

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission**

(3. September 2001)

Die Kommission hat den Wert des Aufbaus eines europäischen Netzes von Fahrradfernstrecken erkannt und in der Vergangenheit die Entwicklung des EuroVelo-Netzes mitfinanziert, ein Netz von Fahrradstrecken für große Entfernungen. Einzelne Verbindungen zu diesem Netz werden weiterhin über Gemeinschaftsprogramme wie Interreg bezuschusst – zum Beispiel die Nordseefahrradstrecken.

Die Kommission weiß, dass die Nutzung des Fahrrads zur Verringerung der Verkehrsüberlastung, der Verschmutzung und der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen kann und dass es Verbindungen zwischen diesen Problemen und weiter gehenden Umwelt- und Gesundheitsaspekten gibt. Das EuroVelo-Netz trägt neben der Förderung des Fahrradfahrens als Freizeit- und Urlaubsbeschäftigung sicherlich auch zur Lösung dieser Probleme bei, da seine Strecken durch Städte führen.

Darüber hinaus hilft die Kommission über die Initiative für das Benchmarking der nationalen Strategien zum Fahrradfahren (National Cycling Policy Benchmark Initiative), die die Kommission gemeinsam mit vier Regierungen finanziert (Niederlande, Finnland, Vereinigtes Königreich und Tschechische Republik), einzelstaatlichen Behörden dabei, bei ihren Bemühungen um die Einführung nationaler Fahrradfahrpläne voneinander zu lernen. Über den europäischen Nahverkehrs-Informationsservice (European Local Transport Information Service) ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)) stellt die Kommission eine Datenbank bewährter Methoden im Nah- und Regionalverkehr zusammen, die bereits über 100 Beispiele für den Bereich des Fahrrads enthält.

Fahrräder werden für kürzere Strecken genutzt. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist ein multimodales Netz in erster Linie für den internationalen Güter- und Personenverkehr. Wegen des Subsidiaritätsgrundsatzes gibt es keine Pläne, Fahrradstrecken in das transeuropäische Verkehrsnetz einzubeziehen.

Vorkehrungen zur Mitnahme von Fahrrädern in Zügen sind Angelegenheit der einzelnen Eisenbahnunternehmen und der einzelstaatlichen Behörden. Wenn Eisenbahnunternehmen dieses als unwirtschaftlich beurteilen, sind die zuständigen Behörden nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs<sup>(1)</sup> (geändert durch die Verordnung (EWG) des Rates Nr. 1893/91 vom 20. Juni 1991<sup>(2)</sup>) befugt, in Verträge mit Eisenbahnunternehmen die Verpflichtung zur Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern aufzunehmen, wobei sie die Zusatzkosten tragen müssen. So liegt es bei den betreffenden Behörden zu entscheiden, ob sie Gebrauch von dieser Befugnis machen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 156 vom 28.6.1969.

<sup>(2)</sup> ABl. L 169 vom 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1852/01****von Rosa Miguélez Ramos (PSE) an die Kommission**

(26. Juni 2001)

*Betrifft:* Fischereiverhandlungen für den Beitritt Litauens

Die Kommission und die Regierung Litauens haben die Verhandlungen über das Kapitel Fischerei mit Blick auf den Beitritt dieses Landes zur Europäischen Union abgeschlossen. Der Minister Litauens hat seine Befriedigung geäußert, weil sie ihre Fischereiprodukte ohne jegliche Zollbeschränkung ausführen dürfen.

Kann die derzeitige Gemeinschaftsflotte im Rahmen fairer Fischereibeziehungen zwischen Litauen und den derzeitigen Mitgliedstaaten der EU nach der Erweiterung in den litauischen Fischgründen Fischfang betreiben?

Berücksichtigt die Kommission die Möglichkeit, dass die Gemeinschaftsflotte in den Fischgründen der Länder Fischfang betreiben kann, die der Union beitreten werden, und umgekehrt?

**Antwort von Herrn Verheugen im Namen der Kommission**

(31. Juli 2001)

Auf der Konferenz über den Beitritt Litauens zur Union am 11./12. Juni 2001 wurde beschlossen, das Kapitel über Fischerei vorläufig zu schließen.

In den Verhandlungen über dieses Kapitel wurden jedoch keine Handelsfragen behandelt. Im Rahmen der Heranführungsstrategie haben die Kommission und Litauen bereits technische Diskussionen unter anderem über einen Zeitplan für die vollständige Liberalisierung abgeschlossen.

Litauen hat den gemeinschaftlichen Besitzstand im Bereich der Fischereipolitik ohne Einschränkungen und somit auch die Grundsätze der ausschließlichen Gemeinschaftskompetenz, des gleichberechtigten Zugangs zu Gewässern und der relativen Stabilität akzeptiert.

Dies bedeutet, dass mit dem Beitritt Litauens Fischer aus Litauen und anderen Mitgliedstaaten, für die in der Ostsee Höchstmengen gelten, in den erweiterten Gewässern der Gemeinschaft vorbehaltlich bestimmter Zugangsbeschränkungen innerhalb von 12 Seemeilen ab der Basislinie fischen können.

Gegen Ende der Beitrittsverhandlungen mit Litauen wird die relative Stabilität, die für Litauen als Mitgliedstaat gelten wird, auf Grundlage eines Referenzzeitraums festgelegt, der noch nicht zu lange zurückliegt und für die Aktivitäten Litauens in den Gewässern der Gemeinschaft, in den Gewässern der Drittländer und in Gewässern, die im Regelungsbereich regionaler Fischereiorganisationen liegen, repräsentativ ist.

---

(2002/C 40 E/123)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-1853/01  
von Pere Esteve (ELDR) an die Kommission**

(26. Juni 2001)

*Betrifft:* Seeverkehr und Gefahrgüter

Vergangenen 12. Dezember 2000 brach der Öltanker Erika vor der bretonischen Küste auseinander und verschmutzte mehr als 450 km französische Küste. Leider sind Unfälle im Seeverkehr mit gefährlichen und giftigen Gütern keine Seltenheit auf allen Meeren und Ozeanen.

Im Mittelmeer ist der Seeverkehr mit giftigen Gütern, wie beispielsweise der Transport von Kohlenwasserstoffen, gängige Praxis.

Die Balearen sind ein Gebiet, dessen BIP zu mehr als 80 % vom Tourismus abhängt. Die Wiederholung einer Katastrophe wie derjenigen, die mit dem Öltanker Erika geschehen ist, würde neben den irreparablen Umweltschäden den Zusammenbruch einer Wirtschaft wie derjenigen der Balearen bedeuten, einem der wichtigsten Touristenziele Europas.

Über welche Informationen verfügt die Kommission hinsichtlich dem Verkehr mit giftigen und gefährlichen Gütern im Mittelmeer? Welche Maßnahmen gedenkt die Kommission angesichts dieser Transporte unter Berücksichtigung des großen Risikos, das von ihnen ausgeht, und angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung zu ergreifen, die dem Umstand zukommt, dass die Mittelmeeranrainer in einer Umwelt leben können, die ideale Bedingungen aufweist?

**Antwort von Frau de Palacio im Namen der Kommission**

(18. September 2001)

Die Kommission pflichtet dem Herrn Abgeordneten bei, was die Bedeutung der Sicherheit im Seeverkehr als Beitrag zum Schutze der Meeresumwelt sowie der Küstenzonen insbesondere bei der Beförderung von gefährlichen und giftigen Gütern wie Öl und Chemikalien betrifft. Diesbezüglich unterbreitete die Kommission im Jahre 2000 zwei Pakete von Vorschlägen. Die „Erika I“-Vorschläge<sup>(1)</sup> beziehen sich auf die Verschärfung der Richtlinie 95/21/EG über die Hafensaatkontrolle, auf Verbesserungen der gemeinsamen Vorschriften über Klassifikationsgesellschaften und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden