

014940/EU XXIV.GP
Eingelangt am 26/06/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.6.2009
KOM(2009) 301 endgültig

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

**Partnerschaft Europäische Union - Afrika
Afrika und Europa verbinden: Schritte zum Ausbau der Zusammenarbeit im
Verkehrsbereich**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Partnerschaft Europäische Union - Afrika Afrika und Europa verbinden: Schritte zum Ausbau der Zusammenarbeit im Verkehrsbereich

1. EINLEITUNG

Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsdienste sind die wichtigsten Träger sozialer und wirtschaftlicher Integration und daher eine unverzichtbare Voraussetzung für alle Handelsbeziehungen und für den Verkehr von Waren und Personen. Das Verkehrssystem - die wichtigste materielle Grundlage für den Zugang zu Beschäftigung, Gesundheitsfürsorge und Bildung - ist die Basis, auf der alle Entwicklungsanstrengungen aufbauen, und ein wesentliches Element für das Wohlergehen der Bevölkerung sowohl auf dem Lande als auch in den Städten.

Die Straßendichte ist noch immer sehr gering (6,84 km auf 100 km² gegenüber 12 km in Lateinamerika und 18 km in Asien), und das afrikanische Netz befindet sich in schlechtem Zustand. Das Schienennetz des Kontinents ist schlecht ausgebaut, vor allem in West- und Zentralafrika; mehr als fünfzehn afrikanische Länder verfügen überhaupt nicht über eine Eisenbahn¹. Von den 150 wichtigsten Passagierflughäfen der Welt liegen nur drei in Afrika. Der afrikanische Kontinent wickelt 92–97 % seines internationalen Handels über den Seeverkehr ab; es gibt etwa 80 bedeutende Häfen, die jedoch Ausrüstungs- und Sicherheitsprobleme haben. Die afrikanische Flotte ist überaltert, fast 80 % der Schiffe sind älter als 15 Jahre, während dieser Anteil im weltweiten Durchschnitt bei 15 % liegt.

Die Transportkosten in Afrika gehören zu den höchsten der Welt. Sie machen durchschnittlich 15 % der Ausfuhrerlöse aus, gegenüber 7 % in den Entwicklungsländern der übrigen Kontinente und 4 % in den Industrieländern. Für afrikanische Binnenstaaten wie Malawi oder Tschad, die keine Verbindung zum Meer haben, können sie sogar auf 50 % klettern. Der Anteil Afrikas am Welthandel ist seit den 60iger Jahren von 6 auf 2 % zurückgegangen. Die Kosten des Seeverkehrs steigen unablässig.

Diese Situation ist vor allem auf schlechte Infrastrukturen, extrem lange Wartezeiten und schwerfällige Verwaltungsverfahren an den Grenzen, mangelnde Kontrolle (keine angemessene Wartung, überladene Lastkraftwagen...) und auch das Fehlen von Sicherheitsvorschriften zurückzuführen. Bei Aushandlung und Abschluss der Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (APE) im Rahmen des APE-Programms (Aktionen für Zusammenarbeit im Bereich der Wirtschaftswissenschaften) mit den Staaten in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean (AKP-Staaten) wird immer wieder darauf hingewiesen, dass Infrastrukturen gebraucht werden, um Angebot und Nachfrage zueinander zu bringen.

¹ Burundi, Kap Verde, die Komoren, Gambia, Guinea-Bissau, Äquatorialguinea, Libyen, Mauritius, Niger, die Zentralafrikanische Republik, Ruanda, São Tomé und Príncipe, die Seychellen, Sierra Leone, Somalia und Tschad.

Europa sieht dem nicht tatenlos zu. Bezugsrahmen für die Europäische Union ist die 2006 geschlossene Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika², die vor allem den Ausbau der Verbundnetze in Afrika anstrebt.

Europa steuert damit als größter globaler Geldgeber fast 30 % der Mittel bei, die für die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen durch die nationalen Richtprogramme des Europäischen Entwicklungsfonds bereitgestellt werden.

Europäische Fördermittel für den Verkehrssektor

9. EEF (2002-2006)	Zugewiesene Beträge (in Mio. EUR)	Bemerkungen
Nationale Programme	2 700	Zugewiesen für Verkehrsprojekte in Afrika, vorwiegend im Straßenverkehr
Regionale Programme	210	Globale Mittelzuweisung. Der Anteil für Verkehrsinfrastrukturen muss noch bestätigt werden
Zusammenarbeit zwischen AKP-Staaten	108	Globale Mittelzuweisung aus dem Infrastruktur-Treuhandfonds zur Unterstützung der Infrastrukturpartnerschaft. Der Anteil für den Verkehrsbereich ist – in Abhängigkeit von der Nachfrage – noch festzulegen.
10. EEF (2007-2013)	Zugewiesene Beträge (in Mio. EUR)	Bemerkungen
Nationale Programme	2 800	Zugewiesen für Verkehrsprojekte in Afrika, vorwiegend im Straßenverkehr
Regionale Programme	1 523	Zugewiesene Beträge für vier afrikanische Regionen
Zusammenarbeit zwischen AKP-Staaten	300	Globale Mittelzuweisung aus dem Infrastruktur-Treuhandfonds zur Unterstützung der Infrastrukturpartnerschaft. Der Anteil für den Verkehrsbereich ist – in Abhängigkeit von der Nachfrage – noch festzulegen.
Europäische Nachbarschaftspolitik	Zugewiesene Beträge (in Mio. EUR)	Bemerkungen
Europäisches Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstrument (ENPI)	49,5	Mittelzuweisungen für die MEDA-Länder für regionale Verkehrsprojekte (Zeitraum 2000=2009)
Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (FIV)	28,8	Mittelzuweisungen seit 2008
Investitions- und	1 473	Finanzierungen durch die Europäische

² Stärkung der Verbundfähigkeit Afrikas: die Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika - KOM(2006) 376 vom 13.7.2006.

Die EU und Afrika arbeiten auch im Bereich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Zusammenhang mit den Infrastrukturen zusammen; so können wirtschaftliches Wachstum und Handel gefördert, aber auch die Schaffung von Arbeitsplätzen und der Kampf gegen die Armut unterstützt werden, wie es die von den Vereinten Nationen vorgegebenen Millenniumsentwicklungsziele vorsehen.

Weiter ergänzt diese Mitteilung die jüngsten Mitteilungen der Kommission³ zu den Regionen in äußerster Randlage, in denen besonderes Gewicht auf den Ausbau der Seeverbindungen zwischen diesen Regionen und den Nachbarländern gelegt wird, die nicht zur EU gehören.

Angesichts der derzeitigen weltweiten Wirtschaftskrise, die noch verschärft wird durch die fortschreitende Zerstörung der Umwelt und den Klimawandel, ist zu befürchten, dass die ärmsten und anfälligsten Länder am härtesten getroffen werden. Diese verschiedenen Krisen könnten die großen *Migrationsströme* innerhalb einzelner Länder und innerhalb von Regionen weiter anwachsen lassen und den Migrationsdruck auf die Industrieländer erhöhen. Um den Entwicklungsländern bei der Bewältigung dieser Krise zu helfen, hat der Rat am 18. Mai 2009 eine Reihe von Schlussfolgerungen verabschiedet, in denen insbesondere die Förderung der regionalen Infrastrukturen und der Bau fehlender Infrastrukturen in den Ländern südlich der Sahara angeregt wird. Weiter hat der Rat gefordert, dass die regionalen Infrastrukturen in den Ländern am Mittelmeer im Rahmen der Union für den Mittelmeerraum gefördert werden sollten.

Die Entwicklungsanstrengungen für Afrika müssen also fortgesetzt werden – dieser Kontinent braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem, gute Infrastrukturen und die Koordination sämtlicher Verkehrsträger. Alle beteiligten Akteure, sowohl in Europa als auch in Afrika, müssen ihr Engagement aufrechterhalten und ihre Maßnahmen fortsetzen. Die Europäische Union wird sich dazu weiter um Kooperation und Koordination mit den europäischen und den internationalen Finanzinstitutionen, insbesondere der Weltbank und der Afrikanische Entwicklungsbank, bemühen, um Wirksamkeit und Langlebigkeit der durchgeführten Projekte zu erhöhen.

Die Zielsetzung der vorliegenden Mitteilung entspricht hier der angestrebten Umsetzung der strategischen Infrastrukturpartnerschaft, die die Europäische Union und die Afrikanische Union 2007 geschlossen haben. Es geht, entsprechend dem Wunsch der Afrikanischen Union, darum,

- zum einen einen Reflexionsprozess im Hinblick auf die Ausweitung der transeuropäischen Netze auf Afrika einzuleiten, um die Verkehrsströme zwischen Afrika und Europa zu erleichtern;
- zum anderen zu den Arbeiten im Bereich der Verkehrsdienste beizutragen, die im Rahmen der Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika geleistet werden; insbesondere können unseren Partnern die Erfahrungen und bewährten Praktiken der gemeinsamen Verkehrspolitik vermittelt werden.

³ Strategie für die Regionen in äußerster Randlage: Fortschritte und Ausblick (KOM(2007)507 endg.) sowie: Die Regionen in äußerster Randlage: eine Chance für Europa (KOM(2008)642 endg.)

Im Anschluss an diese Mitteilung wird auf der Grundlage der Ergebnisse des Dialogs zwischen der Europäischen Union und der Afrikanischen Union ein Plan prioritärer Aktionen mit der entsprechenden Finanzierung erstellt, der in eine gemeinsame Erklärung der Europäischen Union und der Afrikanischen Union aufgenommen wird.

2. AFRIKA UND EUROPA VERBINDEN

Die sowohl aus volkswirtschaftlichen als auch aus kommerziellen Gründen erforderliche Verbesserung und Erleichterung der Verkehrsströme zwischen den beiden Kontinenten wird es ermöglichen, die Transportkosten zu senken und Nachhaltigkeit und Verlässlichkeit der Verkehrsdienste zu verbessern. Für diese Vereinfachung sind ein koordinierter Ansatz bei Planung und Einrichtung der Infrastrukturen sowie die verstärkte Zusammenarbeit im Luftverkehr und im Seeverkehr erforderlich, den beiden vorrangig genutzten Verkehrsträgern.

2.1. Verbindungen schaffen: Arbeiten an einer gemeinsamen Landkarte der Verkehrsinfrastrukturen

In den letzten Jahren haben sowohl Europa - über seine transeuropäischen Netze - als auch Afrika - über seine transafrikanischen Korridore - ihre Verkehrsnetze festgelegt und ausgebaut⁴. Die Afrikanische Union hat insbesondere die Mammutaufgabe in Angriff genommen, kontinentale und regionale Infrastruktur-Entwicklungspläne im Zuge der Erarbeitung des Programms zur Entwicklung der Infrastrukturen in Afrika (PIDA) aufeinander abzustimmen.

Die nächste Etappe ist die Annäherung der Planungstätigkeiten auf beiden Kontinenten, um ein echtes euro-afrikanisches Verkehrsnetz zu schaffen. In diesem Netz müssten die Verbindungspunkte zwischen dem europäischen und dem afrikanischen Netz festgelegt werden, wobei insbesondere die Häfen und Flughäfen zu berücksichtigen wären. Im Bericht der hochrangigen Gruppe vom November 2005 über die Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf die benachbarten Länder⁵ sind insbesondere die Meeresautobahnen als eine der großen transnationalen Achsen genannt, die entwickelt werden müssen.

Im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit im Verkehrssektor im Mittelmeerraum wird durch das regionale Europa-Mittelmeer-Programm MEDAMOS die Umsetzung der Partnerschaft Europa-Mittelmeer unterstützt, die auf die Einleitung von Pilotprojekten für die Meeresautobahnen abzielt. Dazu wurde 2007 ein Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht, aus dem vier Projekte aus Marokko, Tunesien, Algerien und Israel hervorgingen, die unterstützt werden konnten.

Die Bedeutung dieser Verbindung für die Häfen, den Schienenverkehr sowie den Straßenverkehr für die Binnenstaaten macht deutlich, dass für die Entwicklung des Verkehrssektors ein intermodaler Ansatz Anwendung finden muss. In diesem Sektor sind engere Bindungen und intensiver Erfahrungsaustausch zwischen Europa und Afrika möglich.

⁴ Siehe Karten im Anhang.

⁵ Des réseaux pour la paix et le développement : extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins. Abschlußbericht der hochrangigen Gruppe unter dem Vorsitz von Frau L. de Palacio.

Aus dem „Maputo“-Korridor ⁶ beispielsweise lassen sich eine Reihe von Lehren ziehen, die bei der Entwicklung ähnlicher Korridore in Europa genutzt werden könnten.

Eine ähnliche Partnerschaft könnte langfristig mit den Ländern in Subsahara-Afrika aufgebaut werden; die entsprechenden Modalitäten müssten mit der Kommission der Afrikanischen Union und den betroffenen Wirtschaftsgebieten geklärt werden.

Selbstverständlich müsste der Ausbau der Verbindungen zwischen Europa und Afrika dem Fortgang der Verhandlungen im Rahmen der Union für den Mittelmeerraum und den Arbeiten im Rahmen der Gruppe der Verkehrsminister westlichen Mittelmeerraums (GTMO5+5)⁷ Rechnung tragen.

2.2. Förderung der Weiterentwicklung des Eisenbahnsektors

Auch die äußerst wichtige Festlegung der vorrangigen Schienenverbindungen erfolgt im konzertierten Dialog mit den betroffenen Parteien, insbesondere den Hafenbehörden und den Partnern aus der Privatindustrie. Der Ausbau der Eisenbahn in Afrika ist erst recht sinnvoll, wenn dadurch die Verteilung der Warenströme, die in den Häfen umgeschlagen werden, im Inneren des Kontinents ermöglicht wird. Dies ist besonders wichtig für Binnenstaaten, die keine Verbindung zum Meer haben, wie Tschad oder die Zentralafrikanische Republik. Auch Fluss und Leistungsfähigkeit der Logistikkette hängen von einer sinnvollen Nutzung der Schiene ab. Integration und Komplementarität der Verkehrsträger sind hier eine der wesentlichen Voraussetzungen eines langfristig verlässlichen und leistungsfähigen Verkehrssystems.

2.3. Fortsetzung der Kooperationsanstrengungen im Luft- und im Seeverkehr

2.3.1. Der Luftverkehr

Das Entwicklungspotential des Luftverkehrs in Afrika ist enorm, denn auf diesen Kontinent entfallen zurzeit nur 4 % des weltweiten Verkehrsaufkommens. Der Bedarf an Verbindungen nach Europa, aber auch und vor allem innerhalb des afrikanischen Kontinents, macht einen Qualitätssprung im Luftverkehr sowohl hinsichtlich des Verkehrsangebots als auch hinsichtlich der Qualität der Dienstleistungen unbedingt erforderlich.

Die Afrikanische Union ist einer der privilegierten Partner der Europäischen Union. Die AU fördert den strukturierten Dialog zwischen den beiden Kontinenten, aber auch mit und zwischen den Regionalen Wirtschaftsgemeinschaften (REC). In diesem Dialog können vor allem konkrete Maßnahmen in Bezug auf die wichtigsten Themen entwickelt werden.

- In Bezug auf die oberste Priorität, nämlich die Flugsicherheit, ist ein gemeinsamer Ansatz erforderlich, um festzulegen, auf welche Weise eine verbesserte Anwendung der Normen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu erzielen ist. Angesichts der in den Bewertungsberichten der ICAO beschriebenen Situation hinsichtlich der Flugsicherheit in mehreren afrikanischen Ländern musste die Kommission erhebliche Mängel bei der Ausübung der behördlichen Kontrolle und der Überwachung der zugelassenen Betreiber feststellen. Die Zunahme der Unfälle

⁶ [4] www.mcli.co.za

⁷ Informeller Dialog im westlichen Mittelmeerraum, an dem Algerien, Spanien, Frankreich, Italien, Libyen, Malta, Marokko, Mauritien, Portugal und Tunesien teilnehmen.

auf dem afrikanischen Kontinent macht deutlich, dass die wirksame Anwendung und Einhaltung der internationalen Sicherheitsnormen dringend besser durchgesetzt werden muss. Die Kommission ist bereit, mit den afrikanischen Staaten, die dies wünschen, zusammenzuarbeiten und sie bei der Verstärkung der nationalen Zivilluftfahrtbehörden zu unterstützen.

- Die neu hinzugekommene Priorität der Gefahrenabwehr gilt gleichermaßen für die Länder in Europa und in Afrika, in Bezug auf ihre bilateralen Beziehungen und auch für ihre Beziehungen mit Drittländern. Pilotmaßnahmen und Fortbildungsseminare können dazu beitragen, in gewissem Umfang Fachkenntnisse zu vermitteln, eventuell im Rahmen von Ad-hoc-Auditgruppen von Gefahrenabwehr-Inspektoren.
- Die wirtschaftlichen Regeln müssen unbedingt modernisiert werden. Um den Prozess aufrechtzuerhalten, der mit dem Beschluss von Yamoussoukro⁸ eingeleitet wurde, ist es unabdingbar, die kontinentalen und regionalen Zivilluftfahrtbehörden zu stärken und die für die Umsetzung des Beschlusses erforderliche Unterstützung bereitzustellen. Dazu könnte ein regelmäßig stattfindendes Diskussionsforum eingerichtet werden, das Probleme von gemeinsamem Interesse behandelt.
- Die Begrenzung der Auswirkungen des Klimawandels und des Schadstoffausstoßes ist eine Herausforderung für die gesamte internationale Luftfahrt. In diesem Zusammenhang könnte eine Zusammenarbeit ins Auge gefasst werden, um den Zugang zu den im Rahmen des Kyoto-Protokolls eingerichteten Mechanismen für eine umweltverträgliche Entwicklung zu erleichtern.

Diese Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und zum langfristigen Wachstum des Luftverkehrssektors in Afrika beitragen. Eine der Prioritäten ist es, rasch eine Lösung für die Frage der Gemeinschaftsbenennung zu finden, um die derzeit bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den afrikanischen Staaten und den Mitgliedstaaten der Union auf eine legale Grundlage zu stellen. Gleichermaßen muss durch Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den afrikanischen Staaten oder den Regionalen Wirtschaftsgemeinschaften die Frage der Benennung der afrikanischen Luftverkehrsgesellschaften geklärt werden. Die Konferenz Europäische Union – Afrika über den Luftverkehr, die am 2. und 3. April 2009 in Windhoek stattfand, markierte den ersten wichtigen Schritt in dieser Zusammenarbeit im Hinblick auf die Festlegung eines Aktionsplans.

2.3.2. *Der Seeverkehr*

Mehr als 10 Millionen Bürger nutzen Seeverkehrsverbindungen von oder nach Europa und von oder nach Afrika.

Ausgehend von den Erfahrungen der Partnerschaft Europa-Mittelmeer müssten die Europäische Union und die Afrikanische Union aktiv zusammenarbeiten, um die Leistungsfähigkeit der Häfen auf drei Ebenen zu verbessern:

⁸ Der Beschluss von Yamoussoukro, der sich auf den Abuja-Vertrag stützt, trat am 12. August 2000 in Kraft. Er ist vor allem darauf ausgerichtet, das Angebot von Flugdiensten durch afrikanische Luftfahrtunternehmen zu verbessern, und eine Exekutivagentur aufzubauen, die den Liberalisierungsprozess durchführen und überwachen soll.

- Auf gesetzgeberischer Ebene muss das Ziel sein, die Zoll- und Dokumentationsverfahren so weit wie möglich zu vereinfachen, um die Frachturnschlagzeiten in den Terminals zu verkürzen, ohne jedoch Abstrich an den europäischen Vorschriften hinsichtlich der Sicherheit und der Gefahrenabwehr zu machen.
- Hinsichtlich der Infrastrukturen ist festzustellen, dass bei einigen großen afrikanischen Häfen weiter gehende Baggerarbeiten erforderlich sind, zum einen, um eine ausreichende Tiefe zu gewährleisten, und zum andern, um die Investitionskapazitäten der europäischen Hafenumschlagindustrie zu nutzen. Die unzureichende Anzahl von Liegeplätzen führt zu langen Wartezeiten, bevor die Schiffe in die Häfen einlaufen können, und stellt damit einen Engpass im Verkehr zwischen Europa und Afrika dar. Die Finanzierung solcher Entwicklungsprojekte für Hafeninfrastruktur müsste daher bei der Umsetzung von nationalen und regionalen Richtprogrammen vorrangig behandelt werden. Auch der Ausbau der Landverbindungen der afrikanischen Häfen ist nach wie vor ein wichtiges Element, um zu gewährleisten, dass die Hafeninfrastrukturen sich auf die nationalen und regionalen Volkswirtschaften auswirken.
- Die Gefahrenabwehr in den Häfen müsste durch die Umsetzung internationaler Normen (ISPS-Code) gewährleistet werden; insbesondere müssten die erforderlichen Kontrollen und Infrastrukturen eingerichtet werden, um zu verhindern, dass Fahrgäste, Waren oder andere Gegenstände illegal auf die Schiffe gelangen, um so das Risiko zu verringern, dass der Seeverkehr für die illegale Migration, den illegalen Handel oder terroristische Akte benutzt wird.

In einem anderen Bereich, nämlich dem Umweltschutz, müsste der Beitritt zu den internationalen Übereinkommen, insbesondere hinsichtlich der Einrichtung leistungsfähiger Hafenanlagen für die Behandlung von Schiffsabfällen, erleichtert werden. Darüber hinaus müsste die Entwicklung der Seehäfen so weit wie möglich in einen globaleren Rahmen integrierter maritimer Politiken einbezogen werden, die die maritime Raumplanung und auch die Instrumente des Managements integrierter Küstenzonen umfassen. Dies gilt besonders, wenn Investitionen in ökologisch sensiblen Gebieten geplant sind.

3. FÖRDERUNG DES ERFAHRUNGSUSTAUSCHS, UM DIE ENTWICKLUNG EINES LEISTUNGSFÄHIGEREN VERKEHRSSYSTEMS ZU UNTERSTÜTZEN

In ihrer Ende 2008 vorgelegten Bilanz⁹ unterstreicht die Kommission die Notwendigkeit, das politische Engagement der Europäischen Union und der Afrikanischen Union durch konkrete Maßnahmen zu untermauern, um die Umsetzung der im Rahmen der EU-Afrika-Strategie vorgesehenen Aktionen zu beschleunigen.

Im Verkehrsbereich können einige Programme für den Austausch, technische Hilfe oder Partnerschaften zwischen Städten und Gemeinden unterstützt und kurzfristig umgesetzt werden.

⁹ „Ein Jahr nach Lissabon: Fortschritte und Herausforderungen bei der Umsetzung der Partnerschaft Afrika-EU“

Die europäische Kommission könnte insbesondere die Möglichkeit kurzfristiger technischer Hilfe und eines Informationsaustauschs mit den afrikanischen Ländern südlich der Sahara prüfen. Auf diese Weise könnte die Europäische Kommission – auf freiwilliger Basis und in einem variablen Teilnehmerkreis, in den die Regierungen der Mittelmeerländer einbezogen werden – Austausch, Partnerschaften und Ausbildungsmaßnahmen entwickeln.

3.1. Gemeinsame Instrumente im Bereich der Infrastrukturen

Abgesehen von den Fragen der Finanzierung ist - in Afrika genauso wie in Europa - die Planung die zentrale Aufgabe für den Aufbau von Infrastrukturen. Die Afrikanische Union hat den Wunsch geäußert, die Methodik der transeuropäischen Netze zu übernehmen.

Diese Methodik wird sowohl im Verkehrssektor als auch bei den Energieversorgungs- und Informationsnetzen angewandt, denn beide Sektoren haben ein gemeinsames Interesse daran, sich gegenseitig über ihre Überlegungen hinsichtlich ihres Infrastrukturbedarfs zu informieren; sie wird auf einem gemeinsamen Seminar EU-UA im Rahmen der Arbeiten für die Partnerschaft vorgestellt. In diesem Zusammenhang ist besonders auf die Qualität der Infrastrukturen und ihre Lebensdauer zu achten. *Die Zusammenarbeit im Verkehrssektor im Mittelmeerraum¹⁰ vermittelt einen ersten Eindruck einer konzertierten Methode für die Verbindung zwischen den europäischen und den nordafrikanischen Netzen. Sie beruht auf einem multilateralen institutionellen Rahmen, der drei Ebenen umfasst: die für die technischen Fragen zuständigen thematischen Arbeitsgruppen, das Europa-Mittelmeer-Forum (Euromed), das die Beschlüsse der Europa-Mittelmeer-Ministerkonferenz ausarbeitet; dies ist die Entscheidungsinstanz auf der Ebene der Verkehrsminister der Mittelmeerländer, die allein zuständig ist für die Verabschiedung strategischer Beschlüsse im Bereich der regionalen Zusammenarbeit im Verkehrssektor.*

Um Lösungen für die Probleme zu finden, die sich bei der Umsetzung der großen Projekte des transeuropäischen Netzes ergaben, hat die Europäische Union, die der Ansicht war, dass fehlende finanzielle Mittel nicht immer die einzige Erklärung für Verzögerungen waren, außerdem das System der Koordinatoren getestet.

Diese Koordinatoren begleiten die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Finanzierung der Projekte und bemühen sich um die Verbreitung einheitlicher Evaluierungsmethoden. Ein Koordinator ist besonders dann sinnvoll, wenn einige der folgenden Situationen gegeben sind :

- mangelnde Führung,
- Verzögerungen auf grenzüberschreitenden Schlüsselabschnitten,
- fehlende feste Vereinbarungen über den Zeitplan und die Streckenführung zwischen betroffenen Ländern,
- fehlende Finanzmittel für Schlüsselabschnitte,

¹⁰ 17 Partner: Mauritien, Marokko, Algerien, Tunesien, Ägypten, Syrien, Palästinensische Behörde, Israel, Jordanien, Libanon, Türkei, Albanien, Libyen, Montenegro, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Monaco.

- die erforderliche Einbindung zahlreicher unterschiedlicher Akteure, beispielsweise Unternehmen, Betreiber und Regionen.

Die Europäische Kommission möchte, wie in ihrer Mitteilung „Unterstützung der Entwicklungsländer bei der Bewältigung der Krise“¹¹ angekündigt, einen Dialog mit den regionalen Organisationen, insbesondere mit der Afrikanischen Union, eröffnen, um zu prüfen, ob die Benennung von Projektkoordinatoren für die fehlenden Teilstücke der acht bereits festgelegten transafrikanischen Netze¹² sinnvoll ist.

3.2. Förderung eines sicheren und leistungsfähigen Verkehrsystems

Die Fragen der Sicherheit und der Gefahrenabwehr betreffen alle Verkehrsträger und stellen sich für beide Kontinente. Forschungsprogramme der Europäischen Union¹³ begleiten bereits jetzt den Austausch bewährter Verfahren oder Fortbildungsmaßnahmen zu diesen Themen insbesondere in Subsahara-Afrika oder im Maghreb. Diese Fragen werden also zu Recht im euro-afrikanischen Dialog berücksichtigt. In diesem Zusammenhang können die Gebiete in äußerster Randlage aufgrund ihrer geografischen Lage auf Seeverkehrsrouten oder an Meerengen eine wichtige Rolle in der Meerespolitik spielen, indem sie die Küstengewässer überwachen (beispielsweise Bekämpfung der illegalen Fischerei, der Piraterie oder des Drogenhandels) oder die Sicherheit des Verkehrs gewährleisten (beispielsweise eine bessere Überwachung des Öltransports vom Golf von Aden bis ins Mittelmeer).

1.1.1. 3.2.1. Der Seeverkehr Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Die Europäische Union leistet zehn Mittelmeerländern¹⁴ in den Bereichen Seeverkehrssicherheit, Gefahrenabwehr im Seeverkehr und Verhütung der Meeresverschmutzung im Mittelmeer technische Hilfe durch das Regionalprojekt SAFEMED. Sie trägt durch Stipendien für Qualifikationsmaßnahmen für das Personal der nationalen Seebehörden zum Aufbau von Kompetenzen bei. Im Rahmen des Projekts SAFEMED wird außerdem technische Hilfe für die Angleichung der nationalen Rechtsvorschriften an die internationalen Übereinkommen bereitgestellt. So könnte eine Zusammenarbeit mit den Mittelmeerländern im Bereich der Gemeinschaftssysteme für das Seeverkehrsmanagement ins Auge gefasst werden. Ähnliche Projekte könnten auf freiwilliger Basis mit den regionalen (Wirtschafts)Gemeinschaften entwickelt werden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu verbessern und die von Schiffen verursachte Umweltverschmutzung zu bekämpfen.

Die Europäische Union unterstützt außerdem die Pläne der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) zur Schaffung regionaler Koordinationszentren für Rettungseinsätze entlang der afrikanischen Küsten (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre / Leitstellen zur Koordination der Seenotrettung).

Die Europäische Union könnte – insbesondere über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), deren Mandat dazu entsprechend ausgeweitet werden müsste – die erforderliche technische Hilfe bereitstellen, damit die afrikanischen

¹¹ KOM(2009) 160 vom 8.4.2009.

¹² Dakar - N'Djamena, Nouakchott - Lagos, Khartoum - Djibouti, Lagos-Mombasa, Kairo - Gaborone, N'djamena - Windhoek, Beira - Lobito, Dar Es Salam – Kigali.

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM.

¹⁴ Marokko, Algerien, Tunesien, Ägypten, Israel, Jordanien, Libanon, Palästinensische Behörde, Syrien, Türkei.

Küstenstaaten ihre Überwachungssysteme für den Schiffsverkehr und vor allem den Informationsaustausch auf regionaler Ebene verbessern können.

Es ist außerdem wichtig, dass die Länder in Nord- und Nordwestafrika sich darum bemühen, zu verhindern, dass gegen alle Normen verstoßende und völlig überladene Schiffe und kleine Boote für die Beförderung von Passagieren, insbesondere von illegalen Migranten, benutzt werden. Diese Praxis, die von kriminellen Organisationen betrieben wird, da es sich bei diesen Passagieren um illegale Migranten handelt, gefährdet Leben und Gesundheit tausender völlig verarmter Menschen.

Bekämpfung der Piraterie

Die registrierte Anzahl der Überfälle durch Piraten und der bewaffneten Angriffe ging zwar im Zeitraum 2003-2006 weltweit zurück, verzeichnete 2007 jedoch einen alarmierenden Anstieg um 17 %. Im Jahr 2008 verschlimmerte sich die Situation noch weiter, sowohl hinsichtlich der Anzahl der Übergriffe als auch hinsichtlich des dabei eingesetzten Gewaltpotenzials; besonders betroffen waren das Horn von Afrika und der Golf von Guinea.

Um eine weitere Eskalation dieses Phänomens, das inzwischen den afrikanischen Kontinent destabilisiert und aufgrund der Unsicherheit in den Häfen und entlang der Küsten die Entwicklung des Handels bremst, zu verhindern, könnte die Europäische Union zur Stärkung der für die Anwendung des Seerechts zuständigen Verwaltungskapazitäten beitragen und spezifische Ausbildungsmaßnahmen unterstützen. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation hat bereits flankierende Programme erarbeitet.

Von vorrangiger Bedeutung für die Verhinderung illegaler Aktivitäten auf See ist die Überwachung des Seeverkehrs. Die Europäische Union strebt im Rahmen ihrer integrierten Meerespolitik eine intensivere Zusammenarbeit mit ihren afrikanischen Partnern an und möchte den Informationsaustausch mit den betroffenen nationalen Behörden verbessern.

3.2.2. Der Luftverkehr: Erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in diesem Sektor

Angesichts der Zunahme des Luftverkehrs sollte ein neues afrikanisches Betriebskonzept festgelegt werden. Nach Validierung dieses Konzepts kann – auf der Grundlage der Schlussfolgerungen und des Aktionsplans für die Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung (GMES) für Afrika – der potenzielle Beitrag der europäischen bestehenden (beispielsweise die Satellitenprogramme - EGNOS) oder in der Entwicklung befindlichen Sicherheits-Infrastrukturen (SESAR, der technologische Zweig des einheitlichen europäischen Luftraums) festgelegt werden. Mit der Öffnung des afrikanischen Luftraums muss eine Neuorganisation des Luftraums und des Flugstreckennetzes einhergehen, damit größere Wirtschaftlichkeit (Wahl der kürzesten Strecken), Umweltfreundlichkeit und Sicherheit gewährleistet sind. Diese Modernisierung könnte gestaffelt nach Regionen und unter Berücksichtigung des Bedarfs der Luftverkehrsgesellschaften hinsichtlich innerafrikanischer und interkontinentaler Verbindungen erfolgen. Ein möglicher Ansatz wäre die Ausweitung des Konzepts des „einheitlichen Luftraums“ auf Afrika mit gleichzeitigem Zugang zum Infrastrukturprogramm SESAR.

3.2.3. EGNOS

Für die hier betrachteten Sektoren kann die Satellitennavigation eine wesentliche Rolle spielen. Die Infrastrukturen, die eine genaue Positionsbestimmung in Afrika ermöglichen, sind völlig unzureichend, obwohl sie eine wesentliche Voraussetzung für den Verkehrssektor

und – in einem umfassenderen Kontext – für die wirtschaftliche Entwicklung des Kontinents darstellen. Auf Afrika entfallen nur 3 % der Flugzeugstarts weltweit, aber 19 % der Unfälle, die größtenteils auf Navigationsfehler zurückzuführen sind.

Die Entwicklung bodengestützter Infrastrukturen in Afrika, die das europäische Satellitennavigationssystem (EGNOS) ergänzen – d.h. ein eigenes afrikanisches EGNOS-System – kann eine wirtschaftliche Lösung sein, bei der Afrika in den Genuss aller Vorteile des Systems kommt, nicht nur in allen Sektoren des Verkehrs, nämlich Luft-, Schienen-, Seeverkehr und Küstenschifffahrt, sondern auch in den Bereichen Energie, Landwirtschaft und Flächennutzungsplanung.

3.2.4. *Der Straßenverkehr: Sicherheit als Herausforderung*

Die Straße bleibt der wichtigste Verkehrsträger in Afrika, über den 80 bis über 90 % des Güterverkehrs zwischen Städten und zwischen Ländern abgewickelt werden. Sie bieten oft den einzigen Zugang zu ländlichen Gebieten.

Jedes Jahr sterben eine Million Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. 65 % der Getöteten sind Fußgänger, und davon 35 % Kinder. Die Kosten dieser Unfälle entsprechen 1 bis 3 % des Bruttoinlandsprodukts eines Landes, was für die Entwicklungsländer ganz besonders dramatisch ist¹⁵. Bei der Ausarbeitung des nächsten europäischen Aktionsprogramms (2011-2020) möchte die Kommission verstärkte Anstrengungen unternehmen, um anderen Ländergruppen die in der Europäischen Union gesammelten Erfahrungen auf unterschiedlichen Ebenen zu vermitteln. Im Hinblick darauf könnten im Rahmen des sektoralen Dialogs mit den für die Straßenverkehrssicherheit zuständigen Behörden der betroffenen nationalen und regionalen Verwaltungen folgende Leitlinien erstellt werden:

- Schaffung geeigneter Mechanismen zur Förderung des Austauschs bewährter Verfahren;
- Bei der Umsetzung der nationalen und regionalen Richtprogramme vorrangiger Einsatz der für das Straßennetz bestimmten europäischen Mittel für spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit;
- Verstärkte Einbeziehung von Aspekten der Straßenverkehrssicherheit in Studien zur Abschätzung der sozialen Folgen von Straßenprojekten.

3.2.3. *Der Stadtverkehr*

Afrika ist der Kontinent, in dem die Verstädterung am weitesten fortgeschritten ist. Einem Bericht von UN-Habitat zufolge wachsen die städtischen Zentren jährlich um 4,5 %. Derzeit leben etwa 40 % der afrikanischen Bevölkerung in Städten, und dieser Anteil dürfte sich bis 2030 verdoppeln. Bis zum Jahr 2020 werden Nairobi, Johannesburg und Abidjan mehr als 10 Millionen Einwohner haben, und in 77 weiteren afrikanischen Städten werden jeweils 1 Million Menschen leben. Mit dieser zunehmenden Verstädterung vervielfachen sich vor allem die daraus entstehenden Probleme der Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung.

¹⁵ Quelle: Weltbank, Weltgesundheitsorganisation (2004, 2007).

Über das Programm CIVITAS¹⁶ unterstützt die Europäische Union europäische Städte, die integrierte Strategien für den Nahverkehr durchführen. Die Städte können über eine Plattform Ideen und bewährte Verfahren austauschen, insbesondere in Bezug auf das Verkehrsmanagement oder die Entwicklung alternativer Schienenlösungen.

Dieses Programm könnte auf afrikanische Städte ausgeweitet werden, damit auch sie von diesen Erfahrungen profitieren. So könnte vorgesehen werden:

- die Öffnung des Civitas-Forums für die afrikanischen Städte,
- die Beteiligung afrikanischer Städte an der jährlichen Konferenz des Civitas-Forums,
- Städtepartnerschaften zwischen afrikanischen und europäischen Städten.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

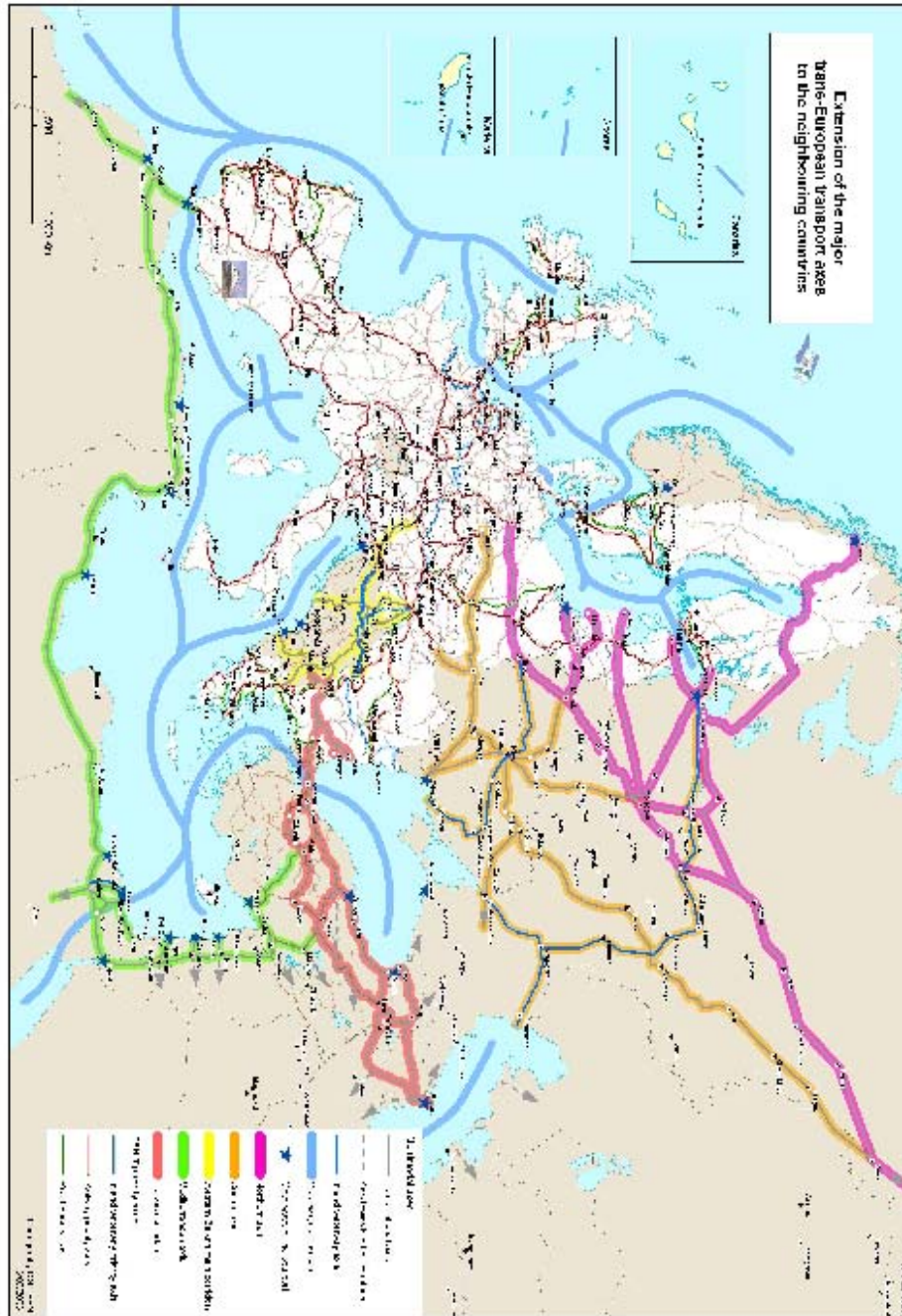
Die strategische Zusammenarbeit im Verkehrssektor zwischen Europa und Afrika findet im Rahmen der Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika statt, die darauf ausgerichtet ist, die regionalen und nationalen Verkehrs-, Wasser-, Energie- und Telekommunikationsnetze des gesamten afrikanischen Kontinents miteinander zu verbinden. Sie wird auch im Rahmen der Nachbarschaftspolitik, besonders über die Verbindung mit Nordafrika, unterstützt. Die vorliegende Mitteilung gliedert sich in den Rahmen dieser bestehenden Politiken und Instrumente ein, regt jedoch gleichzeitig eine Reflexion über die besten transkontinentalen Verbindungen an und schlägt mögliche Wege der Zusammenarbeit und des Erfahrungsaustauschs vor, um ein verlässlicheres und sichereres Verkehrssystem zu entwickeln, das sich nicht nur auf neue Infrastrukturen stützen, sondern auch leistungsfähigere, sicherere und billigere Verkehrsdienste anbieten kann. Die festgelegten Maßnahmen würden im Rahmen der Zusammenarbeit mit den vorhandenen Instrumenten, insbesondere dem Abkommen von Cotonou, dem Europäischen Entwicklungsfonds sowie der Nachbarschaftspolitik und selbstverständlich auch unter Einbeziehung der bestehenden Möglichkeiten der gemeinsamen Verkehrspolitik durchgeführt.

Die vorliegende Mitteilung soll ein Ausgangspunkt für die Afrikanische Union für die Festlegung konkreter, bezifferbarer Maßnahmen sein, die im Verkehrssektor gemeinsam mit allen afrikanischen und europäischen Partnern weiter entwickelt werden können. Die für 2009 vorgesehene Folgekonferenz für die Strategie und die Umsetzung der TEN-V steht den Partnern aus den Mittelmeerländern und aus Afrika offen. Sie bietet die Gelegenheit, im Rahmen der Partnerschaft Afrika-EU, ein informelles Forum für den Verkehrssektor einzurichten, in dem sich alle zwei Jahre neben den bereits an der Partnerschaft beteiligten Akteuren der Institutionen, den Verkehrsbetreibern, den europäischen und afrikanischen Verbänden sowie den internationalen Geldgebern zusammenfinden; so können spezifische Fragen dieses Schlüsselsektors eingehender diskutiert werden. Als nächster Schritt würde nach Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung ein Plan prioritärer Aktionen und deren Finanzierung festgelegt. Der nächste Gipfel EU-Afrika, der Ende 2010 in Afrika stattfinden wird, bietet Gelegenheit, die bei der Umsetzung dieses Aktionsplans erzielten Fortschritte zu prüfen.

¹⁶ www.civitas.eu.

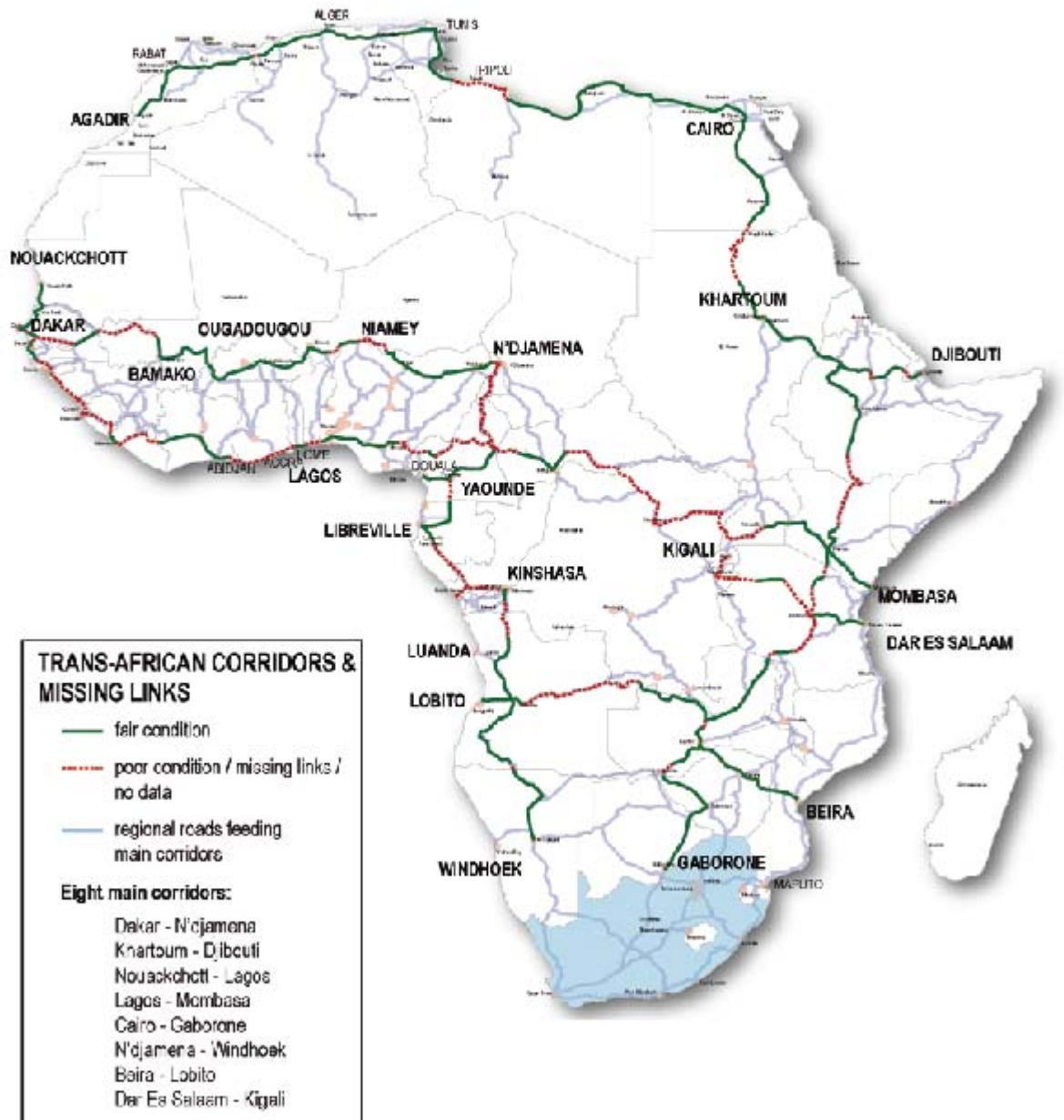
ANHANG

1. Ausbau der wichtigsten Achsen des transeuropäischen Netzes auf die Nachbarländer



2. Corridors de transport routier transafricain

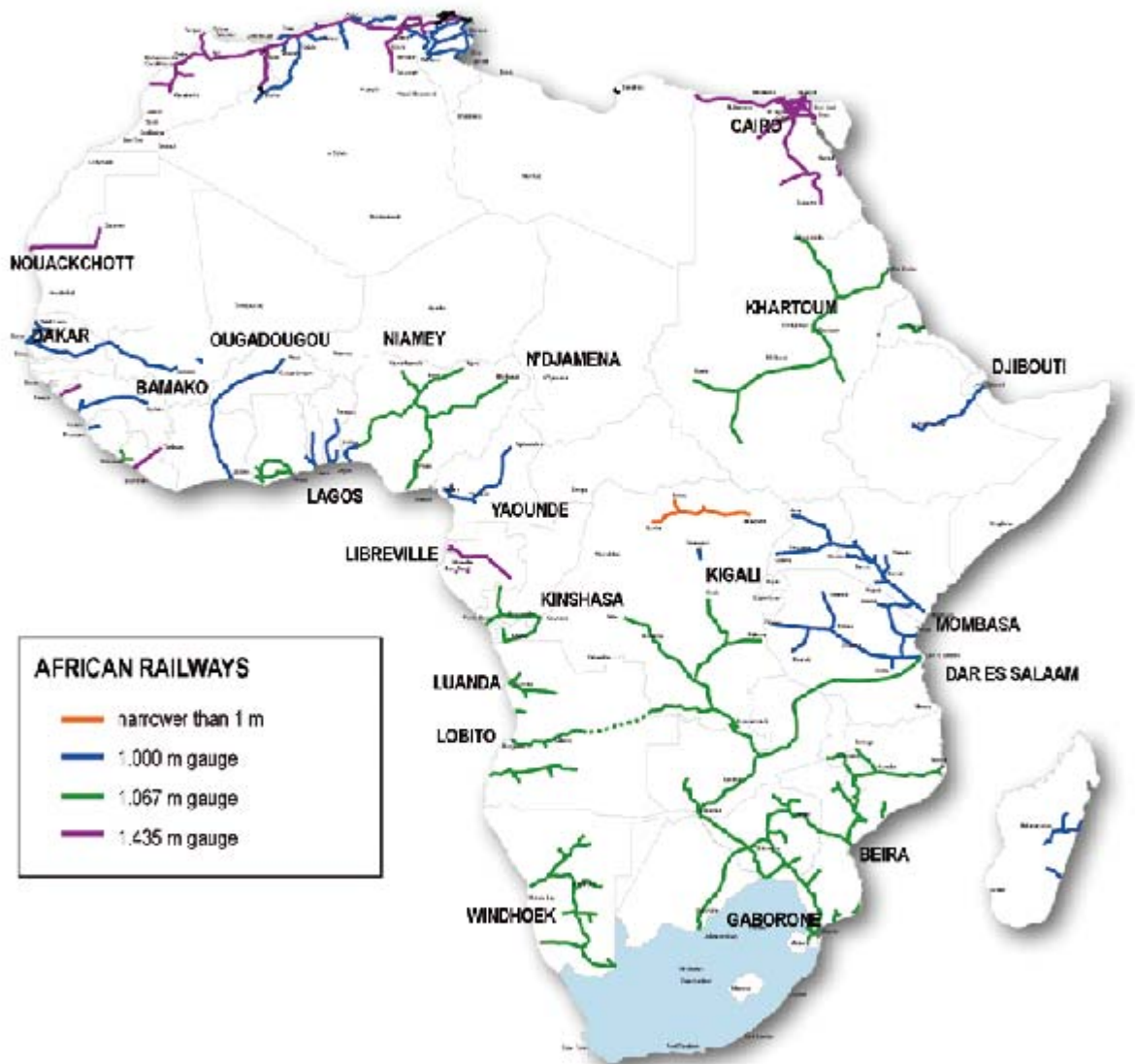
Trans-African Road Transport corridors



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.

3. Das afrikanische Schienennetz

African Railways



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.