



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 7.7.2011
KOM(2011) 415 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

**Die EU und ihre Nachbarregionen: Ein neues Konzept für die Zusammenarbeit im
Verkehrsbereich**

1. EINLEITUNG

Ziel

Der Verkehr trägt erheblich zum Wohlstand in Europa bei. Er ermöglicht die effiziente Beförderung von Waren und die Reisefreiheit der Bürger. Die EU ist ein wichtiger politischer und wirtschaftlicher Partner der Länder der Nachbarregionen. Durch eine verstärkte Zusammenarbeit im Verkehrssektor können unsere Nachbarn wirkungsvoll dabei unterstützt werden ihre Wirtschaftskraft und politische Stabilität zu steigern. Die Bürger und Unternehmen in der EU und in den Nachbarregionen profitieren direkt von einer verbesserten Zusammenarbeit im Verkehrsbereich, mit der Zeit- und Kosteneinsparungen beim Güter- und Personenverkehr erzielt werden sollen. Eine stärkere Marktintegration kann auch dazu beitragen, neue Marktchancen für Unternehmen in der EU und den Nachbarregionen zu eröffnen.

In der vorliegenden Mitteilung wird eine neue Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen der EU in der Verkehrspolitik vorgezeichnet, die auf der Mitteilung der Kommission¹ von 2007 aufbaut, deren Schwerpunkt auf Aspekten der Infrastruktur lag. Sie erstreckt sich sowohl auf die Länder der Europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP)² als auch auf die Beitrittsländer³, wobei der Schwerpunkt auf den ENP-Ländern liegt. Die gute Zusammenarbeit im Verkehrsbereich, die bereits mit den Beitrittsländern erzielt wurde, kann als Vorbild für eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit anderen Nachbarregionen⁴ dienen.

Die Kommission hat ihre Europäische Nachbarschaftspolitik, den einheitlichen politischen Rahmen für die Beziehungen der EU mit ihren benachbarten Partnerländern, kürzlich überprüft und **eine neue Antwort auf eine Nachbarschaft im Wandel**⁵ vorgeschlagen. Im Einklang mit dieser Antwort wird die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich auf die einzelnen Bedürfnisse auf subregionaler Ebene ausgerichtet sein. Die EU wird im Verkehrssektor stärker differenzieren, je nach dem Bestreben und der Bereitschaft der einzelnen Länder im Hinblick auf eine engere Anbindung an die EU. Die Unterstützung der EU, in Form einer Finanzierung der Infrastrukturverbindungen oder eines besseren Marktzugangs, wird von den Fortschritten in den Nachbarländern abhängen.

Politischer Hintergrund

Mit dem Inkrafttreten des **Vertrags von Lissabon** hat sich die EU verpflichtet, besondere Beziehungen zu den Ländern in ihrer Nachbarschaft zu entwickeln (Artikel 8 EUV). In diesem Vertrag ist ferner festgelegt, dass die Europäische Union beschließen kann, mit Drittländern zur Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sowie zur

¹ Ausdehnung der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen auf die Nachbarländer, KOM(2007) 32 vom 31. Januar 2007.

² Östliche ENP-Länder: Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, Republik Moldau, Ukraine. Südliche ENP-Länder: Algerien, Ägypten, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marokko, Besetzte Palästinensische Gebiete, Syrien, Tunesien.

³ Kandidatenländer: Kroatien, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Montenegro und die Türkei. Potenzielle Kandidatenländer: Albanien, Bosnien-Herzegowina, Serbien, Kosovo (gemäß der Resolution 1244/99 des UN-Sicherheitsrates).

⁴ Island, Norwegen, Russland und die Schweiz sind von dieser Mitteilung ausgenommen.

⁵ KOM(2011) 303 vom 25. Mai 2011.

Sicherstellung der Interoperabilität der Netze zusammenzuarbeiten (Artikel 171 Absatz 3 AEUV).

In der **Strategie Europa 2020** wird besonderes Gewicht auf die Nutzung der außenpolitischen Komponente unserer innenpolitischen Kompetenzen zur Förderung des EU-Wirtschaftswachstums gelegt. Dies trifft insbesondere für die Verkehrspolitik zu, da der Waren- und Personenverkehr über die EU-Grenzen hinaus durch effiziente Grenzübergänge, kürzere und schnellere Verbindungen und eine Liberalisierung der Märkte erleichtert wird.

Im März 2011 nahm die Kommission den **Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**⁶ an, mit dem Ziel die Mobilität zu steigern sowie Wachstum und Beschäftigung anzukurbeln. In diesem Fahrplan schlug die Kommission vor, die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der EU auf ihre unmittelbaren Nachbarn auszudehnen und die Märkte für Verkehrsdienste in Drittländern zu öffnen.

Die Kommission prüft zurzeit die **TEN-V-Politik**. Ziel dieser Politik ist unter anderem eine bessere Verbindung der TEN-V mit den Infrastrukturnetzen der Nachbarländer. .

Außerdem hat die EU **makroregionale Strategien** umgesetzt, beispielsweise die EU-Strategie für den Donaauraum⁷, um die Mobilität zwischen den Regionen zu verbessern. In diese Strategien sind einige der Länder der Nachbarregionen einbezogen.

2. STÄRKERE MARKTINTEGRATION FÜR SCHNELLERE UND BILLIGERE VERBINDUNGEN

Eine stärkere Integration zwischen den Verkehrsmärkten der EU und denen der Beitritts- und ENP-Länder kann zu **schnelleren, billigeren und effizienteren Verkehrsverbindungen führen**. Dies bringt Vorteile für Bürger und Unternehmen. Die Aussichten einer stärkeren Marktintegration hängen von der Fähigkeit und Bereitschaft der Nachbarländer ab, in Bereichen wie Sicherheit, Umweltschutz sowie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz Standards einzuführen, die denen der EU entsprechen. In dieser Mitteilung sind kurz- und langfristige Maßnahmen für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfahrt, See- und Binnenschifffahrt) erläutert, um die Verkehrssysteme der EU mit denen ihrer Nachbarn zu verbinden.

Die Arbeiten für eine stärkere Integration des Verkehrsmarkts wurden im Rahmen der laufenden Verhandlungen über die Assoziierungsabkommen mit den Ländern der Östlichen Partnerschaft⁸ eingeleitet. Diese Abkommen haben die Einrichtung einer Freihandelszone mit der EU zum Ziel. In den südlichen Nachbarländern der EU besteht das längerfristige Ziel darin, die Einrichtung der Freihandelszone Europa-Mittelmeer abzuschließen. Die EU unterstützt die Beitrittsländer als Teil der Erweiterungsstrategie und im Rahmen der Beitrittsverhandlungen bei der Angleichung an den *Besitzstand* der Europäischen Union, um geeignete Voraussetzungen für die Integration des Verkehrsmarkts zu schaffen. Der

⁶ Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum, KOM(2011) 144 vom 28. März 2011.

⁷ Die Ziele der Strategie umfassen eine Verbesserung der Verbindungen zwischen acht Mitgliedstaaten und sechs Nachbarländern (Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Republik Moldau, Montenegro, Serbien, Ukraine), KOM(2010) 715 vom 8. Dezember 2010.

⁸ Es laufen zurzeit keine Verhandlungen mit Belarus. Die Östliche Partnerschaft wurde 2009 zur Vertiefung der Beziehungen zwischen der EU und Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, der Republik Moldau und der Ukraine begonnen.

Vorschlag für einen Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft mit den westlichen Balkanstaaten sieht beispielsweise eine kontinuierliche Marktintegration auf der Grundlage des *Besitzstandes* der EU in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umweltschutz und Sozialvorschriften vor.

2.1. Luftverkehr

Im Luftverkehr wird eine stärkere Integration mit den Nachbarländern der EU vorangetrieben, um einen größeren **Gemeinsamen Europäischen Luftraum** (ECAA) zu schaffen, der 1 Mrd. Menschen in der EU und allen Nachbarländern ihrer südlichen und östlichen Grenzen umfassen soll⁹. Da die meisten ENP-Länder durch das Meer von der EU getrennt sind oder weit entfernt von den EU-Hauptstädten liegen, spielt der Luftverkehr eine wichtige Rolle im Personenverkehr. Im Zeitraum 2004-2009 hat die Zahl der Fluggäste auf Flügen zwischen der EU und den südlichen Nachbarländern jährlich um durchschnittlich 6,7 % und zwischen der EU und den östlichen Nachbarländern um 11,6 % zugenommen. Im Süden ist Marokko bereits am Gemeinsamen Europäischen Luftraum beteiligt und verzeichnet einen Anstieg bei der Personenbeförderung im Luftverkehr von der bzw. in die EU von jährlich durchschnittlich 14,6 %. Im Osten wurden die meisten Fluggäste zwischen der Ukraine und der EU (2009 2,7 Mio. von insgesamt 3,5 Mio. Fluggästen) befördert¹⁰.

Die ECAA-Politik soll eine kontinuierliche Marktöffnung zwischen der EU und ihren Nachbarn ermöglichen, die durch eine schrittweise Umsetzung der EU-Vorschriften an eine Regulierungskonvergenz geknüpft ist, um Betreibern neue Chancen und Verbrauchern mehr Auswahl zu bieten. Die Prozesse der Marktöffnung und der Regulierungskonvergenz finden parallel statt, um den fairen Wettbewerb und die Standards der EU in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umweltschutz usw. zu fördern. Der ECAA wird durch **umfassende Luftverkehrsabkommen** umgesetzt, durch die die allgemeinen Wirtschafts-, Handels- und Tourismusbeziehungen gestärkt werden.

Die Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen können beginnen, sobald das Nachbarland die Bedingungen, die im Zusammenhang mit dem Beitritt zum ECAA stehen, versteht und ein klares Engagement zeigt, den Verpflichtungen in diesem Bereich nachzukommen.

Die EU hat ein solches Abkommen mit den westlichen Balkanstaaten, Georgien, Jordanien und Marokko geschlossen. Ähnliche Abkommen werden zurzeit mit Israel, dem Libanon und der Ukraine ausgehandelt, und in absehbarer Zeit wird die Aufnahme von Verhandlungen mit Tunesien erwartet. Der Kommission wurde auch ein Mandat zur Aushandlung eines ähnlichen Abkommens mit Algerien erteilt. Außerdem hat die Kommission ein Mandat für die Aufnahme von Verhandlungen mit der Republik Moldau vorgeschlagen und plant dies auch in Bezug auf Aserbaidschan. Je nach Interesse und Bereitschaft der übrigen Nachbarländer wird die Kommission die Verhandlung von ähnlichen Abkommen vorschlagen.

Die Abkommen mit den ENP-Ländern wurden auf bilateraler Ebene geschlossen, während die Übereinkunft mit den westlichen Balkanstaaten, die auf multilateraler Ebene geschlossen wurde. Diese multilaterale Übereinkunft geht über die bilateralen Abkommen hinaus, indem

⁹ Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum.
¹⁰ Eurostat.

z. B. in diesen Ländern die einschlägigen Urteile des Gerichtshofs in Bereich des Luftverkehrs unmittelbar Anwendung finden.

Im Hinblick auf die Stärkung der regionalen Integration besteht der nächste Schritt in der Entwicklung einer multilateralen Übereinkunft mit der südlichen ENP-Region und mit der östlichen ENP-Region. Das längerfristige Ziel besteht schließlich darin, alle Regionen und die EU in einen einheitlichen ECAA zu integrieren.

Der **einheitliche europäische Luftraum**, der sich zurzeit in Aufbau befindet, soll ebenfalls auf die Nachbarländer der EU ausgeweitet werden. Die Anerkennung des EU-Rechts und des Grundsatzes der EU-Benennung ist hierfür eine Mindestvoraussetzung. Durch den einheitlichen europäischen Luftraum sollen die Sicherheit verbessert sowie Verspätungen, Kosten und Emissionen verringert werden. Im Rahmen des Stufenkonzepts zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums streben die Nachbarländer der EU die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB) mit den EU-Mitgliedstaaten bzw. einen Beitritt zu diesen an. Bis Dezember 2012 sollten die EU-Mitgliedstaaten neun funktionale Luftraumblöcke eingerichtet haben, und auf diese Weise ihren Luftraum und ihre Flugstrecken gemeinsam gestalten und rationalisieren, um besser auf die Erfordernissen des Luftverkehrs eingehen zu können.

Die westlichen Balkanstaaten, Bosnien-Herzegowina und Kroatien nehmen an der Initiative für den funktionalen Luftraumblock Mitteleuropa (FAB CE) teil. Albanien, Ägypten und Tunesien haben den Status von assoziierten Partnern und Jordanien und der Libanon sind Staaten mit Beobachterstatus im Rahmen der Initiative BLUE MED FAB. Andere Nachbarländer dürften zur Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums ähnlichen funktionalen Luftraumblöcken beitreten.

Mehrere Nachbarländer sind bereits Vertragsparteien der **Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt** (Eurocontrol)¹¹. Sie sind an der Arbeit von Eurocontrol beteiligt und profitieren auf diese Weise von den Diensten dieser Organisation. Nicht-Mitglieder können auf der Grundlage von Anfragen und Abkommen mit der Organisation ebenfalls eine Reihe von Eurocontrol-Diensten in Anspruch nehmen¹². Durch die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der EU sollen die Standpunkte in der Verkehrsmanagementdatenbank im Einklang mit denen der EU stehen.

Mehrere ENP-Länder profitieren bereits vom **Forschungsprogramm zum Luftverkehrsleitsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum** (SESAR), durch das die Flugsicherungsinfrastruktur in Europa modernisiert werden soll. Die EU kann die Unterstützung auch anderen ENP-Ländern gewähren, die ihre Luftverkehrsleitsysteme modernisieren wollen.

Eine gesteigerte Effizienz der **Gefahrenabwehr im Luftverkehr** in den Nachbarregionen ist der EU äußerst wichtig. Die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegten internationalen Normen für die Luftsicherheit sollten vollständig umgesetzt

¹¹ Albanien, Armenien, Bosnien-Herzegowina, Kroatien, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, die Republik Moldau, Montenegro, die Türkei, Serbien und die Ukraine.

¹² d. h. von den Initiativen „zentrale Streckengebührenstelle“ (Central Route Charges Office – CRCO), „zentrale Verkehrsflussregelungsstelle“ (Central Flow Management Unit – CFMU) und „europäische Luftverkehrsmanagementdatenbank“ (European Air Traffic Management Database – EAD).

werden¹³. Die EU arbeitet bereits mit den Nachbarländern zusammen, um ihr Potenzial für die Einhaltung dieser internationalen Verpflichtungen zu steigern. Sie kann durch einen Informationsaustausch über die Entwicklung nationaler Programme für die Gefahrenabwehr in der Zivilluftfahrt und den Austausch bewährter Verfahren bei der Umsetzung und der Qualitätskontrolle von Luftsicherheitsmaßnahmen zur Einhaltung der Normen beitragen. Zusätzlich zu den internationalen Normen kann die Regulierungskonvergenz in der Region durch eine Verbesserung der Kenntnisse über die Luftsicherheitsbestimmungen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) und die im EU-Primärrecht festgelegten Grundsätze und deren Umsetzung erleichtert werden.

Die Gewährleistung eines hohen **Flugsicherheitsniveaus** stellt eine vorrangige Priorität für die EU-Verkehrspolitik dar. Nachbarländer, die umfassende Luftverkehrsabkommen mit der EU unterzeichnet haben, können sich auch an der Arbeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) beteiligen. Außerdem kann sich jeder ICAO-Unterzeichnerstaat auf der Grundlage eines speziellen Abkommens, durch das er die Flugsicherheitsbestimmungen der EU annimmt und umsetzt, an der Arbeit der EASA beteiligen¹⁴.

Die Kommission und die EASA haben unlängst die Einrichtung einer Zelle in der EASA für die Zusammenarbeit mit einigen südlichen Nachbarschaftsländern (Israel, Jordanien, Libanon, Marokko und Tunesien) vorgeschlagen. Dadurch sollen die Normen und Verfahren der EU und dieser Länder im Bereich der Luftsicherheit harmonisiert werden. Eine ähnliche Zusammenarbeit ist zur Steigerung der Luftsicherheit in den östlichen ENP-Ländern vorgesehen.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristig (bis 2013)

- Abschluss der laufenden Verhandlungen über umfassende Luftverkehrsabkommen und Ausweitung der Verhandlungen über solche Abkommen auf andere interessierte Nachbarländer, sobald sie dafür bereit sind
- Fortsetzung der Unterstützung der Nachbarländer bei der Modernisierung ihrer Luftverkehrsleitsysteme (SESAR) und Gewährung eines Zugangs für andere interessierte Länder
- Bereitstellung von Informationen, Orientierungshilfe und technischer Unterstützung für Nachbarländer für einen Beitritt zu einem der europäischen funktionalen Luftraumblöcke (FAB)
- Unterstützung der Nachbarländer in Bezug auf die Einhaltung der internationalen und europäischen Normen für die Luftsicherheit
- Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der EU, mit dem Ziel, im Rahmen von Eurocontrol Standpunkte festzulegen, die mit denen der EU im Einklang stehen
- Unterstützung der Nachbarländer im Hinblick auf das in der EU und international vorgeschriebene Sicherheitsniveau im Luftverkehr

Längerfristig

- Konsolidierung der Luftverkehrsabkommen mit den östlichen bzw. südlichen ENP-

¹³ Anhang 17 zum Übereinkommen von Chicago über die Sicherheit.

¹⁴ Verordnung 216/2008, Artikel 66.

Ländern, mit dem Ziel den ECAA zu verwirklichen

- Ausweitung der Zusammenarbeit im Bereich Luftsicherheit im Rahmen der EASA auf die östlichen ENP-Länder und die verbleibenden südlichen ENP-Länder
- Vollständige Integration der Nachbarländer in den einheitlichen europäischen Luftraum

2.2. Seeverkehr und Binnenschifffahrt

Der Güterverkehr zwischen der EU und dem Rest der Welt wird zu 90 % auf dem Seeweg abgewickelt, wenn man von der Tonnage ausgeht. Die Zukunftsvision für den Seeverkehr ist die eines Verkehrsträgers mit hohem Qualitätsniveau, der wettbewerbsfähig, umweltfreundlich und in jeder Hinsicht sicher ist. Dies liegt sowohl im Interesse der EU als auch ihrer Nachbarländer, mit denen sie regionale Meeresgebiete teilt.

Im Entwurf des Vertrags zur Errichtung einer Verkehrsgemeinschaft mit den westlichen Balkanstaaten ist die Zusammenarbeit im Hinblick auf die Annäherung an die Standards und Politiken der EU im Bereich des Seeverkehrs vorgesehen. Die EU wird auch weiterhin die **Liberalisierung** von Dienstleistungen im Seeverkehr fördern, um gleiche Ausgangsbedingungen wie in den Nachbarländern zu schaffen. Dies gilt insbesondere für die laufenden Bemühungen zur Einrichtung einer Freihandelszone im Mittelmeerraum, die auch die Dienstleistungsfreiheit im Seeverkehr einschließt.

Die EU setzt sich für die Umsetzung der auf Unionsebene und international geltenden Anforderungen in Bezug auf die **Sicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr** sowie den **Umweltschutz** ein. Damit in den Meeresgebieten, die an die EU angrenzen, gleiche Ausgangsbedingungen herrschen, ist es wichtig, dass die Nachbarländer der EU internationale Übereinkünfte in Bezug auf die Sicherheit und die Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie in Bezug auf Sozialvorschriften und Umweltschutz ratifizieren und ordnungsgemäß umsetzen, und ihre Standards denen der EU angleichen. Dazu bietet die Kommission technische Unterstützung an. Die EU bemüht sich außerdem um eine aktive Zusammenarbeit mit ihren Nachbarländern im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO).

Niedrigere Standards in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz sowie bei den Sozialvorschriften, Steuerdumping oder diskriminierende Gebühren für die Nutzung von Hinterlandverbindungen in den Nachbarländern können den fairen Wettbewerb stören. Zweck der Zusammenarbeit mit den Nachbarländern ist es daher, diese potenzielle Verzerrung durch die Festlegung ähnlicher Regeln zu vermeiden. Die Unternehmen der EU profitieren unmittelbar von diesem Ansatz.

Zur Verbesserung der **Sicherheit** und der **Gefahrenabwehr im Seeverkehr** sowie des Umweltschutzes wird die EU den Nachbarn im Rahmen der regionalen Projekte SAFEMED im Süden und SASEPOL im Osten auch weiterhin technische Unterstützung zur Verfügung stellen. Darüber hinaus wird in der EU ein Vorschlag der Kommission erörtert, das Mandat der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zu erweitern und ihr die Aufgabe der technischen Unterstützung der ENP-Länder zu übertragen.

Im Hinblick auf die weitere Verbesserung der Sicherheit und der Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie der Maßnahmen bei Vorkommnissen auf See wird die Kommission die Beteiligung der Nachbarländer am Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr SafeSeaNet, das von der EMSA betrieben wird, sowie die Anschaffung der dafür erforderlichen Überwachungsinfrastruktur durch diese Länder vorantreiben. Darüber hinaus wird die Kommission die Einbeziehung der Nachbarländer in den von der EMSA betriebenen satellitengestützten CleanSeaNet-Dienst fördern, um besser auf illegale Einleitungen von Schiffen reagieren und die Verursacher von Verschmutzungen in den Gewässern ermitteln zu können. CleanSeaNet bietet bereits jetzt allen Küstenstaaten der EU und der Kandidatenländer sowie Island und Norwegen einen Dienst für die Überwachung von Ölunfällen auf See an; dazu werden Satellitenbilder ausgewertet und Informationen beinahe in Echtzeit zur Verfügung gestellt.

Allgemein ist zu sagen, dass die Nachbarländer der EU ihren Verpflichtungen als Flaggenstaaten nur unzureichend nachkommen. Nach der im Rahmen der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle vorgenommenen Bewertung der Leistung der Flaggenstaaten stehen Aserbaidschan, Algerien, Tunesien und Marokko auf der grauen Liste, die Ukraine, Georgien, die Republik Moldau, Albanien, der Libanon, Libyen, Syrien und Ägypten auf der schwarzen Liste.

Um ihre Flaggenstaatspflichten besser erfüllen zu können, werden die auf die schwarze Liste gesetzten Nachbarländer aufgefordert, die Vorteile einer Anwendung des Auditsystems der IMO-Mitgliedstaaten zu erwägen. Das IMO-Auditsystem ist derzeit freiwillig, wird jedoch ab 2014 verbindlich vorgeschrieben. Die EU wird die Nachbarländer weiterhin bei der Verbesserung ihrer Flaggenstaatleistung unterstützen.

Der **europäische Seeverkehrsraum ohne Grenzen** wird langfristig zu einem „**Blauen Gürtel**“ für ungehinderten Seeverkehr in und um Europa fortentwickelt werden. Dies soll zu einer Vereinfachung der Formalitäten für Schiffe führen, die zwischen Häfen der EU verkehren. Dazu gehört die Einrichtung elektronischer Systeme für den Datenaustausch Schiff-Land. Entsprechend dem Konzept des „Blauen Gürtels“ sollen in Zusammenarbeit mit den Nachbarländern die Verwaltungsverfahren im **Kurzstreckenseeverkehr** vereinfacht, eine einzige Anlaufstelle für alle Verwaltungstätigkeiten im Hafen eingerichtet und die Interoperabilität der Informationssysteme gewährleistet werden.

Seeleute aus den Nachbarländern, die die geltenden internationalen Vorschriften (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) erfüllen, können auf EU-Schiffen arbeiten. Auf Antrag eines Mitgliedstaats der EU und mit Unterstützung der EMSA bewertet die Kommission die Verfahren der Zeugniserteilung für Seeleute und die Ausbildungseinrichtungen in den Nachbarländern. Die EU hat die meisten Nachbarländer in dieser Hinsicht anerkannt¹⁵. Die Kommission wird den Nachbarländern auch weiterhin technische Unterstützung zur Verfügung stellen, um die Ausbildung von Seeleuten zu verbessern.

Als Beitrag zu einem strategischeren Ansatz für maritime Themen in der sektorübergreifenden, auch den Verkehrsbereich umfassenden Zusammenarbeit im

¹⁵ Die EU hat in dieser Hinsicht bereits Algerien, Kroatien, den Iran, Israel, Tunesien, die Türkei und die Ukraine anerkannt. Eine Reihe anderer Länder wird zur Zeit überprüft, insbesondere Aserbaidschan, Ägypten, Jordanien und Marokko. Die Anerkennung für Georgien wurde 2010 zurückgezogen.

Mittelmeerraum hat die Kommission zusammen mit der IMO und der EIB ein Projekt eingeleitet, um Pilotmaßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren des Seeverkehrs in den Bereichen Seeverkehrssicherheit und Überwachung des Seeverkehrs, soziale Aspekte und Ausbildung sowie Investitionen in Seeverkehrsinfrastrukturen zu ermitteln.

Im Bereich der **Binnenschifffahrt** zielt die Politik der EU darauf ab, diesen Verkehrsträger effizient und nachhaltig zu machen. Es ist wichtig, dass die Nachbarländer der EU die einschlägigen internationalen Übereinkommen anwenden, damit die Standards für die Sicherheit in der Binnenschifffahrt und den Umweltschutz sowie die Sozialvorschriften dem Niveau der EU entsprechen. Die Kommission wird die Nachbarländer bei der Verwirklichung dieser Ziele unterstützen.

Um Sicherheit, Effizienz und Datenaustausch zu verbessern, wird die Kommission mit den entsprechenden Nachbarländern im Rahmen der **Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS)** zusammenarbeiten.

Hinsichtlich der Schifffahrt auf der Donau werden in der **Strategie der Europäischen Union für den Donaauraum** Aktionen vorgeschlagen, um das Marktpotenzial der Binnenschifffahrt in dieser Region, zu der fünf Nachbarländer (Bosnien und Herzegowina, Kroatien, die Republik Moldau, Serbien und die Ukraine) gehören, voll auszuschöpfen. Die Kommission unterstützt die Modernisierung der Donaukommission im Rahmen der Überarbeitung des Belgrader Übereinkommens. Die Kommission hat den Beitritt der EU zu diesem Übereinkommen ausgehandelt; es wurde Einigung über den Text der Übereinkunft erzielt, doch die Unterzeichnung steht noch aus. Die Kommission fordert die beiden Unterzeichnerstaaten auf, den Konflikt beizulegen.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristig (bis 2013)

- Unterstützung der Nachbarländer bei der Verbesserung ihrer Flaggenstaatleistung und Erfüllung der Standards in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Sozialvorschriften
- Ausweitung des Mandats der EMSA im Hinblick auf die technische Unterstützung der Nachbarländer
- Förderung der Beteiligung der Nachbarländer an SafeSeaNet und CleanSeaNet
- Zusammenarbeit mit den Nachbarländern im Hinblick auf die Vereinfachung der Verfahren im Kurzstreckenseeverkehr entsprechend dem europäischen Seeverkehrsraum ohne Grenzen und dem Konzept des „Blauen Gürtels“
- Unterstützung der Nachbarländer bei der Umsetzung der auf EU-Ebene und international geltenden Standards in der Binnenschifffahrt
- Aktive Bemühungen, um den Prozess der Modernisierung der Donaukommission wieder in Gang zu bringen

Längerfristig

- Förderung einer engeren Integration der Nachbarländer in den „Blauen Gürtel“ für ungehinderten Seeverkehr in und um Europa

2.3. Straßenverkehr

Der Straßenverkehr spielt eine Schlüsselrolle für die Handelströme in die/aus den Nachbarländer(n), die eine gemeinsame Landgrenze mit der EU haben. Schwerfällige Verwaltungsverfahren an den **Grenzübergängen** sind jedoch nach wie vor ein Hemmnis für den effizienten Güterstrom zwischen der EU und ihren Nachbarn im Osten. Der Zeitverlust an der Grenze aufgrund unterschiedlicher Verwaltungsverfahren macht im Durchschnitt 40 % der gesamten Transportzeit¹⁶ aus. Die Vereinfachung der Grenzförmlichkeiten ist daher von ausschlaggebender Bedeutung für die Ankurbelung des Handels durch Senkung von Zeitaufwand und Kosten.

Die Kommission hat strategische Rahmen für die **Zusammenarbeit im Zollbereich** mit Belarus, der Republik Moldau und der Ukraine geplant, um durch eine Reihe prioritärer Maßnahmen den Handel zu vereinfachen und gleichzeitig den Schutz der Bürger an der Ostgrenze der EU zu gewährleisten. Dazu gehören sichere und problemlose Handelswege, Risikomanagement und Betrugsbekämpfung sowie die Förderung der Modernisierung von Zollinfrastrukturen und -verfahren.

Ein niedriges Niveau der **Straßenverkehrssicherheit** in den Nachbarländern gibt in der EU unmittelbar Anlass zur Sorge. Die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch Ausbildung, Verbreitung bester Praktiken, Sensibilisierung und Förderung einer sichereren Straßeninfrastruktur, einschließlich sicherer Parkplätze, spielt in der Zusammenarbeit der EU mit den benachbarten Regionen eine prioritäre Rolle. Die Kommission wird die Möglichkeit prüfen, allgemeine EU-weite intelligente Verkehrsdienste (z.B. eCall¹⁷) auf die Nachbarländer auszuweiten. Die Sterbeziffer aufgrund von Verletzungen durch Unfälle im Straßenverkehr liegt in den meisten östlichen Partnerländern erheblich höher (21,5 je 100 000 Einwohner in der Ukraine, 16,8 in Georgien, 15,1 in der Republik Moldau) als der Durchschnittswert in Europa (6,1 je 100 000 Einwohner)¹⁸. Gleiches gilt für die ENP-Länder im Süden.

Damit gleiche Ausgangsbedingungen auf dem globalen Automobilmarkt gewährleistet sind, müssen die Nachbarländer die auf EU-Ebene und international geltenden Standards für **Fahrzeugsicherheit** und **Umweltfreundlichkeit**¹⁹ erfüllen. Die EU bemüht sich im Rahmen der UN/ECE aktiv um die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern in dieser Frage.

Straßenverkehrsdienste spielen nach wie vor eine wichtige Rolle zur Gewährleistung einer effektiven grenzübergreifenden industriellen Lieferkette, insbesondere über kürzere Strecken. Anders als im Luftverkehr, wo die EU und ihre Nachbarländer eine Öffnung des Marktes erreicht haben, wurden zur Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Straßenverkehrsdienste nur bescheidene Schritte unternommen. Die meisten Mitgliedstaaten der EU haben bilaterale Straßenverkehrsabkommen mit benachbarten Drittländern geschlossen. In diesen Abkommen wird gegenseitiger Marktzugang auf der Grundlage von Kontingenten zugesichert. Auf multilateraler Ebene werden auch vom Internationalen

¹⁶ Schätzung der Internationalen Straßentransport-Union

¹⁷ „Neue Impulse für eCall – ein Aktionsplan (dritte eSafety-Mitteilung)“, KOM(2006)723.

¹⁸ Daten zu den ENP-Ländern aus dem Bericht der Weltbank - Confronting „Death on Wheels“ Making Roads Safe in Europe and Central Asia - (No. 51667-ECA, November 2009), Daten zu den Mitgliedstaaten aus der europäischen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle CARE.

¹⁹ Festgelegt vom Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE).

Verkehrsforum (ex-EKVM) Kontingente zugeteilt, doch machen diese nur 5 % der gesamten Beförderungsvorgänge aus.

Mehrere Nachbarländer haben Interesse an einem verstärkten **Zugang zum Straßenverkehrsmarkt** der EU bekundet. Die Union sollte ihre Außenkompetenz in diesem Bereich im Hinblick auf eine weitere Marktintegration dieser Länder wahrnehmen, und auch den wichtigen Aspekten der Sicherheit, der Gefahrenabwehr, des Umweltschutzes und der Sozialvorschriften Rechnung tragen. Wichtigstes Ziel einer solchen Initiative wäre der schrittweise Abbau quantitativer Beschränkungen, und stattdessen die Umsetzung von Standards, durch die die Qualität der Straßenverkehrsdienste zwischen der Union und den Nachbarländern gewährleistet wird; ein solches Konzept gibt es bei den derzeitigen bilateralen Regelungen nicht. Im Entwurf des Vertrags zur Errichtung einer Verkehrsgemeinschaft mit den westlichen Balkanstaaten sind einige Gemeinschaftsgenehmigungen vorgesehen, die den Marktzugang für LKW ermöglichen.

Damit gewährleistet ist, dass die im Straßenverkehr geltenden Standards in der EU und ihren Nachbarländern ähnlich sind, ist es wichtig, dass der Einsatz des digitalen Fahrtenschreibers in den Nachbarländern den Anforderungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR²⁰) im Rahmen der UNECE entspricht. Alle nicht zur EU gehörenden Vertragsparteien des AETR-Übereinkommens (alle an der Östlichen Partnerschaft beteiligten Staaten mit Ausnahme von Georgien) waren verpflichtet, ab 2010 in neu zugelassenen Fahrzeugen den digitalen Fahrtenschreiber einzuführen. Die EU unterstützte die an der Östlichen Partnerschaft beteiligten ENP-Länder bei der Einführung digitaler Fahrtenschreiber. Um die Bestimmungen des AETR vollständig mit den Sozialvorschriften der EU im Straßenverkehrssektor in Einklang zu bringen, wird die Kommission ein Mandat beantragen, um den Beitritt der EU zum AETR auszuhandeln.

Die Beförderung von Fahrgästen im Straßenverkehr trägt zur Mobilität der europäischen Bürger und zum Tourismus bei. Durch die Zusammenarbeit mit den Nachbarn im Straßenverkehr kann die Beförderung von Fahrgästen mit Kraftomnibussen vereinfacht werden, indem die Zulassung von Busstrecken erleichtert und das Niveau der Dienstleistungsqualität und Sicherheit harmonisiert wird.

In dieser Hinsicht sollte das Interbus-Übereinkommen²¹ erweitert werden und über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen hinaus auch Liniendienste erfassen; außerdem sollten die Nachbarländer, die dies möchten, einbezogen werden.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristig (bis 2013)

- Unterstützung der Vertragsparteien des AETR bei der Einführung des digitalen Fahrtenschreibers
- Unterstützung der Nachbarländer bei der Erarbeitung und Durchführung von

²⁰ Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals.

²¹ Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen.

Aktionen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit

- Analyse der Auswirkungen einer schrittweisen Marktöffnung für ausgewählte Nachbarländer
- Ausbau der Zusammenarbeit im Zollbereich mit Belarus, der Republik Moldau und der Ukraine zur Erleichterung des Grenzübertritts
- Beantragung eines Mandats zur Aushandlung des Beitritts der EU zum AETR

Längerfristig

- Ausweitung des Geltungsbereichs des Interbus-Übereinkommens auf die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Omnibussen und Einbeziehung von ENP-Ländern

2.4. Eisenbahnverkehr

Der Schienengüterverkehr zwischen der EU und ihren Nachbarländern verläuft im Wesentlichen auf der Ost-West-Achse. In den letzten zehn Jahren ist eine Zunahme des Frachtvolumens im Eisenbahnverkehr zwischen der EU und ihren unmittelbaren Nachbarn im Osten (Belarus, Republik Moldau, Ukraine) um 7 % zu verzeichnen. Bis 2020 wird ein Anstieg der Nachfrage im Schienengüterverkehr mit den östlichen Nachbarn der EU um bis zu 40 % prognostiziert²².

In der EU ist der Markt für den Schienengüterverkehr seit 2007 und der Markt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr seit Januar 2010 vollständig geöffnet. Die Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes hat neuen Unternehmen den Marktzugang ermöglicht, für Preissenkungen gesorgt und zunächst die Frachtvolumina erhöht, trotz der Auswirkungen der Wirtschaftskrise. Durch den Ausbau der Zusammenarbeit mit den Nachbarländern der EU könnte der Eisenbahnverkehr weiteren Auftrieb erhalten.

Der **Schienengüterverkehr** könnte gegenüber anderen Verkehrsträgern einen Wettbewerbsvorteil auf langen euro-asiatischen Korridoren haben, doch dies wird durch materielle und immaterielle Hemmnisse behindert. Auch wenn die Frachtströme zwischen der EU und Belarus, der Ukraine und der Republik Moldau in den letzten Jahren angewachsen sind, muss die künftige Zusammenarbeit weiter auf Schlüsselthemen wie Verbesserung der Infrastrukturen und der Grenzformlichkeiten ausgerichtet werden; hier sind unbedingt Fortschritte erforderlich, wenn ein weiter Anstieg der Frachtmengen nicht gefährdet werden soll. Um das gesamte Potenzial des Schienengüterverkehrs voll ausschöpfen zu können, sind faire, diskriminationsfreie, transparente und effiziente Systeme der Gebührenerhebung für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen entlang der Korridore zwischen der EU, ihren Nachbarn im Osten und den Ländern Asiens erforderlich. Die Kommission regt in dieser Hinsicht die regionale Zusammenarbeit an. Zu den materiellen Hemmnissen für den Handel und die Zunahme des Güterverkehrs gehören unter anderem das Fehlen interoperabler Eisenbahnsysteme, unzureichende technologische Standards und der schlechte Zustand der Fahrzeuge. Die Effizienz des **Personenverkehrs** auf der Schiene kann durch bessere

²² Bericht „Situation and perspectives of the rail market“, erstellt 2010 im Auftrag der Kommission.

Zusammenarbeit an den Grenzübergängen gesteigert werden, ohne dass dafür größere Infrastrukturinvestitionen erforderlich sind.

Es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um ein großes **technisches Handelshemmnis** zu entschärfen, nämlich die Unterschiede zwischen den Spurweiten in Belarus, der Republik Moldau und der Ukraine (1520 mm) und der in den meisten Ländern der EU üblichen Normalspur (1435 mm). Diese unterschiedlichen Spurweiten kosten Zeit und verlangsamen den Güter- und Personenverkehr. Als erster Schritt sollte in den von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) erarbeiteten Standards die Spurweite 1520/1524 mm festgelegt werden. Dadurch würde eine geeignete Grundlage für die Lieferung von diesen Standards entsprechenden Systemen und Produkten für die gesamte Industrie geschaffen. Im Hinblick auf dieses Ziel wird die EU über die ERA die Zusammenarbeit mit den OSJD-Ländern²³ ausbauen. Um die Zusammenarbeit mit den südlichen Nachbarländern zu intensivieren, bezieht die ERA unabhängige Experten aus Algerien, Marokko und Tunesien in die Arbeiten im Bereich der Interoperabilität ein.

Ein zweiter Schritt wäre, die Verfahren der **Umladung** (von 1520 mm auf 1435 mm und umgekehrt) zu überprüfen und zu versuchen, sie - unter anderem durch Forschungsarbeiten - zu verbessern. Zu diesem Zweck können verschiedene Formen der Zusammenarbeit zum Tragen kommen, um den Nachbarländern zu helfen, die EU-Standards zu erfüllen. Eine engere Zusammenarbeit wird dazu beitragen, die Interoperabilität zu steigern, gleiche Ausgangsbedingungen in Bezug auf die Sicherheit zu gewährleisten und eine mögliche Marktöffnung in der Zukunft vorzubereiten. Im ausgehandelten Entwurf des Vertrags zur Errichtung einer Verkehrsgemeinschaft mit den westlichen Balkanstaaten ist die Öffnung des Eisenbahnmarktes für Güter- und Personenverkehrsdienste für Betreiber sowohl in der EU als auch in Südosteuropa vorgesehen.

Zur Gewährleistung von Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahnnetze in der EU und ihren Nachbarländern fördert die EU außerdem die Einführung des **europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems** (ERTMS) in ihrer Nachbarschaft. Das ERTMS würde nicht nur ein System bieten, das einen reibungslosen Eisenbahnverkehr zu niedrigeren Kosten gewährleisten würde, sondern hätte den zusätzlichen Vorteil, dass eine breitere Palette von Herstellern zur Verfügung steht, so dass Regierungen, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber eine größere Auswahl hätten.

In den Nachbarländern der EU sollten Reformen fortgeführt werden, um den Eisenbahnsektor dieser Länder an die **EU-Standards** (Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umweltschutz, Sozialvorschriften und Interoperabilität) anzunähern. Dies würde nicht nur dem Personen- und Güterverkehr nutzen, sondern auch mehr Investitionen für den Eisenbahnsektor anziehen. Für die Unternehmen der EU werden durch die hohe Nachfrage nach einer Modernisierung der Fahrzeuge in den Nachbarländern neue Marktchancen geschaffen. Reformen sind auch die Voraussetzung für jegliche Marktöffnung in der Zukunft.

Trotz des relativ hohen Marktanteils des Eisenbahnverkehrs in der Ukraine, in Belarus und in der Republik Moldau wurde der **Schienengüterverkehrsmarkt** noch nicht liberalisiert. Alle

²³ Von den ENP-Ländern sind Aserbaidschan, Belarus, Georgien, die Republik Moldau und die Ukraine Mitglieder der OSJD. Von den Mitgliedstaaten der EU sind Bulgarien, die Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Polen, die Slowakei und Rumänien Mitglieder der OSJD.

Staaten des westlichen Balkans und die Türkei haben den Reformprozess bereits eingeleitet. Die Kommission ermutigt die südlichen ENP-Länder, ihre Eisenbahnreformen fortzuführen.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristig (bis 2013)

- Festlegung der Spurweite 1520/1524 mm in den von der ERA erarbeiteten Standards (technische Spezifikationen für die Interoperabilität)
- Förderung der Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in den Nachbarländern
- Verstärkte Beteiligung der Beitritts- und Nachbarländer an den Tätigkeiten der ERA

Längerfristig

- Überprüfung der Verfahren der Umladung (von 1520 mm auf 1435 mm und umgekehrt) an den Übergangspunkten und Versuch, sie - unter anderem durch Forschungsarbeiten - zu verbessern
- Prüfung der Möglichkeit einer Öffnung des Eisenbahnmarktes im Verkehr mit den ENP-Ländern

3. INFRASTRUKTURVERBINDUNGEN

Im Hinblick auf die Verbesserung und den Ausbau der Infrastrukturverbindungen wird sich die Kommission auf drei Schlüsselemente konzentrieren: Festlegung der Netze, prioritäre Vorhaben und Mobilisierung von Finanzmitteln.

Netze

Als erster Schritt zum Aufbau von Infrastrukturverbindungen müssen die strategischen Verkehrsnetze der Nachbarregionen festgelegt werden. Diese regionalen Netze bilden die Grundlage für die neue Zusammenarbeit der EU mit den Nachbarländern im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Sie werden als Erweiterung des überarbeiteten transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) über die Grenzen der EU hinaus dienen und die Länder der Region verbinden. Diese Netze sollten die regionale Integration zwischen den Ländern fördern und künftigen Verkehrsströmen Rechnung tragen.

Die Arbeiten in den Staaten des westlichen Balkans, der Türkei und den südlichen Nachbarländern der EU sind weit fortgeschritten. Die Kommission hat in Zusammenarbeit mit diesen Nachbarländern Verkehrsinfrastrukturnetze festgelegt, die transnationalen Achsen folgen. Die Zusammenarbeit mit den westlichen Balkanstaaten führte zur Entwicklung des umfassenden regionalen Verkehrsnetzes Südosteuropa. Im Entwurf des Vertrags zur Errichtung einer Verkehrsgemeinschaft ist der weitere Ausbau dieses Netzes vorgesehen. Die Türkei baut in Zusammenarbeit mit der Kommission ein Verkehrsnetz auf. In den südlichen Nachbarländern wurde im Rahmen der Zusammenarbeit EU-Mittelmeer im Verkehrsbereich das Verkehrsnetz im Mittelmeerraum festgelegt.

Die Kommission wird, ausgehend von der Mitteilung der Kommission von 2007²⁴, TRACECA²⁵ Korridoren und den Verhandlungen über Assoziationsabkommen, die ein Kapitel „Verkehr“ umfassen, mit den Nachbarländern im Osten ein regionales Verkehrsnetz festlegen. Die regionalen Verkehrsnetze im Osten, die die Verbindung zu den Netzen der Nachbarn in Zentralasien bilden, sind von besonderer Bedeutung, um alternative Verbindungen zwischen Europa und Asien zu erleichtern.

Für die effiziente Planung und Überwachung der TEN-V hat die Kommission das TENtec-Informationssystem entwickelt, das Verkehrsdaten der Mitgliedstaaten, Kroatiens und der Türkei sowie Prognosen umfasst. Die Kommission erweitert derzeit den Erfassungsbereich von TENtec, um Verkehrsinfrastrukturdaten der ENP-Länder und anderer Länder des westlichen Balkans einzuschließen. Auf diese Weise kann TENtec als Instrument für die Planung der Ausweitung der TEN-V über die Grenzen der EU hinaus eingesetzt werden.

Das Konzept der Meeresautobahnen ist die Fortführung der transeuropäischen Netze für den Seeverkehr. Auf der Grundlage dieses Konzeptes entwickelt die EU Seeverkehrsverbindungen für den intermodalen Güterverkehr mit den Nachbarländern. Das Konzept der Meeresautobahnen fördert außerdem die regionale Integration und schafft so bessere Verbindungen der Nachbarstaaten untereinander.

Zu diesem Zweck wurden mehrere Pilotprojekte für technische Unterstützung im Mittelmeer, im Schwarzen Meer und im Kaspischen Meer durchgeführt. An Pilotverbindungen im Mittelmeer konnten die Vorteile eines effizienten Kurzstreckenseeverkehrs zwischen den südlichen Mitgliedstaaten der EU und den Partnerländern im Mittelmeerraum aufgezeigt werden, nämlich kürzere Transportzeiten und niedrigere Kosten. Solche Verbindungen werden mit fortlaufender technischer Unterstützung der EU sowohl in den südlichen als auch in den östlichen Nachbarländern aufgebaut, um vor allem den Handel zu erleichtern.

Vorhaben

Als zweiter Schritt müssen bei den regionalen Verkehrsnetzen **vorrangige Vorhaben** von regionalem und von EU-Interesse festgelegt werden. In den Regionen des westlichen Balkans und der südlichen Nachbarländer wurden vorrangige Vorhaben unter Zugrundelegung verschiedener Auswahlkriterien festgelegt.

In den östlichen Nachbarländern wurde, im Zusammenhang mit dem TRACECA-Programm und im Rahmen von Konsultationen mit den Nachbarländern, die in Vorbereitung dieser Mitteilung geführt wurden, ein ähnlicher Auswahlprozess eingeleitet. Dabei wurden die gleichen Auswahlkriterien zugrunde gelegt wie für die Vorhaben in den Regionen des westlichen Balkans und der südlichen Nachbarländer.

Für diesen neuen Ansatz gelten folgende Vorgaben: die Vorhaben sollten von regionalem und EU-Interesse sein, einem regionalen Netz folgen, Gegenstand einer festen Zusage der

²⁴ KOM(2007) 32, 31.01.2007.

²⁵ Ursprünglich ein Programm der Gemeinschaft, wird nunmehr aufgrund einer multilateralen Vereinbarung verwaltet und ist mit zwischenstaatlichen Strukturen ausgestattet. Es hat eine Schlüsselrolle beim Aufbau der Verkehrskorridore zwischen Europa und Asien gespielt; beteiligt sind Armenien, Aserbaidschan, Bulgarien, Georgien, der Iran, Kasachstan, Kirgisistan, die Republik Moldau, Rumänien, Tadschikistan, die Türkei, die Ukraine und Usbekistan. Der Iran erhält keine EU-Mittel.

Nachbarländer sein, darauf ausgerichtet sein, Engpässe für den internationalen Verkehr wie beispielsweise Grenzübergänge zu beseitigen, und die Verbindungen zwischen den überarbeiteten TEN-V und dem regionalen Netz verbessern. Darüber hinaus sollten die Vorhaben dazu beitragen, die Integration und Interoperabilität zwischen den Verkehrssystemen der EU und ihrer Nachbarländer zu erhöhen, zu einer Senkung von Transportkosten und –zeit führen, die internationalen Frachtströme erleichtern und Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz verbessern.

Die Kommission wird die von den Nachbarländern vorgelegten Vorhaben zusammen mit den internationalen Finanzinstitutionen anhand dieser Kriterien prüfen. Auf diese Weise werden schrittweise vorrangige Vorhaben zusammengestellt, die für die Durchführung durch die Kommission und die internationalen Finanzinstitutionen in Frage kommen.

Finanzierung

Als dritte und letzte Stufe beim Aufbau der Verbindungen müssen **finanzielle Mittel für ausgereifte vorrangige Vorhaben** bereitgestellt werden.

Für die Verkehrsinfrastruktur in den Nachbarregionen der EU werden mehr Mittel benötigt, als die EU, andere Geber, Nachbarländer oder internationale Finanzinstitutionen alleine finanzieren könnten. Zur Verkleinerung der Finanzierungslücke muss die Zusammenarbeit zwischen allen diesen Partnern verstärkt werden, auch durch einen besseren Einsatz der bestehenden von der EU für ihre Nachbarregionen eingesetzten innovativen Finanzierungsinstrumente. Ein verstärkter Einsatz von EU-Programmen sollte zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit den Nachbarländern in Betracht gezogen werden.

In der jüngsten Mitteilung der Kommission über einen Haushalt für Europa 2020²⁶ wird vorgeschlagen, dass Infrastrukturprojekte von EU-Interesse, die durch die Beitritts- und Nachbarschaftsländer verlaufen, künftig im Rahmen der neuen Fazilität „Connecting Europe“ verbunden und finanziert werden könnten, wodurch eine Finanzierung aus verschiedenen EU-Haushaltslinien gemäß einem integrierten Regelwerk ermöglicht wird.

In der westlichen Balkanregion werden durch den Investitionsrahmen für die westlichen Balkanstaaten (WBIF) die Zuschüsse von verschiedenen Quellen mit den Darlehen zur Kofinanzierung von Umwelt-, Energie- und Verkehrsinfrastrukturprojekten kombiniert. Die Kommission wird in Betracht ziehen, der Finanzierung von Vorhaben Priorität einzuräumen, die zur Entwicklung des umfassenden südosteuropäischen regionalen Verkehrsnetzes beitragen. Durch den Investitionsrahmen für die westlichen Balkanstaaten wurden bereits 22 Verkehrsprojekte genehmigt, die mit Zuschüssen in Höhe von 37 Mio. EUR ausgestattet sind, wodurch umfangreiche Investitionen mobilisiert werden könnten. Darüber hinaus werden durch das Instrument für Heranführungshilfe (IPA) finanzielle Mittel für Vorhaben bereitgestellt, die zur Verbindung der regionalen Verkehrsnetze in den westlichen Balkanländern und der TEN-V beitragen.

In den südlichen und östlichen Nachbarschaftsregionen werden durch die Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF) die Zuschüsse aus Mitteln des EU-Haushalts mit den Darlehen internationaler Finanzinstitutionen kombiniert, um finanzielle Mittel für vorrangige

²⁶ KOM(2011) 500 vom 29.6.2011.

Infrastrukturvorhaben im Verkehrs-, Energie-, Sozial- und Umweltsektor sowie für die Entwicklung des Privatsektors bereitzustellen. Bislang wurden rund 25 % der durch die NIF im Rahmen der derzeitigen Finanziellen Vorausschau verfügbaren 745 Mio. EUR für Verkehrsinfrastrukturvorhaben bereitgestellt. Bis 2013 verfügt die NIF noch über nicht gebundene Mittel in Höhe von 465 Mio. EUR. Die Kommission wird mit den internationalen Finanzinstitutionen und den Nachbarländern zusammenarbeiten, um die Einreichung von Verkehrsvorhaben für eine Finanzierung durch die NIF zu fördern.

Vorrangige Infrastrukturvorhaben, die von der Kommission und den internationalen Finanzinstitutionen als ausgereift betrachtet werden, werden der NIF übermittelt. Auf diese Weise kann die NIF stärker auf vorrangige Verbindungsvorhaben ausgerichtet werden. Die Kommission strebt außerdem eine umfassendere Einbeziehung der internationalen Finanzinstitutionen in die Arbeit der NIF an.

Im März 2011 haben die Kommission, die Europäische Investitionsbank und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit außerhalb der EU unterzeichnet, in der die Ausweitung der TEN-V als eine der Tätigkeiten vorgesehen ist. Darüber hinaus wird sich die Kommission in Verkehrsangelegenheiten außerhalb der EU um eine engere Zusammenarbeit mit der Weltbank und anderen internationalen Finanzinstitutionen bemühen. Die engere Zusammenarbeit mit den internationalen Finanzinstitutionen wird einen Austausch von Fachwissen und Informationen über finanzielle Mittel im Verkehrssektor, die Beobachtung laufender Projekte und die Vorbereitung von Projekten umfassen. Die Kommission und die Banken werden die Nachbarländer auch bei der Entwicklung von Verkehrsstrategien, der Ermittlung von vorrangigen Infrastrukturvorhaben und der Vorbereitung von Projektvorschlägen unterstützen. Der politische Einfluss der Kommission in der Region zusammen mit der Finanzkraft der Banken kann der Finanzierung von Verkehrsvorhaben in den Nachbarländern neue Impulse geben.

Die Kommission wird im Rahmen der bilateralen und regionalen Unterstützung der Nachbarländer durch das Instrument der europäischen Nachbarschaftspolitik Verbindungen zu ihren Nachbarländern auch über andere bestehende Instrumente fördern. Dazu gehört eine grenzübergreifende Zusammenarbeit im Rahmen von TAIEX, Twinning und ENPI.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristig (bis 2013)

- Festlegung der strategischen Verkehrsnetze in der Region der Östlichen Partnerschaft in Verbindung mit den überarbeiteten TEN-V
- Anpassung der Planung des künftigen Verkehrsnetzes im Mittelmeerraum an die überarbeitete TEN-V-Politik
- Vorbereitung von potenziellen Verkehrsvorhaben von europäischem Interesse in den östlichen Nachbarschaftsländern, wobei der Schwerpunkt auf den Vorhaben liegt, die eine Verbindung zwischen den Nachbarländern und der EU schaffen
- Vertiefung der Zusammenarbeit zwischen der Kommission und den internationalen Finanzinstitutionen in den östlichen und südlichen ENP-Ländern
- Steigerung der Aufnahme von Verbindungsvorhaben im Verkehrsbereich durch die Nachbarschaftsinvestitionsfazilität und Einleitung der Finanzierung ausgereifter

Projekte

- Vorrangige Finanzierung solcher Vorhaben in den westlichen Balkanländern, die zur Entwicklung des umfassenden südosteuropäischen regionalen Verkehrsnetzes beitragen
- Ausweitung des Anwendungsbereichs des TENtec-Informationssystems, um alle Länder in den Nachbarregionen zu erfassen
- Weiterentwicklung der Seeverkehrsverbindungen im Rahmen des Konzepts der Meeresautobahnen

Längerfristig

- Fortführung der Entwicklung vorrangiger Vorhaben, wobei der Schwerpunkt auf Vorhaben liegt, die eine regionale Integration und bessere Verbindungen mit der EU fördern

4. RAHMEN FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT AUF POLITISCHER EBENE UND IM INFRASTRUKTURBEREICH

Für alle betroffenen Regionen muss ein Rahmen festgelegt werden, um die Umsetzung dieser Mitteilung gemeinsam mit den Nachbarländern sowohl hinsichtlich der Planung der Verkehrsinfrastruktur als auch der politischen Zusammenarbeit weiterzuverfolgen. Ein solcher Rahmen wurde bereits in den westlichen Balkanländern und südlichen Nachbarschaftsregionen eingerichtet.

In den westlichen Balkanländern findet die regionale Zusammenarbeit im Verkehrsbereich im Rahmen der Beobachtungsstelle für den Verkehr in Südosteuropa (SEETO) statt. Die SEETO hat ein regionales Verkehrsnetz festgelegt und vorrangige Vorhaben von regionalem Interesse fortlaufend in einem Mehrjahresplan ermittelt (38 vorrangige Vorhaben für den Zeitraum 2011-2015) und überwacht verkehrspolitische Maßnahmen. Durch den Vorschlag für einen Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft werden ebenfalls vorrangige Vorhaben von regionalem Interesse ermittelt. Die Arbeit der SEETO kann einen Beitrag zur Durchführung der EU-Strategie für den Donaauraum leisten.

In den südlichen Nachbarschaftsländern wird die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich durch den regionalen Verkehrsaktionsplan für den Mittelmeerraum 2007-2013 innerhalb des Euromed-Rahmens bestimmt. Im Rahmen von Euromed planen die teilnehmenden Länder ihre Zusammenarbeit im Verkehrsbereich gemeinsam und entwickeln das Verkehrsnetz im Mittelmeerraum mit Unterstützung der Kommission und der internationalen Finanzinstitutionen. Auf diese Weise wurden bereits 18 vorrangige Vorhaben ermittelt. Im Rahmen von Euromed wird auch die Zusammenarbeit bei verkehrspolitischen Maßnahmen weiterverfolgt. Außerdem soll die Zusammenarbeit bei der Umsetzung des jüngsten Angebots der EU für eine Partnerschaft mit dem südlichen Mittelmeerraum für Demokratie und gemeinsamen Wohlstand²⁷ vertieft werden.

²⁷ KOM(2011) 200 vom 8. März 2011.

Im Hinblick auf die Länder der Östlichen Partnerschaft wurde eine Reihe von Initiativen eingeleitet. Das TRACECA-Programm erstreckt sich unter anderem auf Armenien, Aserbaidschan, Georgien, die Republik Moldau und die Ukraine. Belarus fällt unter die Verkehrs- und Logistikpartnerschaft im Rahmen der Nördlichen Dimension (NDPTL). Nach dem Vorbild der Planungsrahmen in den westlichen Balkanländern und südlichen Nachbarschaftsregionen sollte ein ähnlicher Rahmen für die Planung der Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, der auf die sechs Länder der Östlichen Partnerschaft abgestimmt ist.

Die Östliche Partnerschaft wurde 2009 mit vier thematischen Plattformen zur Vertiefung der Beziehungen zwischen der EU und ihren östlichen Nachbarn gegründet. Die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich war bislang Teil einer für die wirtschaftliche Zusammenarbeit bestimmten Plattform. Angesichts der erkannten Notwendigkeit eines Rahmen für die Planung der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich, der auf die Länder der Östlichen Partnerschaft abgestimmt ist, wird die Kommission einen **Verkehrsausschuss für die Östliche Partnerschaft** einrichten. In dem Verkehrsausschuss werden die Europäische Kommission, die Nachbarländer, die Mitgliedstaaten und die internationalen Finanzinstitutionen vertreten sein, um über die für eine stärkere Marktintegration, eine Planung der Verkehrsnetze und die Vorbereitung von Infrastrukturprojekten erforderlichen Reformen zu diskutieren. Er wird außerdem die technischen Arbeitsgruppen der jeweiligen bestehenden Rahmen koordinieren und straffen.

Die Arbeit des Panels „Verkehr“ für die Östliche Partnerschaft wird federführend für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich mit den Ländern der Östlichen Partnerschaft sein und durch Beiträge anderer bestehender Verkehrsinitiativen in der Region, wie das TRACECA-Programm und die EU-Strategie für den Donauraum, unterstützt werden. Da die regionale Zusammenarbeit bislang im Rahmen verschiedener parallel laufender Initiativen durchgeführt wurde, wird der Panel „Verkehr“ für die Östliche Partnerschaft ein neues Konzept für eine koordinierte Zusammenarbeit in Verkehrsfragen in Bezug auf die östlichen Nachbarschaftsländer festlegen.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kurzfristig (bis 2013)

- Einrichtung eines Verkehrsausschusses im Rahmen der Östlichen Partnerschaft zur Leitung der politischen Zusammenarbeit und der Planung der Verkehrsinfrastruktur
- Unterzeichnung des Vertrags zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft mit den westlichen Balkanstaaten

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

In dieser Mitteilung ist das neue Konzept der Kommission für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich mit den ENP-Ländern umrissen, wobei auch der weitere Zusammenhang einer verstärkten ENP-Politik berücksichtigt wird und Elemente des Erweiterungsprozesses als Vorbild dienen. Sie gibt auch Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Beitrittsländern vor.

Die Kommission wird die Umsetzung der in dieser Mitteilung gemeinsam mit den Beitritts- und ENP-Ländern ermittelten Maßnahmen im Rahmen der Erweiterungspolitik, der Östlichen

Partnerschaft und Euromed genau verfolgen. Sie wird dies in enger Zusammenarbeit mit den ENP- und Beitrittsländern sowie den Mitgliedstaaten und den internationalen Finanzinstitutionen tun. Im Einklang mit dem **Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum** wird – sowohl hinsichtlich der Infrastruktur als auch der Marktintegration – der Schwerpunkt der Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen auf der Beseitigung von Hemmnissen für den Verkehr und auf einem Verkehrssystem mit hohen Standards in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Sozialvorschriften und Umweltschutz liegen.