

Rede von Lambert Schaus über eine gemeinsame Verkehrswesen in die EWG (Antwerpen, 10. Mai 1963)

Legende: Am 10. Mai 1963 hält Lambert Schaus, Mitglied der Europäischen Kommission, in Antwerpen vor dem jährlichen Konvent des Vlaams Economisch Verbond eine Rede, in der er die Bedeutung einer gemeinsamen Verkehrspolitik innerhalb der EWG hervorhebt.

Quelle: Lambert Schaus, Discours 1959-1967. Tome II. [s.l.]: [s.d.]. p. x.

Urheberrecht: (c) Übersetzung CVCE.EU by UNI.LU

Sämtliche Rechte auf Nachdruck, öffentliche Verbreitung, Anpassung (Stoffrechte), Vertrieb oder Weiterverbreitung über Internet, interne Netzwerke oder sonstige Medien für alle Länder strikt vorbehalten. Bitte beachten Sie den rechtlichen Hinweis und die Nutzungsbedingungen der Website.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/rede_von_lambert_schaus_uber_eine_gemeinsame_verkehrswesen_in_die_ewg_antwerpen_10_mai_1963-de-9bd8f6cc-e4dc-476c-a8cd-19eb07e3b418.html



Publication date: 05/07/2016

Das Verkehrswesen im Europa von morgen

Herr Präsident,

meine sehr verehrten Damen und Herren,

das Europa, das wir derzeit bauen, entsteht hauptsächlich auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene. Es ist jedoch ganz gewiss von hoher politischer Bedeutung. Denn alle Bereiche, mit denen sich die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft beschäftigt, gehören zu dem, was gemeinhin als Wirtschafts- und Sozialpolitik der Mitgliedstaaten bezeichnet wird. Auch wenn sich einige wichtige Bereiche der politischen Tätigkeit der Mitgliedstaaten noch der Zuständigkeit der bestehenden Gemeinschaften entziehen – die Außenpolitik, soweit es nicht um die Handelspolitik geht, die Verteidigungs- und die Kulturpolitik –, ist das politische Wesen des gemeinschaftlichen Europas, das wir erfolgreich aufgebaut haben, nicht zu verkennen. Um unsere Bemühungen um das europäische Aufbauwerk fortzuführen, können wir nicht auf das längst überholte Prinzip eines Europas der Vaterländer zurückgreifen, d. h. eines Systems einfacher Koalitionen, das in der Vergangenheit immer wieder seine Instabilität und seine Unwirksamkeit gezeigt hat und – was das Schlimmste ist – das es niemals vermochte, Kriege zu verhindern. Das einzige Mittel zur Überwindung des Stadiums der Koalitionen scheint unserer Ansicht nach der Schritt zur Integration Europas auf Ebene der Gemeinschaft zu sein. Es ist legitim, sich die Frage zu stellen, ob die, die sich noch heute für die Wahrung der vollen Souveränität in einigen Teilen Europas aussprechen, und die sich weigern, sich in die Gemeinschaft zu integrieren, die Zeichen der Zeit erkannt und den Sinn der Geschichte erfasst haben. Wir wollen kein Europa, in dem nationale und regionale Eigenheiten zerstört werden, um einem Typus des standardisierten Europäers Platz zu machen, aber wir können diejenigen nicht verstehen, die überholte Formen der politischen Organisation bewahren wollen. In einer Welt, die sich in der Entwicklung befindet und in der sich Probleme der internationalen Kooperation auf ganz neuen Ebenen stellen, muss nach neuen Formen und Methoden der Zusammenarbeit gesucht werden, die den Gegebenheiten angepasst sind.

Wir sind zwar gegen den Gedanken eines „Europas der Vaterländer“, wie einige ihn vertreten; genau so wenig wollen wir, dass die Bemühungen um Europa einigen Technokraten oder Fachkundigen vorbehalten bleiben. Wir sind der ehrlichen Meinung, dass die Institutionen, die zur Durchführung der Verträge von Paris und von Rom zur Gründung der EGKS, der EWG und der Euratom ins Leben gerufen wurden, grundlegend politischer Art sind und den politischen Bestrebungen unserer Völker entsprechen. Wir müssen uns jedoch bemühen, die Völker unserer Länder noch direkter in die Schaffung Europas einzubeziehen, um den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt in unseren Ländern zu fördern. Die öffentliche Meinung unserer Länder muss am europäischen Aufbauwerk beteiligt werden. Jeder einzelne Bürger unserer Länder muss verstehen, dass es um seine Belange und seine Interessen geht. *„De sua re agitur.“*

Aus diesen Gründen sind meiner Ansicht nach Treffen wie das heutige besonders willkommen und notwendig, da hier diejenigen, die die direkte Verantwortung in europäischen Angelegenheiten tragen, in Kontakt mit den Vertretern der Wirtschaft unserer Länder treten können. Aus unserem Dialog und dem Austausch unserer Ideen können sich Leitlinien für zukünftiges Handeln ergeben.

Wir sind in der EWG an einem Punkt angelangt, wo nicht nur die automatischen Mechanismen der Römischen Verträge normal funktionieren, sondern wo es darum geht, Gemeinschaftspolitiken in den wichtigsten Bereichen der Wirtschaft einzuführen: Landwirtschaft, Verkehr, Wettbewerb, Konjunktur, Außenhandel, um nur einige zu nennen. Zur Einführung dieser Gemeinschaftspolitiken braucht es allerdings den politischen Willen zum Erfolg. Wenn bei der einen oder anderen Regierung unserer sechs Länder dieser politische Wille fehlt, müssen wir an die Öffentlichkeit unserer Staaten appellieren.

Herr Präsident, Sie hatten mich gebeten, über das Verkehrswesen des zukünftigen Europas zu sprechen. Ich freue mich, über diese Frage vor einem hoch qualifizierten Publikum sprechen zu können, zudem in Antwerpen, wo die Verbindung aller Mittel des See- und Binnenverkehrs sowohl die Bedeutung des Verkehrswesens für das wirtschaftliche Leben als auch die Notwendigkeit einer gemeinsamen Verkehrspolitik in unserer Gemeinschaft demonstriert. Ich werde mich wohl hüten, Ihnen zu langfristige Perspektiven aufzuzeigen –wer weiß, was die Zukunft bringen mag! –, aber ich möchte einige Leitlinien für

unser zukünftiges Handeln im Verkehrswesen vorgeben.

In unserer Gemeinschaft ist der Abbau der Zoll- und Kontingentschranken ohne große Probleme abgelaufen. Seit dem Inkrafttreten der Römischen Verträge im Jahr 1958 wurden die Handelsbeziehungen stark ausgebaut, sowohl innerhalb der Gemeinschaft als auch mit Drittländern. Trotz einiger Tendenzen der Verlangsamung und mit allen Vorbehalten, die in Bezug auf die Entwicklungsperspektiven der Wirtschaft angebracht sind, kann man sich die Vorhersage erlauben, dass die Dynamik des gemeinsamen Marktes in den nächsten Jahren nicht wesentlich beeinträchtigt werden wird.

Es scheint also klar, dass das Verkehrssystem in der Gemeinschaft stark in Anspruch genommen werden wird, um der Entwicklung des innergemeinschaftlichen Handels und der Handelsbeziehungen mit Drittländern Rechnung zu tragen. Dieses überaus hohe Tempo der Entwicklung der Handelsbeziehungen droht an mehreren Stellen zu einer Überlastung der großen Verkehrsachsen in der Gemeinschaft zu führen und erfordert adäquate Maßnahmen zur Vermeidung von Störungen auf dem Markt. Es muss vermieden werden, dass die Unzulänglichkeit oder die mangelnde Organisation des Verkehrswesens das Wirtschaftswachstum des zukünftigen Europas in Frage stellt.

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, die in den Römischen Verträgen als eines der wesentlichen Instrumente vorgesehen ist, um die Vernetzung der Märkte und die Schaffung der Wirtschaftsunion zwischen unseren sechs Staaten zu gewährleisten, wird es daher notwendig sein, einen Schwerpunkt auf eine mutige und effiziente Investitionspolitik im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu legen. Als notwendige Bedingung für die Öffnung größerer Absatzmärkte für die nationale Produktion und in Anbetracht der allgemeinen Perspektiven der langfristigen Entwicklung und der prognostizierbaren Gestaltung der zukünftigen Wirtschaft wird es darüber hinaus von Bedeutung sein, wirtschaftliche Strukturen und gesetzliche Regelungen einzuführen, die dem Verkehrswesen angemessen sind.

Wenn im Zeitalter der Überschallgeschwindigkeit und der Experimente in der Raumfahrt die Rede vom Verkehrswesen ist, denkt man sofort an die Luftfahrt und die erstaunlichen Fortschritte, die sie trotz der offensichtlichen Rückschläge auf wirtschaftlicher Ebene gemacht hat. Wir dürfen jedoch nicht vergessen, dass für die wirtschaftliche Entwicklung in Europa die herkömmlichen Verkehrsmittel weiterhin eine überaus wichtige Rolle spielen werden: die Beförderung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr genau so wie die Seeschifffahrt.

Ich möchte zunächst über die Seeschifffahrt sprechen, da ja einige Mitgliedstaaten der Ansicht sind, dass sich die Regeln der Römischen Verträge nur in den Fällen auf dieses Verkehrsmittel anwenden lassen, in denen der Rat es ausdrücklich entscheidet. Zu diesem Zeitpunkt möchte ich nicht in die Diskussion über die rechtlichen Probleme und über die Auslegung der Römischen Verträge in Bezug auf die Seeschifffahrt einsteigen. Ich werde Ihnen nur folgende Frage stellen: Ist in unserer Gemeinschaft die Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik möglich, ohne die Seeschifffahrt einzubeziehen? Gewiss wären die Probleme einer gemeinsamen Politik im Bereich der Seeschifffahrt einfacher zu behandeln gewesen, wenn wir von Anfang an Großbritannien und die skandinavischen Länder als Partner gehabt hätten. Aber selbst unter den derzeitigen Umständen – die wir nur als vorübergehend betrachten – sind wir überzeugt, dass die Gemeinschaft sich mit Fragen der Seeschifffahrt befassen sollte. Natürlich wird sie den Besonderheiten dieses Verkehrsmittels Rechnung tragen müssen und darf seine weltweite Wettbewerbsfähigkeit nicht einschränken.

Die Handelsmarine muss eine Intensivierung unserer Beziehungen mit Griechenland ermöglichen, das bereits mit der Gemeinschaft assoziiert ist, sowie mit den assoziierten Ländern Afrikas und Madagaskar und den Drittländern im Allgemeinen. Aufgrund der Anstrengungen zur Liberalisierung des Welthandels muss sie notwendigerweise an Bedeutung gewinnen. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur daran erinnern, dass die Vereinigten Staaten dabei sind, mit Europa auf der Grundlage des *Trade Expansion Act* „partner ship“-Beziehungen zu entwickeln.

Jedoch spielt selbst bei den Handelsbeziehungen mit den Drittländern und den wichtigsten Seewegen, die sich über die Grenzen Europas hinaus dank unserer großen Häfen entwickeln werden, der Binnenverkehr

eine wesentliche Rolle für die Verbindung dieser Häfen mit den Produktionszentren und den Absatzmärkten ihres Hinterlandes.

Im Hinblick auf ihre zukünftige Entwicklung und die ihnen zugeschriebenen Aufgaben werden diejenigen Häfen am meisten profitieren, die neben Zug- und Straßenverbindungen auch auf die Leistungen der Binnenschifffahrt und alle wirtschaftlichen Faktoren zählen können, die sich vorteilhaft auf ihre Betriebskosten auswirken.

Es gibt zahlreiche und komplexe Probleme des Verkehrswesens, die auf europäischer Ebene zu lösen sind: Sehr oft sind sie ausgesprochen technischer Natur. Weder möchte ich, noch kann ich sie alle mit Ihnen Revue passieren lassen. Die Kommission der EWG hatte bereits mehrmals Gelegenheit, die geplanten Leitlinien der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Wege und Mittel, die sie zur Realisierung dieser Politik vorschlägt, vorzustellen. Zu diesem Thema gab es mehrere Male einen ausführlichen Meinungs-austausch zwischen der Kommission und den betreffenden Experten. Ich freue mich, in diesem Saal mehrere Gesprächspartner wiederzusehen, mit denen wir eine fruchtbare Zusammenarbeit hatten, die wir gerne fortführen möchten.

Zunächst würde ich gern einige Probleme der Seeschifffahrt ansprechen. Selbst wenn durch eine Verordnung des Ministerrates die Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Seeschifffahrt aufgehoben wurde, bleiben die Probleme dieses Verkehrsmittels dennoch bestehen, und es gilt, geeignete Lösungen zu suchen. Dazu gehören das System der „Konferenzen“, die Subventionen für den Schiffbau und die Reedereien, die Flaggendiskriminierungen und der Gebrauch von Billigflaggen.

Ganz allgemein werden wir im Interesse des Handels und eines gesunden Hafenwettbewerbs sowie im Interesse der Reeder und der Verladener versuchen müssen, die Diskriminierung nach Nationalität im Inneren der Gemeinschaft und, soweit es möglich ist, restriktive und protektionistische Praktiken, die den freien Wettbewerb behindern und den Markt verfälschen, abzuschaffen. Andererseits muss man zugeben, dass in gewissen Grenzen und außer im Falle von Missbrauch bestimmte Organisationsformen ein stabilisierendes Element in der Struktur der Seeschifffahrt darstellen können, auf die man in Zukunft wahrscheinlich nicht wird verzichten können.

Die Abschaffung der Zollgebühren innerhalb der Gemeinschaft wird unsere Seehäfen vor neue Probleme stellen, da einige Handelsströme von außen andere Wege als in der Vergangenheit nehmen können, um Zugang zu diesem großen gemeinsamen Markt unserer sechs Staaten zu finden. Angesichts dieser Perspektive möchte ich zunächst lediglich die Bedeutung einer Koordinierung der Investitionen in Infrastrukturen und die einer Tarifpolitik der Gemeinschaft im Bereich des Binnenverkehrs für die Gesamtheit unserer Seehäfen hervorheben. Diese Maßnahmen müssen zu einer Regelung des Wettbewerbs zwischen den Häfen beitragen und es ihnen ermöglichen, ihre natürlichen Fähigkeiten zur Bündelung des Verkehrs sowie ihre speziellen Eigenarten zur Geltung zu bringen.

Nachdem ich im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung, die man vernünftigerweise voraussehen kann, gewisse Probleme der Seeschifffahrt und der Häfen aufgezeigt habe, werde ich versuchen, in derselben Perspektive der Entwicklung der europäischen Wirtschaft unser zukünftiges Handeln im Bereich des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs einzuordnen.

Dieses Handeln muss auf einer umfassenden Sicht der Funktion dieser Verkehrsmittel in der gemeinschaftlichen Wirtschaft beruhen. Sein Ziel ist es, ihre Koexistenz im Interesse der Transporteure, der Nutzer und der Gemeinschaft zu sichern und zu harmonisieren. Wir berühren hier im Kern die wichtigsten Probleme der Verkehrspolitik. Ich werde jedoch nicht auf diesen Aspekten des Problems insistieren, da sie in den Bereich der Wirtschaftstheorie fallen. Vielmehr werde ich mich auf einige praktische Aspekte beschränken.

Zunächst sind da die Probleme technischer Art, die das Potenzial des Verkehrswesens betreffen. Die Bedürfnisse des Handels müssen unter den denkbar besten Bedingungen erfüllt werden, wobei man sich dynamisch an den Prozess der Verflechtung des europäischen Verkehrs anpassen muss. Das Verkehrswesen

darf nicht hinter der allgemeinen Entwicklung der Wirtschaft zurückbleiben. Es stellen sich also Probleme im Bereich der Entwicklung der Infrastrukturen und der Transportmittel: Sie fallen jeweils in die Zuständigkeit der Behörden und der privaten Initiative. Ohne diese ersetzen zu wollen, ist dennoch gemeinschaftliches Handeln in diesem letztgenannten Bereich zur Förderung der Modernisierung und Harmonisierung des rollenden Materials und der Flotte ebenfalls notwendig. Die Kommission der EWG hat bereits begonnen, den Nachteilen ein Ende zu bereiten, die aus einer Vielzahl von, in der Regel veralteten, Bootstypen entstanden sind, indem sie der Rationalisierung und Vereinheitlichung der Flotte der Flussschifffahrt Vorrang einräumt. Im Straßenverkehr hat sie einen Vorschlag zur Vereinheitlichung der Gewichte und der Maße der Nutzfahrzeuge vorgelegt.

Aufgrund der technischen Notwendigkeiten der Ausführung der Arbeiten, der Lebensdauer der Bauwerke, des notwendigen Kapitalumfangs für ihre Realisierung und der beträchtlichen Belastungen, die sich für die Staatshaushalte ergeben, muss die zukünftige Investitionspolitik im Bereich der Infrastrukturen langfristig angelegt sein. Wenn man gewissen legitimen Erfordernissen nicht-wirtschaftlicher Art Rechnung trägt, sollte die Schaffung eines großen europäischen Verkehrsnetzes im Prinzip dem Gesetz der Rentabilität genügen.

Die Finanzierung der Infrastrukturarbeiten kommt zwar weiterhin den Staaten zu, die nationalen Programme jedoch werden harmonisiert oder zumindest koordiniert werden müssen, insbesondere im Hinblick auf die Verbindung an den Grenzen, die fortschreitende Homogenität der technischen Eigenschaften sowie deren Synchronisierung gemäß den übereinstimmenden Voraussagen über das zukünftige Wachstum der Handelsbeziehungen.

Bereits 1960 hat die EWG-Kommission eine Reihe von Empfehlungen zur Schaffung großer gemeinschaftlicher Verkehrsachsen an die Mitgliedstaaten gerichtet. Unter den in Betracht gezogenen Prioritäten betreffen mehrere Verbindungen Belgien; eine Empfehlung betrifft insbesondere die Verbesserung der Bedingungen der Schiffbarkeit zwischen Schelde und Rhein.

Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten müssen sich entschlossen für die Koordinierung ihrer Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einsetzen, damit diese sich der neuen Geographie des gemeinsamen Marktes anpasst.

Damit das Verkehrswesen eine effiziente Rolle bei der Organisation des zukünftigen Europas spielen kann, reichen technische Maßnahmen, die auf wirtschaftlicher und finanzieller Ebene der Investitionen koordiniert werden und so die Verstärkung der Infrastruktur gewährleisten, allein nicht aus. Es ist genau so notwendig, Maßnahmen zur Erweiterung des Marktes, zur Organisation und Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zu treffen sowie neue Strukturen für alle Verkehrsmittel zu schaffen. Auch wenn die großen Probleme, insbesondere was ihre wirtschaftlichen und politischen Auswirkungen betrifft, die gleichen sind, so hat jeder Transportsektor jedoch seine eigenen Anpassungsprobleme und eine besondere Rolle zu spielen.

Trotz der enormen Fortschritte in anderen Sektoren des Verkehrswesens und trotz des spektakulären Aufschwungs, den andere erhoffen können, stellt die Eisenbahn weiterhin einen wesentlichen Faktor der derzeitigen Wirtschaft dar. Der harte Winter, den wir gerade erlebt haben, hat uns dies auf brutale Weise in Erinnerung gerufen. Seit langem schon kooperieren die Eisenbahngesellschaften im europäischen Geiste; ihre enge und fruchtbare Zusammenarbeit wird durch zahlreiche internationale Konventionen untermauert. Es bleiben allerdings Probleme großen Ausmaßes im Bereich der Eisenbahnen zu lösen: Sie müssen insbesondere die Umsetzung ihrer Entwicklungs- und Modernisierungspläne vorantreiben, ihre Organisation verbessern, Automatisierungstechniken einführen. Trotz der hohen technischen Qualität der Leistungen Eisenbahnverwaltungen haben diese in mindestens fünf unserer sechs Staaten aufgrund ihrer Rechtsform kaum ernst zu nehmende Chancen, ihre Unternehmen effizient zu betreiben. Die Lockerung dieser Systeme, die Verwaltungsautonomie und die Sanierung der finanziellen Situation der Gesellschaften sind müssen es den Eisenbahngesellschaften ermöglichen, ihre wachsenden Bedürfnisse im Produktions- und Handelsbereich einem wachsenden Markt anzupassen.

Die Entfaltung des Straßenverkehrs und seine Entwicklung auf europäischer Ebene hängen von der Möglichkeit ab, sich ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit über die nationalen Grenzen hinaus auszudehnen. Das Schlüsselproblem ist die Liberalisierung, die keine absolute und vollständige Liberalisierung bedeutet: Man sollte eher von einem Integrationsprozess sprechen.

In Übereinstimmung mit dem Europäischen Parlament und dem Berufsstand sind wir der Ansicht, dass eine Regulierung vonnöten ist, um die Anpassung des Verkehrsangebots an die Fluktuation der Nachfrage zu gewährleisten, und dass die vollständige Abschaffung der bestehenden Restriktionen zumindest in der nahen Zukunft nicht möglich sein wird. Daher hat sich die Kommission der EWG für die Lösung des Gemeinschaftskontingents ausgesprochen. Diese Lösung wird es den Verladern ermöglichen, ohne Unterscheidung der Staatsangehörigkeit auf die internationalen Transportunternehmen der sechs Staaten zurückzugreifen – gleichzeitig ist eine flexible Überwachung des Marktes möglich. Im erweiterten Wettbewerb werden die europäische Industrie und der europäische Handel von günstigeren Wettbewerbsbedingungen profitieren können, auch angesichts der Kostensenkung, die die Spediteure infolge einer rationelleren Bewirtschaftung in einem größeren Wirtschaftsraum werden verwirklichen können.

Die Binnenschifffahrt spielt in der Gesamtheit des Güterverkehrs Europas eine besondere Rolle: Sie ist entscheidend für die Wirtschaft einiger Länder und Regionen. 25 % des gesamten Verkehrs der Gemeinschaft entfällt auf dieses Transportmittel.

Die Entwicklung des Schiffsgüterverkehrs ist schwierig vorauszusehen. Möglicherweise geht er infolge der Zunahme des Transports per Pipeline und aufgrund des Rückgangs des Kohletransports zurück. Im Großen und Ganzen sollte er ein unersetzlicher funktioneller Faktor des Verkehrswesens bleiben.

Zu den notwendigen Anstrengungen zur Unterstützung der Schifffahrt zählen zunächst der Ausbau und die Modernisierung des europäischen Netzes, die Verbindung der verschiedenen Einzugsgebiete und der Ausbau der wichtigsten nationalen und internationalen Verbindungen sowie der Verbindungen zu den großen Seehäfen auf das Lademaß von 1350 Tonnen. Ich habe bereits auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Flotte der Flussschifffahrt zu modernisieren: Die Schubschifffahrt, die sich zunehmend entwickelt, scheint in der Lage zu sein, diesem Transportmittel sowie der Wirtschaft einiger Regionen zu einem neuen Aufschwung zu verhelfen.

Das größte Problem, mit dem die Gemeinschaft sich im Bereich der Schifffahrt jedoch auseinander setzen muss, ist die Vereinheitlichung des europäischen Wasserrechts. In diesem Kontext geht es insbesondere um die Gestaltung der Beziehungen zwischen der Mannheimer Akte und den Römischen Verträgen.

Bisher ging es in den Diskussionen zwischen der Kommission der EWG und den Mitgliedstaaten sowie innerhalb der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Wesentlichen um Grundsatzfragen. Man könnte sich allerdings fragen, ob es klug wäre, diese Diskussionen ausschließlich auf diesem Gebiet fortzuführen. Es könnten nämlich heikle Probleme mit einigen Drittstaaten auftreten, die Mitglied in der Zentralkommission sind, ohne die Mannheimer Akte unterzeichnet zu haben. Was die Mitgliedstaaten der EWG betrifft, ist eine Rechtsfrage klar. Sie ergibt sich aus einer kürzlich vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften getroffenen Entscheidung (die zwar in einem anderen Bereich getroffen wurde, die jedoch ohne Zweifel ein Prinzip etabliert hat), der zufolge die Mitgliedstaaten sich nicht untereinander auf die Mannheimer Akte berufen können, um sich Verpflichtungen, die aus den Römischen Verträgen hervorgehen, oder Maßnahmen, die zu deren Ausführung getroffen wurden, zu entziehen.

Wenn man jedoch versucht, den Inhalt und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Römischen Verträge und der Mannheimer Akte zu analysieren, müssten sich meiner Ansicht nach die Positionen einander merklich nähern können. Ziel der Mannheimer Akte ist vor allem die Gewährleistung der Freiheit und der Gleichheit der Rheinschifffahrt in ihrem wirtschaftlichen Treiben. Können diese grundlegenden Begriffe jedoch heutzutage noch genauso wie im Jahr 1868 interpretiert werden? Sind darunter heute noch eine Freiheit des „laissez faire, laissez aller“ und eine rein formelle Gleichheit zu verstehen? Es geht viel eher darum, unsere derzeitige Vorstellung von wirtschaftlicher Freiheit auch auf die Rheinschifffahrt anzuwenden, eine

Vorstellung, die wir in der Schweiz und in den Niederlanden vorfinden. Vom Staat verlangen wir, sich nicht ungerechtfertigt in die Wirtschaft einzumischen. Gleichzeitig können wir aber auch nicht zulassen, dass die Privatwirtschaft den Wettbewerb in einem Sektor ungerechtfertigt beschränkt oder dass es zum Missbrauch von Markt beherrschenden Positionen kommt. Freiheit, wie wir sie sehen, schließt ebenfalls die Abschaffung staatlicher Subventionen ein, um gleiche Ausgangsbedingungen für die drei Verkehrsmittel zu schaffen. Sie erfordert auch eine gleiche Behandlung, was die Anwendung von Preisen und Transportbedingungen angeht. Wenn man die Freiheit, die wir im Verkehrswesen schaffen wollen, so auffasst, wird man die Prinzipien der Mannheimer Akte mit der Ausführung der Römischen Verträge sicher in Einklang bringen können.

Erlauben Sie mir noch, bevor ich zum Schluss komme, kurz die Frage der Pipelines anzusprechen, dem neuen Transportmittel, das zusehends an Bedeutung gewinnt. Diese Frage ist unbestreitbar an die der Energiepolitik gebunden, ist jedoch auch für die Verkehrspolitik von großem Interesse. Wir sind der Ansicht, dass wir unter dem Aspekt der Koordinierung des Verkehrswesens unsere Aufmerksamkeit insbesondere auf die Pipelines für den Transport raffinierter Produkte lenken sollten. Niemand denkt daran, den Fortschritt im Verkehrswesen zu behindern oder zu bremsen, aber es erscheint undenkbar, dass die Gemeinschaft keinerlei Interesse an einem Transportmittel zeigt, das sich erst am Anfang seiner Entwicklung befindet. Wir wünschen uns, dass das Verkehrswesen unter den besten Bedingungen und zu den besten Preisen gedeiht. Wenn unter bestimmten Bedingungen Pipelines das wirtschaftlichste Mittel für den Transport von Mineralöl sind, müssen wir ihre Entwicklung fördern. Der Verbraucher hat jedoch auch das Recht zu fordern, dass unter diesen Bedingungen der Endpreis des Produktes, das er kauft, entsprechend der Einsparungen bei den Transportkosten gesenkt wird.

Was die zivile Luftfahrt angeht, stehen wir vor denselben rechtlichen und institutionellen Problemen, die ich für die Seeschifffahrt erwähnt hatte. Aus ähnlichen Gründen muss dieses Transportmittel auch in die gemeinsame Verkehrspolitik einbezogen werden. Die Situation liegt jedoch etwas anders: Es geht um eine Dienstleistung, die in erster Linie zum Transport von Personen und bestimmten Waren bestimmt ist; das Hauptziel ist die Schnelligkeit.

Im Hinblick auf unser zukünftiges Handeln lassen sich die Probleme und Ziele der zivilen Luftfahrt mit der Notwendigkeit einer engen Kooperation zwischen den Staaten und den nationalen Fluggesellschaften zur Rationalisierung des europäischen Netzes und einer größeren Solidarität auf den interkontinentalen Verbindungen zusammenfassen. Die Luftfahrt zeichnet sich dadurch aus, dass ihre Aktivitäten auf den weltweiten Markt ausgerichtet sind. Bisher hat die Gemeinschaft ihre Politik im Bereich der Luftfahrt noch nicht definiert.

Dies sind die großen Linien in der Entwicklung des Verkehrswesens, die sich im Hinblick auf das Europa von morgen und unter dem Gesichtspunkt unserer Gemeinschaft aufzeigen lassen.

Natürlich erfordert die Verwirklichung unserer Vorhaben auch ein abgestimmtes Handeln im Bereich der Steuern und der sozialen Angelegenheiten, soweit sie das Verkehrswesen betreffen. Im Steuerwesen dürfen keine Verzerrungen bestehen bleiben oder geschaffen werden, weder zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln noch unter unseren sechs Staaten. Ich würde jedoch gerne den besonderen Schwerpunkt auf die Notwendigkeit einer Sozialpolitik im Verkehrswesen legen. Nicht der Mensch steht im Dienst der Wirtschaft, sondern die Wirtschaft muss im Dienst des Menschen stehen.