Verkehrspolitik*

JÜRGEN ERDMENGER

Schlaglichter

Für die Weiterentwicklung[1] der gemeinsamen Verkehrspolitik im Jahre 1981 sind folgende Ereignisse besonders bezeichnend:

- 1. Januar: Inkrafttreten des Abkommens über den Beitritt Griechenlands. Die geographische Lage des 10. Mitgliedstaates, der an keinen anderen Mitgliedstaat angrenzt, erhöht die Notwendigkeit verkehrspolitischer Kontakte mit den Transitländern Schweiz, Österreich und Jugoslawien.
- 6./7. Januar: Das griechische Kommissionsmitglied Giorgios Contogeorgis übernimmt unter Präsident Gaston Thorn den Zuständigkeitsbereich der Verkehrspolitik.
- 16. Februar: Informelles Treffen der EG-Verkehrsminister mit dem neuen Kommissar in Den Haag; es werden die Möglichkeiten erörtert, unter niederländischer Präsidentenschaft konkrete Fortschritte zu erzielen. Der deutsche Minister Volker Hauff legt dazu ein 10 Punkte-Programm für die Eisenbahnpolitik vor.
- 26. März: Tagung des Rates der Verkehrsminister in Brüssel; der Rat verabschiedet auf der Basis der Kommissionsmitteilung vom Oktober 1980[2] unter anderem ein verkehrspolitisches Prioritätenprogramm für die Jahre 1981 bis 1983[3]. Über einen Resolutionsentwurf zur Eisenbahnpolitik kann dagegen keine Einigung erzielt werden, weil die Auffassungen über mögliche flankierende Kapazitätsbeschränkungen bei der Straße zu kontrovers sind[4].
- 7./8. Mai: Das Europäische Parlament verabschiedet nach eingehenden Beratungen eine Stellungnahme zur seit Jahren ungelösten Frage der Maße und Gewichte der Nutzkraftfahrzeuge[5]; das Parlament tritt mit großer Mehrheit für ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 t ein und ebnet damit den Weg für einen Kompromiß im Rat. Die Kommission übernimmt diesen Wert in ihrem Änderungsvorschlag vom 18. September[6]. Das Europäische Parlament faßt außerdem zwei Entschließungen zur Verkehrsinfrastrukturpolitik und zum Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal.
- 18. Juni: Die niederländische Präsidentschaft sagt die vorgesehene Ta-

* Dieser Artikel bringt ausschließlich die persönliche Meinung des Autors zum Ausdruck

gung des Rates über Verkehrsfragen kurzfristig ab, u.a. da sich ein Kompromiß über die Kapazitätspolitik Schiene-Straße nicht abzeichnet.

- 24. Juni: Die Kommission legt dem Rat ihren Bericht in Durchführung des Mandats vom 30. Mai 1980 vor[7]. Die Tatsache, daß die gemeinsame Verkehrspolitik als eine der im Vertrag ausdrückliche vorgesehenen Politiken in dem Bericht mit keinem Wort erwähnt wird, wird später bei den Beratungen im Europäischen Parlament und im Rat kritisiert.
- 29. Juli: Die Kommission leitet dem Rat ihren Bericht über die „Flugtarife im Linienpassagierverkehr in der EG" zu. Sie ergänzt diesen Bericht später durch Vorschläge zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf den Luftverkehr und zur Aufstellung von Flugtarifen im Linienverkehr zwischen den Mitgliedstaaten[8]. Die Kommission leitet damit eine weitere Phase der Entwicklung der Luftverkehrspolitik der Gemeinschaft ein.
- 14. Oktober: Das Europäische Parlament verabschiedet auf Grund des Berichts des Abgeordneten Albers eine breit angelegte Entschließung über die Energieeinsparungsmöglichkeiten im Verkehrswesen[9]; darin werden die Verzahnung von Verkehrspolitik und Energiepolitik verdeutlicht und entsprechende Maßnahmen der Gemeinschaftsorgane gefordert.
- 18. September: Aufnahme von Verhandlungen mit Jugoslawien über den Straßengütertransitverkehr in Zusammenhang mit der Anpassung des Kooperationsabkommens.
- 15. Dezember: Ratstagung der Verkehrsminister in Brüssel; es gelingt, eine Einigung zur Kapazitätsfrage Schiene-Straße und damit zur weiteren Eisenbahnpolitik zu erzielen, die in einer Entschließung niedergelegt wird. Weitere Beschlüsse des Rates ergehen zur Eröffnung von Verhandlungen mit Österreich, zu verschiedenen Straßenverkehrsfragen, zur Infrastrukturpolitik und zur Sicherheit im Seeverkehr. Die Bemühungen um eine erste Maßnahme zur Förderung der interregionalen Linienflugverkehrsdienste scheitern[10].
- 21. Dezember: Der Präsident des Parlaments stellt den Haushaltsplan für 1982 fest; das Parlament hat für den Verkehrssektor gegen das Votum des Rates bei den nichtobligatorischen Ausgaben eine Verpflichtungsermächtigung von 10 Mio. ECU für Finanzhilfen im Bereich der Infrastrukturinvestitionen vorgesehen[11]. Dieser Betrag hat zwar eher symbolische Bedeutung, ist aber ein Zeichen dafür, daß Entscheidungen auf der finanziellen Seite der gemeinsamen Verkehrspolitik mehr als überfällig sind.

Zielsetzungen

Das Prioritätenprogramm für die Verkehrspolitik, das der Rat am 26. März 1981 für die Jahre bis 1983 aufgestellt hat[12], bedarf der besonderen Erwähnung. Die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik ist ein ständiger Planungs- und Entscheidungsprozeß, in dessen Verlauf für die Kohärenz der Einzelschritte Sorge getragen werden muß. Die Kommission hat daher den übrigen

Organen wiederholt Gesamtübersichten und Arbeitsprogramme vorgelegt, die zur gemeinschaftlichen Willensbildung führen sollten[13]. Der Rat hat sich mit diesen Problemen allerdings meist nur zögernd befaßt, sie allenfalls „zur Kenntnis" genommen und nicht zum Gegenstand politischer Entschließungen gemacht. Der Grund dafür liegt darin, daß sich die Delegationen bei der Wahrung ihrer Interessen nicht im Voraus im Hinblick auf Einzelschritte politisch binden wollen. Der Rat der Verkehrsminister ist nun im März 1981 immerhin einen kleinen Schritt weitergegangen, indem er in einer Entschließung auf der Basis des Kommissionsvorschlages zumindest die Themen festgelegt hat, die im Bereich der Verkehrspolitik bis einschließlich 1983 vorrangig behandelt werden sollen. Da zuvor das Parlament und – allerdings recht formal – auch der Wirtschafts- und Sozialausschuß dem Kommissionsvorschlag zugestimmt hatten[14], besteht insoweit auch ein Konsens der Gemeinschaftsorgane.

Danach haben in den Jahren bis 1983 folgende Fragen Vorrang:

- Verbesserung der Lage der Eisenbahnen;
- Weitere Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen;
- Durchführung von Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur;
- Entwicklung des kombinierten Verkehrs;
- Erleichterung der Grenzübergänge;
- Verbesserung des Funktionierens des Verkehrsmarktes, insbesondere des grenzüberschreitenden Verkehrs;
- Verbesserung der Effizienz und Sicherheit des Verkehrs;
- Soziale Fortschritte im Verkehrswesen;
- Fortsetzung der begonnenen Arbeiten auf dem Gebiet des See- und des Luftverkehrs in Einklang mit den Schlußfolgerungen, zu denen der Rat auf seinen vorangegangenen Tagungen gelangt ist;
- Lösung etwaiger Probleme im Zusammenhang mit dem innergemeinschaftlichen Transitverkehr durch dritte Länder.

Die Punkte sind sehr allgemein formuliert und sie enthalten nur für Teilbereiche Zielsetzungen. Auch ist der Rat nicht dem Vorschlag der Kommission gefolgt, sich den Erlaß bestimmter Einzelmaßnahmen in bestimmten Fristen politisch vorzunehmen. Ein gewisser Orientierungswert kann aber den 10 Punkten nicht abgesprochen werden. So bildet der Ratsabschluß einen der – leider üblichen – bescheidenen Beiträge zur Entwicklung einer gemeinsamen Politik.

Arbeitsschwerpunkte

Wenn der Rat auch bei der Zielbestimmung nur vorsichtig agiert, so schließt das nicht aus, daß im Einzelfall konkrete Maßnahmen getroffen werden, die die Funktionsfähigkeit des europäischen Verkehrssystems verbessern. So sind auch im Jahre 1981 Beschlüsse gefaßt worden, die den Bestand des verkehrspolitischen Gemeinschaftsrechts erhöhen oder doch praktische Schritte in diese Richtung darstellen.

Wie aus dem Abschnitt „Schlaglichter" ersichtlich, lagen die Schwerpunkte der verkehrspolitischen Aktivität der Gemeinschaftsorgane vor allem in den Bereichen der Mitfinanzierung von Wegebauvorhaben, der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen, der Integration des Luftverkehrs und der Vertiefung der Beziehungen zu den Transitstaaten Österreich und Jugoslawien. Dabei waren die Ergebnisse geprägt von der schlechten Wirtschaftskonjunktur sowie den finanziellen und politischen Problemen der Gemeinschaft in Zusammenhang mit dem Mandat vom 30. Mai 1980.

In der Frage der Finanzbeiträge der Gemeinschaft zu Verkehrswegeinvestitionen im gemeinschaftlichen Interesse beginnt das Eis zu schmelzen. Wenn überhaupt eine Einigung über die im Mandat vom 30. Mai angesprochenen Probleme gelingt, dann wird auch dieser finanzielle Teil der gemeinsamen Verkehrspolitik, zu dem die Kommission ihren Vorschlag bereits 1976 vorgelegt hat[15], mit in die Lösungen einbezogen. Das hat sich bei den Beratungen im Rat über das Mandat abgezeichnet und das Parlament hat mit seinen Entschließungen zur Verkehrsinfrastrukturpolitik und mit seinem Haushaltsbeschluß dafür ein Zeichen gesetzt. Auch die Verkehrsminister haben mit ihrer Resolution vom 15. Dezember, mit der sie beschlossen haben, der Infrastrukturausschuß solle einzelne Engpässe als Testfälle prüfen, den Schritt vom Allgemeinen zum Konkreten getan. In diesem Lichte werden die Ratsgremien den Kommissionsvorschlag weiter beraten[16].

Die finanzielle Belastung der öffentlichen Haushalte der Mitgliedstaaten durch die Eisenbahnen ist besorgniserregend. Die Mitgliedstaaten mußten 1981 zwischen 12 und 13 Mrd. ECU für die Abgeltung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, für Sonderlasten und für die Deckung von Betriebsdefiziten aufwenden[17]. Eine der Ursachen für diese Situation liegt darin, daß das Leistungsangebot der Bahnen im grenzüberschreitenden europäischen Verkehr sowohl im Personen- wie im Güterverkehr in seiner Qualität (Schnelligkeit, Pünktlichkeit) den Bedürfnissen der Reisenden und der Wirtschaft nicht immer entspricht. Besonders an diesem Punkt kann die Gemeinschaft Lösungsbeiträge leisten, indem sie alte nationalstaatliche Hindernisse beseitigt, die einer besseren Kooperation der Staatsbahnen insbesondere im kommerziellen Bereich entgegenstehen. Zu diesem Punkt hat denn auch der Ministerrat nach langwierigen Beratungen, die sich über fast das ganze Jahr erstreckten, am 15.12.1981 eine Resolution gefaßt, die für weitere eisenbahnpolitische Maßnahmen der EG die Basis legt. Die Kommission ist aufgefordert worden, in enger Abstimmung mit den Eisenbahnverwaltungen bis zum Sommer 1982 einen Bericht und konkrete Vorschläge vorzulegen. Es wird z.B. um die Bildung von Interessengemeinschaften der Bahnen gehen, in denen sie einzelne Dienste gemeinsam betreiben.

Die Resolution hat zugleich auch das Verhältnis Schiene-Straße[18] in der Weise geklärt, daß die Lage der Eisenbahn nicht durch Restriktionen bei den anderen Verkehrsträgern erkauft werden soll. Andererseits sollen jedoch die Kon-

tingente der Genehmigungen im Güterkraftverkehr im Rahmen einer Gesamtbetrachtung der Angebotskapazität der Verkehrsträger festgesetzt werden[19].

1981 war insofern ein Jahr des europäischen Luftverkehrs, als die Beratungen im Ministerrat über Erleichterungen für interregionale Dienste in der Gemeinschaft in eine konkrete Phase getreten sind und die Kommission darüberhinaus Aktionen eingeleitet hat, die sich vor allem auf die Bildung der Flugtarife auswirken werden[20]. Die Arbeiten der Gemeinschaft standen dabei im Zeichen der weltweiten Entwicklung des Luftverkehrs. Diese ist durch Überkapazitäten im Angebot, bedingt durch den Konjunkturrückgang, durch Kostensteigerungen insbesondere beim Treibstoff sowie durch die amerikanische „Deregulierungspolitik" geprägt[21].

Die europäischen Gesellschaften haben Mühe, ihr finanzielles Gleichgewicht zu halten. Die meisten Regierungen der EG-Mitgliedstaaten sind daher vorsichtig, sich in Brüssel auf Neuerungen einzulassen. Andererseits läßt sich aber die in der EG eingeleitete Entwicklung in Richtung auf ein kostengünstigeres innereuropäisches Luftverkehrssystem nicht mehr anhalten. Die Kommission sieht sich gezwungen, mit der Anwendung der Wettbewerbsregeln (Art. 85 und 86 des EWG-Vertrages) Ernst zu machen: ein Abgeordneter des Europäischen Parlaments, Lord Bethel, hat sie deswegen bereits wegen Untätigkeit verklagt[22]. Damit sind die Tarifabsprachen, die die Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen der IATA[23] treffen, sowie ihre Pool-arrangements in das Blickfeld gerückt[24]. Darüberhinaus zeigen die kleinen und mittleren Privatfluggesellschaften, die Wirtschaft in den weniger zentral gelegenen Regionen sowie die Flugreisenden und ihre Verbraucherorganisationen Interesse an den Vorschlägen der Kommission, was wiederum zu intensiven Debatten im Europäischen Parlament und im Wirtschafts- und Sozialausschuß führt. So hat sich insbesondere auch das Parlament in seiner Entschließung vom 16.10.1981[25] für den Kommissionsvorschlag vom Dezember 1980 zur Verbesserung des interregionalen Linienflugverkehrs eingesetzt. Zwar ist der Kompromiß dazu im Rat am 15.12. noch nicht zustande gekommen, die Diskussion geht aber weiter.

Auch die Vorschläge der Kommission zur Tarifbildung und zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf den Luftverkehr haben zu intensiven Diskussionen[26] geführt, die der Rat nicht übersehen kann. Er wird sich insbesondere von der Überlegung leiten lassen müssen, daß er nach Art. 84 Abs. 2 konstruktive Entscheidungen zur Luftverkehrspolitik treffen muß, will er nicht dem Gerichtshof bei der Anwendung der bereits unmittelbar geltenden allgemeinen Regeln des Vertrages das Feld überlassen[27].

Von den anderen, im Abschnitt „Schlaglichter" erwähnten Ratsentscheidungen weisen insbesondere die Resolution zur Schiffsicherheit sowie die Beschlüsse zu den Verhandlungen mit Österreich und Jugoslawien in die Zukunft.

Im Bereich der Schiffsicherheit geht es darum, in den europäischen Häfen die Kontrollen der einlaufenden Schiffe auf Einhaltung der internationalen Standards zu steigern und gleichzeitig auf ein möglichst einheitliches Niveau zu

bringen. Die Mitgliedstaaten der EG und die Kommission haben dazu mit den skandinavischen und den iberischen Staaten ein Verwaltungsabkommen ausgehandelt, das am 26. Januar 1982 in Paris unterzeichnet worden ist[28]. Zu der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Seeschiffahrt, wozu die Kommission am 30.9.1981 ihren Vorschlag vorgelegt hat[29], wird im nächsten Jahresbericht Stellung zu nehmen sein.

Auch bei den Verhandlungen der Gemeinschaft mit Österreich und Jugoslawien wird ein neues Feld betreten. Es geht darum, im Interesse beider Seiten Lösungen für den Transitverkehr zu finden, den diese beiden Länder insbesondere nach dem Beitritt Griechenlands zu tragen haben. Die Gemeinschaft ist an einer möglichst unkomplizierten und flüssigen Abwicklung dieses Verkehrs interessiert, die Transitländer beklagen sich über die Sonderlasten, die für sie daraus entstehen und haben z.Teil einseitige Maßnahmen getroffen, die die Gemeinschaft mißbilligt[30]. Besonders prekär ist die Lage beim Straßengüterverkehr, der insbesondere im Transit durch Österreich in den letzten Jahren erhebliche Steigerungen aufweist. Es sollte aber nicht übersehen werden, daß auch österreichische und jugoslawische Fahrzeuge auf dem Gebiet der Gemeinschaft erhebliche Tonnenkilometerleistungen erbringen.

Die Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Gesamtgewicht von 40 t (oben „Schlaglichter", 7./8. Mai) sei auch hier noch einmal hervorgehoben. Im Laufe des Jahres haben sich in mehreren Mitgliedstaaten die Anzeichen gehäuft, daß auf dieser Basis ein Kompromiß gefunden werden kann. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Parlaments haben gerade diese Frage zum Anlaß genommen, ihre Fraktionskollegen in den nationalen Parlamenten für Fragen der EG-Verkehrspolitik zu sensibilisieren.

Eine Frage, die bei den Flughäfen, Luftfahrtgesellschaften und Fährschiffreedereien Unruhe verursacht hat, ist das Problem der „duty-free-shops". Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 7. und 17. Juli 1981 zu den sog. „Butterschiffen"[31] ist erneut die Frage aufgeworfen worden, ob der abgabenfreie Einkauf in duty-free-shops im innergemeinschaftlichen Verkehr zulässig sei. Die Beschlüsse der Bundesregierung, die Butterfahrten nur im Rahmen einer europäischen Gesamtregelung, die auch die duty-free-shops einbezieht, einzustellen, hat die Diskussion noch akzentuiert. Die Rechtslage ist komplex und umstritten. Bei aller juristischen Argumentation sollte allerdings nicht übersehen werden, daß die Frage auch eine erhebliche ökonomische und damit verkehrspolitische sowie zudem noch eine europapolitisch-psychologische Bedeutung hat. Die Abschaffung der duty-free-Einkaufsmöglichkeiten im innergemeinschaftlichen Reiseverkehr würde zu erheblichen Einnahmeverlusten der Fähren, Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften und damit zu Kosten- und Tariferhöhungen führen. Die Millionen Flug- und Schiffsreisenden würden zudem kaum verstehen, daß die Europäische Integration nur dazu führt, daß ihnen ein traditioneller Reisevorteil verloren geht. Es sollte daher nach Wegen

gesucht werden, diesen „echten" Reisenden eine Vertrauensschutz zu gewähren. Dagegen dürfte ein solcher Vertrauensschutz für die etwas künstlich wirkenden Butterrundfahrten kaum in Betracht kommen, so wichtig sie für den Tourismus in manchen Grenzregionen sein mögen. Die Entscheidung der Kommission vom 13.1.1982 in der Sache[32] geht in diese Richtung.

Bewertung

Das Jahr 1981 war, wie die früheren Jahre, ein Jahr der „kleinen Schritte" in Richtung auf eine gemeinsame Verkehrspolitik. Das Europäische Parlament kritisiert diesen Zustand und spart dabei auch die Kommission nicht aus, die sich in ein solches Vorgehen hineindrängen lasse[33]. Aber nur mit der Forderung nach einem großen Wurf wird die Entscheidungsfreudigkeit des Ministerrats auch nicht erhöht. Ist denn die Bereitstellung von 10 Mio. ECU für die gemeinschaftliche Förderung von Infrastrukturinvestitionen nicht auch nur ein „kleiner Schritt" des Parlaments? Es ist sicher notwendig, den Stand des Erreichten in der Verkehrspolitik kritisch zu würdigen und die Zielsetzung nicht aus dem Auge zu verlieren[34]. Aber es macht angesichts der Interessengegensätze zwischen den Mitgliedstaaten wenig Sinn, auch den kleinen Schritt zu unterlassen, weil man den großen nicht tun kann. Allerdings wird man dem Europäischen Parlament in seiner Kritik insoweit zustimmen können, als der Stellenwert und die Möglichkeiten, die in der Zusammenführung der Verkehrspolitiken der Mitgliedstaaten liegen, oft vom Rat, zuweilen aber auch von der Kommission offensichtlich verkannt werden. So hätte es die Verkehrspolitik gerade im Hinblick auf ihre Finanzseite verdient gehabt, daß der Beitrag, den sie zur Vervollständigung des Binnenmarktes leisten kann und muß, im Bericht der Kommission zum Mandat vom 30. Mai hervorgehoben worden wäre.

Die gemeinsame Verkehrspolitik leidet wie manche anderen der neuen Gemeinschaftspolitiken darunter, daß ihre Ziele in den sie betreffenden Artikeln 74 bis 84 des Vertrages nur unzureichend dargestellt sind und daß der schwerfällige Entscheidungsprozeß der Gemeinschaft kaum geeignet ist, längerfristig wirkende Programmbeschlüsse, die die Mitgliedstaaten politisch einbinden, im Rat zustande zu bringen. Das oben im Abschnitt „Zielfindung" geschilderte Vorgehen des Rates ist dafür ein Beispiel. Hinzu kommt, daß gerade die großen Mitgliedstaaten sich scheuen, im Sekundärrecht Kompetenzen – z.B. in den Beziehungen zu Drittstaaten – auf die Gemeinschaft zu übertragen, weil sie der Effizienz der Gemeinschaftsadministration mißtrauen, was angesichts der üblich gewordenen Einstimmigkeit im Rat auch kein Wunder ist[35].

So wird man einige Verbesserungen im Entscheidungsprozeß der Gemeinschaft brauchen, ehe man die gemeinsame Verkehrspolitik so gestalten kann, wie das Europäische Parlament sie sich wünscht. Die vom Parlament erwogene Klage nach Art. 175 EWG-Vertrag gegen den Rat wegen Untätigkeit zielt in ihrem politischen Effekt in diese Richtung[36].

Anmerkungen

1 Zum verkehrspolitischen Integrationsbestand zu Beginn der achtziger Jahre vgl. Jürgen Erdmenger, EG unterwegs – Wege zur Gemeinsamen Verkehrspolitik, Baden-Baden 1981, insbes. 7. Kapitel, S. 131f. und Anhang II; ders., Verkehrspolitik, in: Werner Weidenfeld u. Wolfgang Wessels (Hrsg.), Jahrbuch der Europäischen Integration 1980, Bonn 1981, S. 185–193; Francesco Ventrella, La politique des transports, in Larok/Soldatos (Hrsg.), Les Communautés Européennes en fonctionnement, Bruxelles 1981, S. 374ff.

2 ABl. der EG, C 294 vom 13.11.1980 und Bulletin der EG, 3/1981, Ziff. 2.1.139.

3 ABl. der EG, C 171 vom 11.7.1981 und Bulletin der EG, 3/1981, Ziff. 2.1.139; vgl. zu den übrigen Ergebnissen der Ratstagung Bulletin der EG 3/1981, Ziff. 2.1.140f.

4 Vgl. Erdmenger, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 189.

5 ABl. der EG, C 144 vom 15.6.1981 und Bulletin der EG, 5/1981, Ziff. 2.1.100.

6 Bulletin der EG, 9/1981, Ziff. 2.1.110.

7 Bulletin der EG, Beilage 1/1981; Dokument Nr. 2 in diesem Band.

8 Nachweise des Berichts und der Vorschläge in EG-Kommission, 15. Gesamtbericht (1981) über die Tätigkeit der Gemeinschaften, S. 209 und 117.

9 Bulletin der EG, 1/1981, Ziff. 2.3.21 und 2.1.144.

10 Ergebnisse und Beratungsthemen der Ratstagung sind wiedergegeben in Bulletin der EG 12/1981, Ziff. 2.1.146f. und im 15. Gesamtbericht, a.a.O., S. 203f.

11 ABl. der EG, L 31 vom 8.2.1982; zur Entwicklung der Beratungen des Haushalts 82 vgl. 15. Gesamtbericht, a.a.O., S. 56 und 57.

12 Vgl. oben Fußnote 2 im Abschnitt „Schlaglichter".

13 Vgl. die Übersicht bei Erdmenger, EG unterwegs, a.a.O., S. 36f., 60f., 131f. und Anhang III.

14 Stellungnahme des EP vom 13.3.1981, ABl. der EG, C 77 vom 6.4.81; Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 29./30. April 1981, in: ABl. der EG, C 185 vom 27.7.1981.

15 Vorschlag für eine Verordnung über die Unterstützung von Vorhaben von gemeinschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur vom 5. Juli 1976, in: ABl. der EG, C 207/76; vgl. EG-Kommission, Ein Verkehrsnetz für Europa, Memorandum vom 7.11.1979, in: Bulletin der EG, Beilage 8/1979. Zur Bedeutung der Koordinierung der Verkehrswegeinvestitionen in der EG vgl. Erdmenger, EG unterwegs, a.a.O., S. 31.

16 Weitere Einzelheiten über die 1981 in diesem Bereich vorgelegten Kommissionsberichte und Parlamentsberichte im 15. Gesamtbericht, a.a.O., S.204.

17 Vgl. zur Eisenbahnproblematik Mitteilung der Kommission „Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft" vom 3.12.80 (KOM 80/752); Jacques Dousset, La politique ferroviaire de la CE pour les années 80, in: Transports, Mars 1981, no. 261, S. 103; Erdmenger, EG unterwegs, a.a.O., S. 87f.

18 Vgl. dazu Erdmenger, Verkehrspolitik, a.a.O., S. 189.

19 Die Resolution (Presseerklärung des Rates vom 21. Januar 1982) (Dok. 11982/81 – TRANS 190 – PV/CONS 61) spricht von optimaler Ausnutzung der vorhandenen Eisenbahnkapazitäten.

20 Vgl. oben, Schlaglichter, 29.7. und 15.12.

21 Institut du Transport Aérien (ITA), Bulletin hebdomadaire 7/8, 1982, S. 197f.

22 Rechtssache 246/81.

23 International Air Transport Association, weltweite Vereinigung der Fluglinengesellschaften.

24 Zu den komplizierten Rechtsfragen, die hieraus entstehen vgl. insbesondere Ludwig Weber, Die Zivilluftfahrt im europäischen Gemeinschaftsrecht, Berlin/Heidelberg/New York 1981, S. 186ff.

25 ABl. der EG, C 287/114 vom 9.11.1981.

26 Vgl. oben Fußnote 8 sowie Bulletin der EG, 7/8/1981, Ziff. 2.1.30 und 2.1.137.

27 Es handelt sich neben den bereits erwähnten Wettbewerbsregeln insbesondere um das Niederlassungsrecht (Art. 52) und die Beihilfevorschriften (Art. 92f.).

28 Vgl. Bulletin der EG, 1/1982, Ziff. 2.1.74.

29 Bulletin der EG, 9/1981, Ziff. 2.1.27.

30 Vgl. Erdmenger, EG unterwegs, a.a.O., S. 73; Bericht der Kommission an den Rat über

die Probleme des Transitverkehrs durch Drittländer, Dok. KOM (81) 406 final, Bulletin der EG, 9/1981, Ziff. 2.1.111.

31 Vgl. dazu Nachweise und Beiträge von W. Lüder u. P. Lutz in: Neue Juristische Wochenschrift, 1982, Heft 10, S. 487 und 488.

32 Bulletin der EG, 1/1982, Ziff. 2.4.14.

33 Horst Seefeld, Der Gemeinsame Markt braucht die gemeinsame Verkehrspolitik, in: Die Bundesbahn 5/1981, S. 369, neuerdings auch Entschließung des Europäischen Parlaments vom 9. März 1982, Dok. 1/996/81 des Europäischen Parlaments (Bericht Carrossino).

34 Zu dieser Bilanz vgl. Erdmenger, EG unterwegs, a.a.O., S. 131f.

35 Die Methode der gemeinsamen Verkehrspolitik hat Erdmenger, EG unterwegs, a.a.O., S. 41ff. ausführlich untersucht.

36 Vgl. Entschließung zum Bericht Carrossino, oben Fußnote 33.

Weiterführende Literatur

Blonk, Wilhelminus Adrianus, „Transport and Regional Development". An International Handbook, Farnborough 1979.

Dousset, Jacques, La politique ferroviaire de la CE pour les années 80, in Transports, 1981, Nr. 261, S. 103.

Ders., La Politique Commune des Transports, in: Festschrift für Lambert Schaus, Luxembourg – Belgique-Europe, Luxemburg 1977, S. 152.

Erdmenger, Jürgen, EG unterwegs – Wege zur Gemeinsamen Verkehrspolitik, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft 1981.

Ders., Möglichkeiten für die künftige Gestaltung des Luftverkehrs in der EG, in: Entwicklungsmöglichkeiten und Restriktionen im Luftverkehr, Mitteilung der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt 1981, S. 81 – 91.

Ipsen, Hans Peter, Die Europäische Gemeinschaft und das Meer, in: Die Plünderung der Meere, Frankfurt/M. 1981, S. 300ff.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.), Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften, Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der EG 1980.

Müller-Hermann, Ernst, Europäische Bemühungen zur Sanierung der Eisenbahn (I) und (II), in: Internationales Verkehrswesen 31ff. (1979), S. 271ff. und 356ff.

Pearson, John, La navigation maritime et la CEE, in: Transport 1980, S. 215.

Ventrella, Francesco, La politique des Transports, in: Les Communautés européennes en fonctionnnement, The European Communities in Action, in: Dominik Lasok u. Panyotis Soldatos (Hrsg.), Bruxelles 1981, S. 375ff.

Weber, Ludwig, Wettbewerb der Luftfahrtunternehmen und Europäisches Gemeinschaftsrecht, in: Zeitschrift für Luft- und Wetraumrecht (ZLW), 30. Jg. 1981, Nr. 2, S. 146ff.

Ders., Die Zivilluftfahrt im Europäischen Gemeinschaftsrecht, in: Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht, Berlin/Heidelberg/New York 1981.

Wulf, Dieter, Das Kapazitätsproblem der Binnenschiffahrt, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 50. Jg. 1979, S. 139ff.