesen, daß ein **gemeinsames Verkehrssystem** nicht in kurzer Zeit eingeführt werden kann und daß es einer **Übergangsperiode** bedarf. Es schlägt deshalb vor, die Durchführung in zwei Phasen stattfinden zu lassen. Die erste Phase erstreckt sich bis Ende des Jahres 1976, wird aber, Herr Kollege Seefeld, wegen des späteren Ingangkommens möglicherweise etwas gestreckt werden. Die zweite Phase soll 1977 beginnen und spätestens 1983 zu Ende gehen — oder auch früher, wenn es früher zu einer Währungs- und Wirtschaftsunion in Westeuropa kommen sollte, was aber — in dieser Hinsicht dürften wir uns einig sein — bei dem bisherigen Stand der Dinge wohl nicht zu erwarten ist.

In der Entschließung fordert das Europäische Parlament konkret, zu welchen Zeitpunkten der Ministerrat diejenigen Beschlüsse fassen sollte, die in der **ersten Phase** durchzuführen sind. Hierbei handelt es sich in erster Linie um solche Fragen — wie z. B. die Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für Lastkraftwagen —, die schon seit langem auf dem Schreibtisch des Ministerrates schmoren und zu denen das Europäische Parlament bereits häufig Stellung genommen hat. Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, für die **zweite Phase** kann selbstverständlich noch kein ins einzelne gehendes Aktionsprogramm vorgelegt werden. Es ist aber möglich, den Endzustand zu beschreiben, der bis zum Jahre 1983 erreicht werden soll. Nach Ablauf der zweiten Phase soll nach dem Beschluß des Europäischen Parlaments ein **gemeinsamer Verkehrsmarkt** bestehen, der durch folgende **Charakteristika** gekennzeichnet ist.

1. Für die Verkehrsunternehmen muß **Niederlassungsfreiheit** im ganzen Bereich der Gemeinschaft bestehen.

2. Für die in der Verkehrswirtschaft beschäftigten Menschen muß vollkommene **Freizügigkeit** bestehen. Wo für die Berufsausübung Prüfungen oder Diplome notwendig sind, müssen diese nach den gleichen Grundsätzen gestaltet und gegenseitig anerkannt sein.

3. Die **Freiheit des Dienstleistungsverkehrs** in den Ländern der Gemeinschaft muß vollendet sein.

4. Die Beschränkungen, denen die **Seeschifffahrt** zwischen den Häfen eines Mitgliedstaates durch Schiffe unter der Flagge anderer Mitgliedstaaten unterliegt, müssen aufgehoben werden, d. h. der sogenannte **Kabotage-Vorbehalt** muß fallen.

5. Eine **gemeinsame Luftverkehrspolitik** muß die Multilateralisierung der Verhandlungen über Landrechte und Flugliniengestaltung herbeiführen.

6. Die **Zusammenarbeit der Eisenbahnen** soll insbesondere durch Schaffung einer Dachorganisation der neun Staatsbahnen gefördert werden. Hierbei sollen eine weitgehende Harmonisierung der Tarife und Beförderungsbedingungen, eine Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze, eine technische Harmonisierung, eine gemeinsame Planung der Materialbeschaffung, die Abschaffung aller Behinderungen beim Grenzübergang und manches andere mehr herbeigeführt werden.

Hinsichtlich der Infrastrukturpolitik muß am Ende der zweiten Phase, also im Jahre 1983, ein gemeinsames System der **Abgeltung der Wegekosten** bestehen. Wir wissen alle, wie schwierig diese Problematik ist. Ziel muß sein, daß am Ende der zweiten Stufe ein gemeinsames Verkehrssystem besteht und damit das Gebäude der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik fertiggestellt ist.

Meine Damen und Herren, der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages hat die Leitgedanken der Mitteilung der Kommission und der Entschließung des Europäischen Parlaments einmütig gebilligt; er unterstützt sie. Der Verkehrsausschuß schlägt diesem Hohen Hause vor, den Ihnen vorliegenden entsprechenden Entschließungsantrag anzunehmen. In ihm wird die Bundesregierung darüber hinaus er sucht, im Ministerrat darauf hinzuwirken, Herr Minister Gscheidle, daß auch dieser sich die Leitgedanken zu eigen macht und die darauf beruhenden Vorschläge der Kommission zügig verabschiedet. (D)

So weit mein ergänzender Bericht als Berichterstatter dieses Hohen Hauses.

Im Namen der Fraktion der CDU/CSU möchte ich hierzu folgendes erklären. Meine Fraktion wird dem Entschließungsantrag zustimmen. Sie ist der Auffassung, daß die Zeit zum Entscheiden und zum Handeln überreif ist.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Dies gilt insbesondere für den **Ministerrat**, der nun die **Verantwortung** dafür hat, daß die **europäische Verkehrspolitik** durch Festlegung richtungweisender Grundsätze einen neuen Schwung erhält. Es ist, meine Damen und Herren, ein unerträglicher Zustand, daß sich auf dem Schreibtisch des Ministerrats die Verordnungsentwürfe der Brüsseler Kommission und die Stellungnahmen des Europäischen Parlaments türmen und so gut wie nichts entschieden wird. Meine Damen und Herren, es ist ein unerträglicher Zustand, daß man sich in Einzelfragen zerredet, aber keine Grundsatzentscheidungen fällt. Wer Europa will, muß auch eine gemeinsame Verkehrspolitik wollen. Ohne sie ist eine Wirtschaftsunion überhaupt nicht denkbar.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wir wissen, daß alle deutschen Bundesregierungen sich seit über 15 Jahren bemüht haben, Fortschritte zu erreichen. Vielleicht — ich sage: vielleicht — ist jetzt hier und da eine gewisse Resignation eingetreten. Wenn dem so ist, ist es um so not-

Mursch (Soltau-Harburg)

- (A) wendiger, daß durch die vorgeschlagene Entschlie-
ßung des Deutschen Bundestages ein neuer, kräf-
tiger Impuls gegeben wird. In den Gremien des
Europäischen Parlaments haben wir einmütig, Herr
Kollege Seefeld und ich, einen nachdrücklichen
Appell an die anderen **Parlamente der Gemeinschaft**
gerichtet, damit auch dort **Entschlie-ßungen** gefaßt
werden, wie sie Ihnen heute zur Entscheidung vor-
liegen. Diese Entschlie-ßung soll den Regierungsver-
tretern im Ministerrat, Herr Minister Gscheidle, Mut
machen, endlich Entschlußkraft zu zeigen und Ent-
scheidungen — im Wege des Kompromisses selbst-
verständlich — herbeizuführen.

Meine Fraktion begrüßt es, daß das **Europäische
Parlament** in so gründlicher und so nachdrücklicher
Weise sich der **gemeinsamen Verkehrspolitik** ange-
nommen hat. Sie begrüßt es insbesondere, daß dies
nicht, wie das häufig so üblich ist, mit allgemeinen
Formulierungen geschehen ist, sondern daß ganz
konkrete Grundsätze aufgestellt worden sind und
daß die Verwirklichung dieser Grundsätze in einem
exakten Zeitplan gefordert wird.

(Schulte [Schwäbisch Gmünd] [CSU/CSU]:
Die Grundsätze stammen ja auch von
Mursch!)

— Danke schön, Herr Kollege Schulte!

Wir haben mit großer Befriedigung zur Kennt-
nis genommen, daß das Europäische Parlament dar-
auf bestanden hat, selbst mit einer Delegation mit
dem Präsidenten des Ministerrats der Verkehrs-
minister zu sprechen — das ist im Augenblick der
(B) irische Verkehrsminister; wir werden in der ersten
Juniwoche in Dublin sein —, um diesem Präsi-
denten des Ministerrats zu sagen, was die Völker der
Gemeinschaft erwarten, nämlich endlich echte Fort-
schritte und Entscheidungen.

Die Verkehrspolitik, meine Damen und Herren,
ist nicht ein Nebengebiet der europäischen Politik,
das etwa nur ein paar Spezialisten angeht; man
könnte das meinen, wenn man sich in diesem Saal
umschaut. Rat und Kommission müssen nach soviel
verlorener Zeit die **gemeinsame Verkehrspolitik**
jetzt in Gang setzen, wenn sie verhindern wollen,
daß die große Enttäuschung über die mangelnden
Fortschritte der europäischen Politik auch auf die-
sem Gebiet zu zunehmender Abwendung von dem
Gedanken der **europäischen Zusammenarbeit** über-
haupt führt.

(Richtig! bei der CDU/CSU)

Die Betroffenen schließlich, meine Damen und
Herren, müssen wissen, wohin die Reise geht. Die
europäische Einigung erfordert selbstverständlich
von allen bestimmte Opfer, aber diese Opfer sind
nur zumutbar, wenn erkennbar wird, wie das Ziel,
nämlich die **politische und wirtschaftliche Union
Europas**, aussehen wird und in welchen konkreten
Stufen dieses Ziel erreicht werden soll. Für eine ver-
fahrenre Sache, als welche sich gegenwärtig z. B. die
gemeinsame Verkehrspolitik darstellt, wird nie-
mand bereit sein Opfer zu bringen.

Es ist deshalb die wichtigste Aufgabe des Mi-
nisterrats und der Kommission, das Vertrauen in

das Zustandekommen der gemeinsamen europä- (C)
ischen Verkehrspolitik wiederherzustellen. Es muß
auf jeden Fall verhindert werden, daß die „Mittei-
lung der Kommission“ und die Entschlie-ßung des
Europäischen Parlaments wieder zerredet werden,
wie dies mit dem Memorandum von 1961 geschehen
ist; auch dieses wurde zerredet. Es muß verhindert
werden, daß der Rat diese Vorschläge und Forde-
rungen wie üblich in der Schublade verschwinden
läßt.

Wir würden es als eine Katastrophe für die **euro-
päische Politik** ansehen, wenn man es auch in die-
sem Jahre wiederum versäumt, die **Zielrichtung** zu
fixieren, und zum Gerangel um Fahrtenschreiber,
Rückleuchten für Fahrräder, Harmonisierung von
Hupen und ähnlichen Kleinkram zurückkehrt, aber
die großen Fragen, nämlich die Preispolitik, den Zu-
gang zum Markt, die Kapazitätspolitik einschließlich
der Lenkung der Kapazität durch Infrastrukturpla-
nung, und die wirklich wichtigen Probleme der Har-
monisierung, nämlich der Kraftfahrzeug- und der
Mineralölsteuer, und die Frage der Maße und Ge-
wichte offenläßt.

(Beifall bei der CDU/CSU)

In dem Entschlie-ßungsantrag des Verkehrsaus-
schusses dieses Hohen Hauses wird, wie bereits er-
wähnt, gefordert, daß sich die Bundesregierung im
Ministerrat, wie ebenfalls bereits erwähnt, bemüht,
daß die Vorschläge der Kommission und die Be-
schlüsse des Europäischen Parlaments nun auch ver-
wirklicht werden. Die Fraktion der CDU/CSU ist
der Auffassung, daß gerade dieser Punkt von ent- (D)
scheidender Bedeutung ist. Es scheint uns notwen-
dig zu sein, daß auch der Ministerrat zu diesen
Vorschlägen und zu der Entschlie-ßung des Parla-
ments ebenso ausführlich, sorgfältig und verbindlich
Stellung nimmt, wie es das Europäische Parlament
getan hat. Der Rat, meine Damen und Herren, sollte
hierfür auch nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen
als das Parlament. Das heißt also: Wir erwarten,
Herr Minister Gscheidle, daß der Ministerrat bis
zum Oktober 1975, also zwei Jahre nach der Mittei-
lung der Kommission und ein Jahr nach der Stel-
lungnahme des Europäischen Parlaments, endlich
verbindlich, wie ich es gesagt habe, erklärt, wohin
die Reise gehen soll. Insbesondere von Ihnen, Herr
Bundesverkehrsminister, erwarten wir, daß Sie sich
persönlich dieser Frage mit besonderem Nachdruck
annehmen und im **Ministerrat** darauf drängen, daß
hier nun endlich **konkrete Beschlüsse** gefaßt werden.
Seien Sie versichert — Herr Kollege Seefeld und ich
sind uns da einig —: Wir werden, wenn dies bis
zum Herbst nicht geschehen ist, im Europäischen
Parlament Monat für Monat Initiativen ergreifen,
und zwar so lange, bis der Rat endlich zu der Ein-
sicht kommt, daß wir, die Vertreter der Völker Euro-
pas, nicht bereit sind, dies länger hinzunehmen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Der Rat muß jetzt erklären, daß etwa bis zum
Jahre 1983 eine gemeinsame Verkehrspolitik da sein
wird, durch die die Verantwortung für die **Preis-
entwicklung** auf den Verkehrsmärkten, für die **Ka-
pazitätsregelung** und für die **Infrastrukturplanung**

Mursch (Soltau-Harburg)

(A) zu einer gemeinsamen Verantwortung der Mitgliedsstaaten, zu einer gemeinsamen Verantwortung der Gemeinschaftsinstitutionen wird.

Der Rat, meine Damen und Herren, muß jetzt erklären, daß bis zu diesem Zeitpunkt die **Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuern** harmonisiert sein werden;

er muß jetzt erklären, daß ein nach gemeinsamen Grundsätzen angewendetes System der **Abgeltung der Wegekosten** eingeführt sein wird;

er muß jetzt erklären, daß ein zwischen den Verkehrsarten wettbewerbsneutral ausgewogenes System der **Sozialharmonisierung** bestehen wird;

er muß jetzt erklären, daß die wichtigsten **technischen Vorschriften** für den Verkehr — in erster Linie die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte der Lastkraftwagen — vereinheitlicht sein werden.

Meine Damen und Herren, wenn auch der jetzt versuchte neue Anlauf zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik keine wesentlichen Fortschritte bringen sollte, kommt auf die Gemeinschaft aus diesem Winkel eine nicht zu übersehende Gefahr zu. Wenn die zuständigen Fachminister wiederum kein Resultat zustande bringen, dann gehören nach Auffassung meiner Fraktion die Fragen der Verkehrspolitik auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen des Europäischen Rates, also der früheren Gipfelkonferenz.

(B) Meine Damen und Herren, alle Fraktionen des Europäischen Parlaments — mit Ausnahme der Kommunisten; ich sagte dies bereits — haben der neuen umfassenden Konzeption zugestimmt. Das Europäische Parlament vertritt die Völker der Gemeinschaft. Die Völker der Gemeinschaft aber wollen endlich Fortschritte und Entscheidungen. Hierzu soll die Entschließung beitragen, die diesem Hohen Hause heute vorliegt.

(Beifall bei der CDU/CSU und bei Abgeordneten der SPD und der FDP)

Präsident Frau Renger: Das Wort in der Aussprache hat der Herr Abgeordnete Seefeld.

Seefeld (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Es gibt Teilbereiche in der europäischen Politik, in denen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft ein Vorankommen nur schwer zu erkennen ist. Die Verkehrspolitik zählt leider dazu. Deshalb begrüßen meine Freunde und ich es, daß der Deutsche Bundestag heute die Gelegenheit wahrnimmt, auf Grund einer Vorlage der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und eines dazu erarbeiteten Berichtes unseres Verkehrsausschusses das Thema gemeinschaftliche Verkehrspolitik aufzugreifen. Die Anregung dazu kommt von Kollegen unseres Hauses, die im **Europäischen Parlament** seit Jahren bemüht sind, Wege und Möglichkeiten zu suchen, um eine **europäische Verkehrspolitik** überhaupt erst einmal in Gang zu bringen; denn ohne Zweifel muß man davon ausgehen, daß es eine solche noch nicht gibt und trotz der Bemü-

hungen vieler vermutlich auch in Kürze schwerlich (C) geben wird.

Im Europäischen Parlament war man sich einig, nicht mehr länger nur in diesem Parlament, das so wieso nicht über geeignete Kompetenzen verfügt, um auf die Politik direkt einwirken zu können, zu klagen, sondern in den **nationalen Parlamenten** mit dem jeweiligen Verkehrsminister in eine **Aussprache** zu treten. Im Deutschen Bundestag ist das heute der Fall, und ich hoffe, anderswo geschieht das auch.

Dabei möchte ich gleich unterstreichen, daß den deutschen Verkehrsminister die kritischen Anmerkungen im Europäischen Parlament nur bedingt zu treffen brauchen; bedingt, weil er einer von neun Ministern ist, die im Rat der Verkehrsminister zu entscheiden haben. Nur bedingt aber vor allem deshalb, weil sowohl Herr Gscheidle wie auch seine Vorgänger im Amte, etwa Herr Lauritzen und Herr Leber, unterstützt von ihren jeweiligen Staatssekretären mehrere Anläufe zur Vereinheitlichung unternommen und auch Vorschläge zur Regelung einer europäischen Verkehrspolitik unterbreitet haben. Wenn trotzdem nichts oder fast nichts geschehen ist, liegen die Gründe anderswo, am wenigsten jedoch bei der deutschen Bundesregierung und bei ihrem Verkehrsminister. Das wollte ich ausdrücklich hervorheben. Christdemokratische Verkehrspolitiker in Europa teilen im übrigen diese Meinung; sie ist unbestritten.

(D) Woran liegt es also, daß wir einen Zustand haben, von dem der für Verkehrsfragen zuständige Kommissar in der Europäischen Kommission, Scarscia Mugnozza, schon im Jahre 1973 erklärte, daß es der Gemeinschaft in den ersten zwölf Jahren ihres Bestehens nicht gelungen sei, eine gemeinsame Verkehrspolitik zustande zu bringen? Nun, dafür gibt es bestimmt mehrere Gründe, und diese sind wiederum aus der Sicht eines jeden der neun Staaten natürlich unterschiedlich motiviert. Entscheidend dürfte jedoch sein, daß seit den Anfängen unserer Gemeinschaft bis heute nicht einmal eine Entscheidung über die Grundsätze einer gemeinsamen Verkehrspolitik gefällt worden ist.

Was bisher von den Vorschlägen der Kommission über das Europäische Parlament den Ministerrat erreicht hat und dann auch dessen Zustimmung fand, ist Stückwerk. Dabei ist selbstverständlich manches an Verbesserungen herausgekommen. Doch wir können und dürfen uns ja wohl nicht mit Stückwerk zufrieden geben. Eine gemeinsame Verkehrspolitik kann nicht aus einem Flickwerk dessen bestehen, worüber man sich — weil problemlos — zu einigen bereit war. In dem vom **Europäischen Parlament** gebilligten **Bericht** seines **Ausschusses für Regionalpolitik und Verkehr**, der durch den Herrn Kollegen Mursch eingebracht wurde, heißt es dazu sehr deutlich: „Aus kleinen Schritten entsteht kein modernes System.“

Unterstreichen möchte ich auch einen anderen Grundgedanken dazu, nämlich: Eine **moderne Verkehrspolitik** muß den Verkehr in den **Gesamtzusammenhang der Wirtschaft** einordnen, und sie muß von Prinzipien ausgehen, die für alle Verkehrs-

Seefeld

- (A) arten anwendbar sind. Das heißt, daß man keine Verkehrspolitik losgelöst von dem allgemeinen System der Wirtschaftspolitik betreiben kann. Im Gegenteil: Sie muß eingegliedert sein. Das war nun bislang wahrscheinlich nicht der Fall.

Kommission und Europäisches Parlament haben, wie gesagt, Vorstellungen dazu entwickelt, z. B. in der „**Mitteilung an den Rat über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik**“, um die es hier geht. Auch in Detailbereichen, die für die Gesamtkonzeption wichtig sind, gibt es inzwischen klare Vorstellungen, bei denen das Europäische Parlament — ich stimme Ihnen zu, Herr Kollege Mursch — mit seinen Verkehrspolitikern aus den neun EG-Ländern bisweilen sogar über die Vorschläge der Kommission noch hinausgegangen ist oder von sich aus selbst initiativ wurde und Initiativberichte vorbereitete. Ich erinnere dabei an so bedeutende Themen wie die Luftverkehrspolitik, die Seeschiffahrtspolitik, die Seehafenpolitik oder die Versuche zur einheitlichen Abgeltung der Wegekosten, um nur einige der ungelösten Probleme zu nennen und etwas zu den Vorschlägen zu sagen, die zum Teil seit Jahren beim Ministerrat liegen. Ich könnte weiter die Einführung eines einheitlichen Führerscheins, die Vorschriften über das Verbundsicherheitsglas in Kraftfahrzeugen oder das große Problem der Maße und Gewichte erwähnen. Diese Liste, verehrte Kollegen, läßt sich beliebig erweitern. Da aber im Ministerrat noch immer nach dem Einstimmigkeitsprinzip verfahren wird, wird vermutlich noch lange zu warten sein, bis Entscheidungen zu den hier genannten Problemen fallen; denn irgend jemand ist bestimmt immer gegen irgend etwas, und der Stillstand ist somit leider für weitere Zeit garantiert.

(B)

In der übernächsten Woche findet in **Dublin** die **Zusammenkunft einer Delegation des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments mit dem irischen Verkehrsminister** als dem derzeitigen Ratsvorsitzenden statt. Dabei wollen die Verkehrspolitiker dem Minister erneut ihre Sorge und ihre Bedenken vortragen; denn **Ratstagungen der Verkehrsminister** haben inzwischen Seltenheitswert. Meist gelingt es in der sechsmonatigen Amtszeit eines Ratsvorsitzenden nur mit Mühe und Not, gerade einmal zusammenzutreten. Das erste Halbjahr des Jahres 1975 ist fast zu Ende, und es besteht der begründete Verdacht, daß die Minister auch dieses Mal keine Rats-sitzung zustande bringen. Man trifft sich wenigstens gelegentlich inoffiziell bei anderen Anlässen, z. B. bei der Zusammenkunft im Rahmen der Konferenz der europäischen Verkehrsminister, der CEMT, um auch dort über EG-Fragen Meinungen auszutauschen. Sehen Sie, so bescheiden sind wir alle geworden, daß wir uns schon freuen, daß sozusagen nebenbei noch Gespräche über die Verkehrspolitik in der Europäischen Gemeinschaft stattfinden.

(Zuruf von der CDU/CSU: Schlimm genug!)

Irlands Verkehrsminister wird in der übernächsten Woche die Schwierigkeiten aufzeigen und — um dies vorauszusagen, braucht man kein Prophet zu sein — versprechen, seinen ganzen Ein-

fluß im Ministerrat geltend zu machen, damit die (C) Vorschläge der Kommission und des Europäischen Parlaments angenommen werden. Nur: Er ist nur noch einen Monat Ratsvorsitzender, in dieser Zeit findet vermutlich kein Treffen mehr statt, dann verschwindet er in der Anonymität des Ministerrats, und ein anderer übernimmt den Vorsitz. Im Juli und August ist Sommerpause, dann arbeitet sich der Neue ein, und bis das geschehen ist, sind gut und gerne zwei Drittel seiner Amtszeit um.

Ich nehme die Gelegenheit wahr, am Beispiel des Nichtfunktionierens der EG-Verkehrspolitik auch kritisch auf den **Sechsmonateturnus im Ratsvorsitz** ganz allgemein hinzuweisen. Ich finde, meine Damen und Herren, dieses hat sich in der Vergangenheit nicht bewährt.

(Beifall)

Verehrte Kollegen, Verkehrswege sind Bindeglieder zwischen den Bürgern. Dies ist überall so und gilt natürlich auch besonders für uns in dieser Gemeinschaft, in der wir mehr und mehr zusammenwachsen. Denn gerade an Beispielen in der Verkehrspolitik kann der Bürger auch klar erkennen, ob es vorangeht oder nicht. Wenn wir über eine Wirtschafts- und Währungsunion reden und die Harmonisierung im Verkehrsbereich schreitet nicht voran und keine Vorteile sind für den Bürger erkennbar, dann wird mancher nur schwer verstehen, warum diese Europäische Gemeinschaft für ihn gut sein soll. Was nutzt ihm z. B. die Zusage, er könne sich innerhalb der Gemeinschaft frei bewegen, wenn er jetzt bei den bevorstehenden Sommerferien (D) an den Binnengrenzen der Gemeinschaft stundenlang mit seinem Auto Schlange stehen und überflüssige Paß- oder Zollkontrollen an Grenzstationen über sich ergehen lassen muß, dazu an solchen Grenzstationen, die zum Teil in den letzten Jahren mit Riesenaufwand erst neu erbaut oder ausgebaut worden sind. Diese Bürger werden verärgert sein, und sie werden nicht an den Fortgang in der Europäischen Gemeinschaft glauben.

Wie stehen auch jene deutschen Arbeitnehmer und Arbeitgeber zur Gemeinschaft, welche die vorgeschriebenen Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr begrüßen, die sie — ich sage: selbstverständlich — befolgen, zugleich aber sehen, wie die gleichen Vorschriften in anderen Ländern nicht befolgt werden und dadurch einerseits soziale und gesundheitliche Nachteile für die Arbeitnehmer in den anderen EG-Staaten und andererseits wirtschaftliche Beeinträchtigungen für die Arbeitgeber in der Bundesrepublik Deutschland entstehen? Wie kann auch an die Chancengleichheit geglaubt werden, wenn bestimmte Staaten in der Europäischen Gemeinschaft bestimmte Verkehre oder bestimmte Verkehrsarten subventionieren oder ihnen steuerliche Vergünstigungen gewähren und dadurch Ungleichheiten entstehen, weil andere das nicht tun wollen oder nicht tun können.

Gewiß, Verkehrspolitik hat nicht in jedem Staat die gleiche Bedeutung. Die Voraussetzungen, aber auch die Zielsetzungen sind nicht gleich. Gerade deshalb müssen Formeln für die Zukunft gefunden

Seefeld

(A) werden. Die Kommission sagt in ihrer Mitteilung an den Rat, daß die **Vertragsziele für den Verkehr** noch nicht erreicht worden sind und deshalb die Maßnahmen der Gemeinschaft wie bisher die Hindernisse zu beseitigen haben, die der Freizügigkeit der Dienstleistungen im Verkehr entgegenstehen. Es sei auf eine Harmonisierung des Gesamtrahmens für die Tätigkeit der verschiedenen Verkehrsträger und der verschiedenen Verkehrsunternehmen hinzuwirken. Des weiteren seien die Instrumente zu schaffen, die für ein Eingreifen in das Marktgeschehen in dringenden Fällen erforderlich seien, z. B. durch Tarifsetzung und Kapazitätskontrolle. Besonders jedoch wird herausgehoben, daß im Rahmen einer engen Zusammenarbeit die heutigen Mängel zunächst zu beseitigen seien.

Die vorliegende Mitteilung der Kommission, auf deren Einzelheiten ich nicht weiter eingehen will — der Herr Berichterstatter hat dies bereits getan —, gibt die Möglichkeit für einen neuen Beginn. Ausgehend von einer Bestandsaufnahme kann in den dort vorgezeichneten Stufen verfahren und danach gehandelt werden. Bei der Beratung der gleichen Vorlage im Europäischen Parlament durfte ich für meine Fraktion besonders jene Punkte herausstreichen, bei denen es um die **Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen** geht, als da sind: Beseitigung aller künstlichen Kostenverzerrungen zwischen Unternehmen verschiedener Verkehrsarten und verschiedener Länder oder Erwirtschaftung der vollen gesamtwirtschaftlichen Kosten durch die Verkehrsunternehmen und Ausrichtung aller öffentlichen Investitionsentscheidungen auf dem Verkehrssektor oder Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern oder ein System der Abgeltung der Wegekosten oder eine gemeinsame Regelung des finanziellen Verhältnisses zwischen Staaten und Eisenbahnen.

(B) Meine Fraktion im Deutschen Bundestag ist damit einverstanden, daß diese Forderungen hier heute übernommen werden. Ich füge hinzu, daß wir die Verkehrspolitik als einen wichtigen Teilbereich der europäischen Integration betrachten. Wir werden deshalb nicht nachlassen, auf ein Mehr in der EG-Verkehrspolitik zu drängen. Dabei wissen wir uns mit Ihnen, Herr Bundesverkehrsminister, einig. Sie haben erst kürzlich bestätigt, daß die in der Entschließung des Europäischen Parlaments zur weiteren Entwicklung der Verkehrspolitik enthaltenen Vorstellungen, die auch in der dem Bundestag heute vorliegenden Drucksache enthalten sind, von Ihnen gebilligt werden. Herr Bundesverkehrsminister, Sie werden in der SPD-Bundestagsfraktion einen tatkräftigen Mitstreiter bei Ihren Bemühungen um eine gemeinschaftliche Verkehrspolitik haben. Lassen Sie sich bitte nicht durch den derzeitigen Stillstand beeinflussen. Ergreifen Sie, wenn möglich, selbst neue Initiativen.

(Dr. Schweitzer [SPD]: Sehr gut!)

Bedrängen Sie bitte auch Ihre Kollegen im Ministerrat. Die Europäische Gemeinschaft braucht Erfolge. Sie braucht sie aber besonders in der europäischen Verkehrspolitik.

(C) Die SPD-Bundestagsfraktion stimmt dem vorliegenden Bericht und dem Antrag des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zu.

(Beifall)

Präsident Frau Renger: Das Wort hat der Abgeordnete Geldner.

Geldner (FDP): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich glaube feststellen zu können, daß sich im Verlauf der Debatte herauskristallisiert hat, wie wichtig eine **gemeinsame europäische Verkehrspolitik** wirklich ist. Ich glaube ferner feststellen zu können, daß die Verkehrspolitik in Europa deshalb so wichtig ist, weil von ihr abhängt, ob die gemeinsame Wirtschaftspolitik, aber auch die Regionalpolitik, die Sozialpolitik, die Industrie- und Umweltpolitik in Europa vorankommen oder ob auf Grund stagnierender Politik auf dem Verkehrssektor auch die Lösung aller anderen Probleme in Europa ins Stocken gerät.

Lassen Sie mich eingangs die **Bedeutung gerade der Probleme der Verkehrspolitik** unterstreichen. Seit den Beschlüssen der Jahre 1965 und 1967, in denen die Orientierungsrichtlinien der Minister zu den Verkehrsproblemen festgelegt worden sind, hat sich eine Menge Veränderungen abgezeichnet, nicht nur hinsichtlich der Erweiterung der Gemeinschaft, sondern auch hinsichtlich einer neuen Lenkung der Verkehrsströme usw. Die Debattenbeiträge der beiden Europa-Parlamentarier, des Kollegen Mursch und des Kollegen Seefeld, haben eindeutig gezeigt, daß das Konzept jetzt vervollständigt werden muß. Ich möchte aber noch unterstreichen, welche Bedeutung die Verkehrswirtschaft in Europa schlechthin hat. Mit dem Verkehr der Personenkraftwagen und dem Werksverkehr werden insgesamt 15 v. H. des Bruttosozialprodukts durch die Verkehrswirtschaft erbracht. Schon diese Tatsache zeigt, wie wichtig ein Fortschritt auf diesem Gebiet ist. Außerdem sind allein 1,3 Millionen Menschen in Europa bei den europäischen Eisenbahnen tätig. Auch dieser Sachverhalt zeigt, daß man voranschreiten muß, wenn man eine erfolgreiche Europapolitik betreiben will.

(D) Wir Freien Demokraten begrüßen es, daß die **Kommission** in einer **Mitteilung an den Rat** vom 24. 10. 1973 zur Schaffung eines gemeinschaftlichen Verkehrssystems bis spätestens 1983 aufgerufen hat. Ich hoffe, daß auch das Europäische Parlament mit allem Nachdruck hinter diesem Aufruf steht. Wie ich aus den bisherigen Äußerungen entnehmen konnte, wird dieses Verkehrssystem ein Meilenstein sein und sein müssen. Denn die Erweiterung der bisherigen betriebswirtschaftlichen Orientierung der EG-Verkehrspolitik durch die Erarbeitung einer umfassenden gesamtwirtschaftlichen Strukturpolitik ist ebenso eine Notwendigkeit wie die Gestaltung der Verkehrswege als einheitliches Netz einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur für alle Räume der Gemeinschaft. Diese Aussage gilt spezifisch für die strukturschwachen Räume in Europa.

Geldner

(A) Das trifft ebenso zu für die **Herstellung eines freien gemeinsamen Verkehrsmarktes** unter möglichst gesunden Bedingungen, unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Kosten und unter dem Gesichtspunkt, daß bis heute noch keine ausreichende Harmonisierung verwirklicht worden ist. Dieser bis 1983 zu schaffende gemeinsame Verkehrsmarkt erfordert eine Gleichbehandlung z. B. des grenzüberschreitenden Verkehrs im Bereich der Kabotage in der Gemeinschaft mit dem nationalen Verkehr in der Gemeinschaft und gegebenenfalls — im Wege der Gegenseitigkeit — auch für die Drittländer.

Wir sollten auf das, was in der Gemeinschaft bisher erarbeitet wurde, aufbauen, auch wenn dies — wie es heute schon zum Ausdruck gekommen ist — relativ mager ist. Ich denke da z. B. an zusätzliche Forschungen im Bereich der **Verkehrssicherheit**. Auch hier muß in Zukunft auf europäischer Ebene eine Harmonisierung herbeigeführt werden. Das gleiche gilt für die Initiativen in den Bereichen der **Schifffahrt** und der **Hafenwirtschaft** oder für die Harmonisierung der Arbeitsbedingungen bei der Binnenschifffahrt und den **Eisenbahnen** in der Gemeinschaft. Auch hier wird man, aufbauend auf den bisherigen Arbeiten im Zusammenhang mit der Regelung der **Gemeinschaftskontingente für grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr**, in Zukunft noch einiges tun müssen. Auch wird es notwendig sein, in der Frage der Festlegung der **Maße und Gewichte für Lkw** voranzukommen. Ein erster Schritt ist bereits zur Harmonisierung der **Kraftfahrzeugsteuer** getan worden. Ich hoffe, daß hier etwas geschieht, damit unsere nationalen Verkehrsträger in der Bundesrepublik nicht weiterhin eklatant benachteiligt sind. Ich glaube, daß auch die Bemühungen um das System für die Abgeltung der **Wegekosten** und den Ausbau der Infrastrukturkonsultationen genau wie die Lösung des Problems der Überwachung der Kraftfahrzeuge in Europa vorangetrieben werden müssen.

Ich begrüße es, daß das Europäische Parlament die Stellungnahme der Kommission in seiner Grundhaltung zustimmend entgegengenommen hat. Es hat dazu allerdings einige abweichende Vorstellungen entwickelt, was aber zu unterstützen ist. Dieses Europäische Parlament hat einige Akzente gesetzt. Ich darf hier vielleicht nur einige aufgreifen. So heißt es:

Der Wettbewerb ist durch regelnde Eingriffe der Verkehrspolitik, die die Kapazität und die Preise betreffen, vor Auswüchsen zu bewahren.

Ich glaube, daß gerade wir in der Bundesrepublik Deutschland ein Lied davon singen können, was Auswüchse manchmal bedeuten. Ich möchte noch die Notwendigkeit betonen, daß die Verkehrsunternehmen ihre vollen gesamtwirtschaftlichen Kosten erwirtschaften sollten. Das muß auch für die anderen Partner in Europa gelten.

In den Einzelbereichen gäbe es noch eine Vielzahl von Problemen zu nennen, in denen weitere Inte-

grationsforderungen ansetzen müßten. Lassen Sie mich nur ein Wort zur **Seeschifffahrt** sagen. Hier geht es um die Freigabe der Kabotage. Bei der **Luftfahrt** geht es um die Multilateralisierung der Landerechte in Europa. Bei der **Eisenbahn** ist die Schaffung einer europäischen Dachorganisation erforderlich. Im Endeffekt bedarf es dann einer europäischen **Straßenverkehrsordnung**. Ich glaube, das sind Probleme, deren Lösung vorangetrieben werden muß, um in Zukunft — wie ich schon eingangs meiner Ausführungen sagte — eine fortschrittliche Europapolitik der Integration und des Zusammenführens zu gewährleisten.

Wir begrüßen die Aktivitäten des Europäischen Parlaments. Man sollte den Europäern und dem Europäischen Parlament noch mehr den Rücken stärken, um hier im Sinne Gesamteuropas — nicht nur im Sinne der Wirtschaftsunion — voranzukommen und damit eine europäische Verkehrspolitik zu betreiben.

(Beifall bei der SPD)

Wir fordern auch eine sofortige Verabschiedung der für die Jahre 1974 bis 1976 vorgesehenen Regelungen durch den Rat. Wir fordern ferner eine alsbaldige Aufstellung eines Zielkatalogs für die Zeit von 1977 bis 1983 durch den Ministerrat.

Wir Freien Demokraten begrüßen deshalb vor allem die **Initiativen des Europäischen Parlaments**, die im Hinblick auf eine stärkere Verbindlichkeit der grundlegenden verkehrspolitischen Zielsetzungen von uns unterstützt werden. Ich hoffe, daß der Fortgang der Arbeiten im Europäischen Parlament dazu führt, daß dieser Zeitpunkt 1983 nicht nur ein Fixpunkt bleibt. Die angestrebten Maßnahmen müssen eine Realität werden, um beim Aufbau eines gemeinsamen Europa voranzukommen.

(Beifall bei der FDP und der SPD)

Präsident Frau Renger: Das Wort hat der Herr Abgeordnete Wehner.

Wehner (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Werden Sie, bitte, nicht ungeduldig. Ich möchte nur eine kurze Bemerkung im Rahmen und aus Anlaß dieser Debatte machen. Bei Gelegenheit dieser Debatte liegt mir nämlich daran, zum Ausdruck zu bringen, daß ich es als Abgeordneter des Deutschen Bundestages ebenso wie als ehemaliges Mitglied der Gemeinsamen Versammlung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl dankbar begrüße, wenn sich der Deutsche Bundestag nach dem heutigen konkreten Versuch einer Erörterung von Sorgen, Problemen und Notwendigkeiten auf einem lebenswichtigen Teilgebiet der Politik unserer europäischen Gemeinschaft in Zukunft häufiger zur Sache in europäischen Lebensnotwendigkeiten äußerte.

(Beifall)

Ich sage das mit einem Hinweis auf zahlreiche Vorlagen aus Brüssel, die unser Parlament passieren, ohne daß Gelegenheit gegeben oder auch genommen

Wehner

(A) wird, daß wir uns gemäß unseren parlamentarischen Pflichten zu der jeweiligen Sache äußern.

(Zustimmung bei der SPD und der FDP)

Indem wir diese Pflicht nicht ausüben, verringern wir als direkt gewählte Abgeordnete eines der Parlamente unserer Europäischen Gemeinschaft die Möglichkeit, dem Europäischen Parlament endlich ein Recht durchsetzen zu helfen, nämlich das Recht zu verbindlichen Äußerungen und Einwirkungen auf Entscheidungen, die unsere Europäische Gemeinschaft angehen.

Das meine ich zugleich als eine Aufforderung an unsere eigene Regierung.

(Beifall auf allen Seiten)

Präsident Frau Renger: Das Wort hat Herr Bundesminister Gscheidle.

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Das verkehrspolitische Memorandum war von der Europäischen Kommission als Grundlage für einen Dialog zwischen den Organen der EG unterbreitet worden. Es handelt sich also um Denkanstöße, die weiter aufgenommen werden müssen, und zwar insbesondere mit dem Ziel der Aktivierung. Der Verkehrsminister freut sich, daß er bei der heutigen Debatte das Gefühl einer breiten Unterstützung in diesem Bemühen haben darf, nicht nur in der Sicherheit einer verbalen Unterstützung, sondern auch in den sehr konkreten Anstößen, die gegeben wurden.

(B)

Die Anregungen des Fraktionsvorsitzenden der SPD werde ich in meinem Bereich, aber, da sie an die Bundesregierung gerichtet waren, sicherlich auch in den dortigen Diskussionen gern zum Anlaß nehmen, zu überlegen, wie man das durch Aufbereitung des Materials, das hier in der nationalen Gesetzgebung und für die Verhandlungsführung von Bedeutung wäre, konkretisieren kann.

Manchmal erscheint es mir in der Tat so, Herr Abgeordneter Mursch, daß die Vorzeichen für die **europäische Verkehrspolitik** schon einmal günstiger waren. Ich denke an das Jahr 1965 zurück. Damals formulierte die Kommission als Hauptaufgabe das Ziel, den Verkehrsunternehmen wie auch den Verkehrsnutzern die Vorteile des Wettbewerbs zuteil werden zu lassen. Wenn ich mich an meine eigene Tätigkeit im Ministerrat erinnere, dann kann ich nur bestätigen, was hier an kritischen Bemerkungen vorgetragen wurde. Natürlich hat man manchmal bei verbaler Übereinstimmung in den Grundsätzen, um ein Tagesergebnis vorweisen zu können, zuletzt nur noch — ich übertreibe — die Vereinheitlichung der Fahrradbeleuchtung erreicht. Allerdings ist nicht zu verkennen, mit welch unterschiedlichen Auffassungen man an die Ausfüllung der Ziele herangeht.

Ich will aus naheliegenden Gründen nicht gerade die heutige Debatte benutzen, einmal einiges konkret an die Wand zu zeichnen. Aber im Grundsätzlichen ist nicht zu verkennen, daß unsere Position

(C) in diesem Spannungsfeld zwischen **Harmonisierung** und **Liberalisierung** natürlich die ungünstigere Position ist; denn eine Liberalisierung ist durch einen Beschluß an einem Tag mit verwaltungstechnisch verhältnismäßig leicht zu bewältigenden Folgen zu erreichen.

Bezüglich der Harmonisierung sind hier beispielsweise folgende Punkte angesprochen worden: die Anlastung von Wegekosten, die Frage des Abbaus der Belastung eines 32-t-Fahrzeuges in der Spanne, die Sie der Antwort auf Ihre Kleine Anfrage entnehmen konnten — zwischen 6 800 und 325 DM im konkreten Fall —, die unterschiedliche Finanzierung über die Mineralölsteuer in einer Spanne von 8 bis 41 Pf pro Liter, die unterschiedlichen Regelungen der Arbeitsbedingungen. Hier sozusagen einen Harmonisierungsprozeß einzuleiten ist selbst dann, wenn im konkreten Fall eine Übereinstimmung besteht, ein langer Weg; denn die Belastungen, die hier entstanden sind, sind derart unterschiedlich, daß man nur in vielen Etappen vorgehen kann.

Ich begrüße außerordentlich die nachhaltigen Appelle gerade auch an den deutschen Verkehrsminister, dies im Rat immer wieder kreativ, immer wieder mit neuen Versuchen und Denkanstößen zu tun. Ich halte die Kritik für richtig, die an der Tatsache geübt wurde, daß verhältnismäßig wenige Ratstagungen stattfinden. Dabei kann wohl nicht übersehen werden, daß im Jahre 1975 durch das britische Referendum eine gewisse Lähmung der Rats-tätigkeit eingetreten ist. Ich hoffe nur, daß sich dies nunmehr löst und daß wir wieder zu mehreren Tagungen kommen.

(D)

(Mursch [Soltau-Harburg] [CDU/CSU]: Oktober!)

Es wurde auch darauf hingewiesen, in welchem Zusammenhang die **Ratstagungen** mit dem **Wechsel der Präsidentschaft** zu sehen sind. Wir unsererseits nehmen deshalb in der Vertretung unserer Interessen in der EG jede internationale Tagung wahr, die uns Gelegenheit gibt, am Rande Dinge vorzubereiten und zu besprechen. Wir werden das bei der Verkehrsministerkonferenz in Kopenhagen tun, und wir werden das auch in bilateralen Gesprächen tun. Ich hatte in letzter Zeit mehrmals das Vergnügen, mit den Verkehrsministern der EG in bilateralen Gesprächen abzutasten, wie die unterschiedlichen Auffassungen sind, und dadurch das weitere Vorgehen vorzubereiten; in den nächsten Wochen werde ich wiederum Gelegenheit haben, dies mit drei Verkehrsministern zu tun. Aber gerade aus solchen Erklärungen wird dann immer deutlich, wie unterschiedlich doch die Auffassungen im Konkreten sind. Manche Verhandlungen im Rat leiden auch etwas unter der Perfektion, mit der die Kommission manchmal ihre Vorlagen präsentiert, und dann kommt man natürlich schon durch die Art der Formulierung der Vorlage bis in die kleinsten Details, und man verliert nach einigen Stunden fast den Bezug zu der Überschrift, unter der man an und für sich begonnen hat, die grundsätzliche Frage zunächst zu erörtern.

Bundesminister Gscheidle

(A) Wir als **Bundesrepublik** haben natürlich eine **besondere Situation**; wir haben sie geographisch, und wir haben sie in unserer Infrastruktur. Auf unseren Straßen bewegen sich täglich im Durchschnitt 10 000 ausländische Lkw sowie 300 000 fremde Pkw und Omnibusse. Wir haben auf Grund der Mannheimer Akte die besondere Situation eines sozusagen abgabenfreien Wasserwegs; wir haben die besondere Situation, den Rhein/Main/Donau-Kanal auszubauen, und nach dieser Komplettierung unseres Binnenwasserstraßensystems wird dann die schwierige Frage der Auseinandersetzung mit den Staatshandelsländern und mit deren Vorstellungen hinsichtlich der Einstufung dieses Wasserweges auftauchen. Wir haben die schwierige Situation in der Seehafenpolitik; wir stehen, auf der Grundlage der schon in Deutschland nicht einfachen Konkurrenzsituation der Seehäfen, vor der Aufgabe, uns zunächst einmal — und dies wird ja versucht — darüber einigen zu müssen, mit welcher Konzeption und mit welchen Forderungen der Offenlegung der zur Zeit vorgenommenen direkten und indirekten Subventionen im Rahmen der Hafenpolitik der einzelnen Nationen wir dann aus einer Bestandsaufnahme zu einer internationalen, einer europäischen Praxis überleiten können.

Ich begrüße auch, daß hier in der Frage der **Regionalpolitik** übereinstimmend Anstöße gegeben wurden. Ich glaube, die Folgerung für die nationale Gesetzgebung ist klar: Man muß eben in den einzelnen Bereichen immer wieder den Gedanken der Regionalpolitik mit einfließen lassen. Aber es kann natürlich auch nicht übersehen werden, daß man es sich dann, wenn man zu einer integrierten Regionalpolitik Europas kommen will, auf der anderen Seite im nationalen Bereich versagen muß, übertriebenen Anforderungen an regionale Maßnahmen zu entsprechen, damit nicht durch vorheriges eigenes Handeln eine spätere übereinstimmende Planung unmöglich gemacht wird oder nicht mehr reparable Entscheidungen getroffen werden.

(B)

(Schulte [Schwäbisch Gmünd] [CDU/CSU]:
Deswegen wird hier keine Raumordnung
betrieben!)

— Richtig.

Die Bundesregierung bleibt bei ihrer Auffassung, daß eine europäische Verkehrspolitik nicht nur möglich, sondern auch notwendig ist — in Übereinstimmung mit den hier gemachten Ausführungen. Sie wird ihrerseits alles unternehmen, was sie als Sach- oder politischen Beitrag zu leisten in der Lage ist, um die Ziele, die hier übereinstimmend herausgestellt wurden, zu erreichen.

(Beifall)

Präsident Frau Renger: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den Ausschußantrag auf Drucksache 7/3564. Wer diesem Antrag zustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 7 der Tagesordnung auf:

(C)

Erste Beratung des von den Fraktionen der SPD, FDP eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur **Änderung von Bezeichnungen der Richter und ehrenamtlichen Richter**

— Drucksache 7/3550 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Rechtsausschuß (federführend)
Innenausschuß
Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung

Dazu hat der Herr Abgeordnete Erhard (Bad Schwalbach) das Wort.

(Erhard [Bad Schwalbach] [CDU/CSU]:
Wird der Entwurf nicht begründet?)

— Keine Anmeldung zur Begründung.

Erhard (Bad Schwalbach) (CDU/CSU): Frau Präsident! Potz Blitz,

(Heiterkeit)

ein bedeutender Gesetzentwurf liegt uns auf dem Tisch. Der Inhalt dieses Entwurfes, der ja auch jetzt nicht begründet wurde, erscheint winzig, unbedeutend und nur als eine Art Gesetzeskosmetik. Bei näherem Hinsehen aber entpuppt sich dieser Gesetzentwurf als ein Meilenstein, als ein **Demonstrationsbeispiel für justizpolitische Fehlleistungen von Regierung und Koalition.**

(Wehner [SPD]: Potz Blitz!)

Kein Wunder, daß sich die Bundesregierung schämt, den von ihr erarbeiteten Gesetzentwurf als Regierungsvorlage einzubringen.

(D)

Im Herbst des vorigen Jahres hatte der Herr Bundesjustizminister ganz verschämt dem Rechtsausschuß den Vorschlag unterbreitet, ein Gesetz mit diesem Inhalt an die Novelle für das Kostenrecht im Gerichtswesen, der Gerichtsvollzieher und der Rechtsanwälte anzuhängen: Richtertitel und Gebühren, so war das gedacht. Möglichst niemand sollte merken, was hier eigentlich nicht unbemerkt bleiben darf. Dieses heimlich gehegte Kind ist nun nach etwa acht Monaten zu sehen; wir können es heute besichtigen. Aber die Koalitionsfraktionen haben die Vaterschaft übernommen. Was ist dazu hier wohl zu bemerken?

In der **Regierungserklärung 1969** kündigte der Bundeskanzler an — ich zitiere mit gewissen Weglassungen —:

Zunächst wollen wir unsere zersplitterte Rechtspflege für den rechtsuchenden Bürger durchschaubarer machen . . . Dem Bürger soll außerdem nicht nur ein gutes, sondern auch ein schnelleres Gerichtsverfahren zur Verfügung gestellt werden. Entscheidend ist, daß unsere Richter den ihnen gestellten Aufgaben gewachsen sind. Dazu müssen wir . . . ihre Verantwortungsfreude . . . stärken, ihre Mitwirkung in eigenen Angelegenheiten verbessern, ihnen eine ihrer verfassungsrechtlichen Stellung gemäße Besoldung geben . . .

usw. — Fürwahr, große Absichten. Doch was wurde daraus?