



Brüssel, den 21. September 2018
(OR. en)

12360/18

COASI 228
ASIE 46
TRANS 405
COEST 177
ASEM 5
ENER 308
CYBER 202
ENV 607
DIGIT 178
CLIMA 162
DEVGEN 144
SUSTDEV 1
ECOFIN 838
COMPET 613

EDUC 327
RECH 385
CULT 100
WTO 240
RELEX 774
OCDE 6
CCG 30
AVIATION 118
FIN 704
FISC 377
POLGEN 157
TOUR 7
MIGR 132

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	20. September 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	JOIN(2018) 31 final
Betr.:	GEMEINSAME MITTEILUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS, DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN UND DIE EUROPÄISCHE INVESTITIONSBANK Förderung der Konnektivität zwischen Europa und Asien – Elemente einer EU-Strategie

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument JOIN(2018) 31 final.

Anl.: JOIN(2018) 31 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

HOHE VERTRETERIN
DER UNION FÜR
AUSSEN- UND
SICHERHEITSPOLITIK

Brüssel, den 19.9.2018
JOIN(2018) 31 final

**GEMEINSAME MITTEILUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS,
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN UND DIE EUROPÄISCHE
INVESTITIONSBANK**

**Förderung der Konnektivität zwischen Europa und Asien – Elemente einer EU-
Strategie**

**GEMEINSAME MITTEILUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,
DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS,
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN UND DIE EUROPÄISCHE
INVESTITIONSBANK**

**Förderung der Konnektivität zwischen Europa und Asien – Elemente einer EU-
Strategie**

1. Einleitung

Die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Asien sind von globaler Bedeutung und dürften sich in den kommenden Jahren weiter intensivieren. Auf Asien, dessen Anteil an der Weltbevölkerung bei rund 60 % liegt, entfallen 35 % der EU-Exporte (618 Mrd. EUR) und 45 % der EU-Importe (774 Mrd. EUR)¹. Die wachsende globale Interdependenz bietet Europa und Asien Chancen für eine verstärkte Zusammenarbeit, eine friedliche politische Kooperation, faire und engere Wirtschaftsbeziehungen, einen umfassenden gesellschaftlichen Dialog und eine Zusammenarbeit im Bereich der internationalen und regionalen Sicherheit. Gemeinsam können Europa und Asien Motor für einen stärker kooperativen Ansatz in der Weltpolitik und im Hinblick auf globale Stabilität und regionalen wirtschaftlichen Wohlstand sein.

Als Voraussetzung dafür, diese Zusammenarbeit weiter zu verstärken und die von der Weltwirtschaft gebotenen Chancen zu nutzen, sollten die EU und Asien für eine effiziente und nachhaltige Konnektivität sorgen. Die Konnektivität² trägt zu Wirtschaftswachstum und Beschäftigung bei und fördert nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit und den Handel weltweit, sondern auch den Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehr in und zwischen Europa und Asien.

Schätzungen zufolge wird Asien in den kommenden Jahrzehnten Infrastrukturinvestitionen in Höhe von über 1,3 Billionen EUR pro Jahr benötigen, um die derzeitigen Wachstumsraten aufrechtzuerhalten und sich dem Klimawandel anzupassen³. Im Vergleich dazu wird in der EU der Bedarf an Investitionen in das transeuropäische Verkehrsnetz im Zeitraum 2021-2030 auf 1,5 Billionen EUR geschätzt. Die anstehenden Herausforderungen beschränken sich jedoch nicht auf die Investitionstätigkeit. Asien umfasst verschiedene Regionen, die sich wiederum aus Ländern zusammensetzen, die im Hinblick auf Wirtschaftsmodell und Entwicklungsstand sehr unterschiedlich sind. Um den Marktzugang und den grenzüberschreitenden Waren-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr zu fördern, bedarf es kohärenter und aufeinander abgestimmter Vorschriften, Standards und Verfahren. Hohe Umwelt- und Sozialstandards, eine angemessene Planung und eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse für den gesamten Lebenszyklus sind Voraussetzung für langfristig nachhaltige Investitionen in die Konnektivität. Die fiskalische und finanzielle Nachhaltigkeit von Infrastrukturvorhaben muss sichergestellt werden, um das Risiko einer übermäßigen Verschuldung zu vermeiden.

Deshalb schlägt die Kommission eine Reihe von Elementen für eine **EU-Strategie zur Förderung der Konnektivität zwischen Europa und Asien** vor, die konkrete politische Vorschläge und Initiativen zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Europa und Asien,

¹ Zahlen für 2016, abrufbar unter: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf

² Wie in der Erklärung des Vorsitzes anlässlich der 13. ASEM-Tagung der Außenminister in Na Pyi Taw, Myanmar vom 20. bis 21. November definiert.

³ Asiatische Entwicklungsbank, „Meeting Asia's Infrastructure Needs“, 2017.

unter anderem durch interoperable Verkehrs-, Energie- und digitale Netze, umfassen⁴. Diese Mitteilung ist auch Teil des EU-Beitrags zum 12. Asien-Europa-Treffen (ASEM) im Oktober 2018, das Gelegenheit zur Förderung der Konnektivität und Zusammenarbeit mit Partnern in Asien bietet.

Diese Mitteilung ist im Zusammenhang mit dem Vorschlag der Kommission für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen⁵ zu sehen, in dem klare Prioritäten festgelegt sind, die in den jüngsten Mitteilungen der Kommission⁶ weiter präzisiert wurden, welche auch die Bereitstellung von Mitteln für die weltweite Förderung und Unterstützung privater Investitionen vorsehen.

2. Der europäische Weg: nachhaltige, umfassende und auf Regeln beruhende Konnektivität

In den letzten Jahrzehnten hat die EU die interne Konnektivität energisch vorangetrieben. Durch die Schaffung des **Binnenmarkts** hat sie den freien Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital ermöglicht. EU-weit geltende Vorschriften – wie die EU-Regeln für staatliche Beihilfen und die Vergabe öffentlicher Aufträge – stellen einen fairen und transparenten Wettbewerb sicher. Maßnahmen in weiteren EU-Politikbereichen gewährleisten den Umweltschutz, die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger sowie soziale und individuelle Rechte⁷. In ähnlicher Weise fördert die EU auch eine Kreislaufwirtschaft, geringe Treibhausgasemissionen und eine klimaresistente Zukunft, um sowohl die Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG) als auch die im Pariser Klimaschutzübereinkommen festgelegten Ziele zu erreichen. Diese Maßnahmen haben Investitionen in die grenzüberschreitende Konnektivität gefördert, die auf transeuropäischen Netzen (TEN) beruht, die sich wiederum auf klar definierte Prioritäten und Standards stützen. Bürger und Unternehmen sind Nutznießer der Konnektivität – sie profitieren von den Vorteilen einer effizienten europaweiten Infrastruktur, eines freien und fairen Wettbewerbs sowie gemeinsamer Normen. Der EU-Binnenmarkt hat zu mehr Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit geführt und kann weltweit Modellcharakter haben.

Die Konnektivitätspolitik der EU zielt darauf ab, die Effizienz des EU-Binnenmarkts zu fördern und die Konnektivität weltweit zu verbessern, wobei der Schwerpunkt auf den Vorteilen für die Menschen und auf deren Rechten liegt. Zur Verwirklichung dieser Ziele tragen Maßnahmen in den folgenden Politikbereichen bei: nachhaltige Entwicklung, Dekarbonisierung, Digitalisierung, Investitionen, Innovation und Führungsrolle in der Weltpolitik.

⁴ Die Bedeutung der Konnektivität für den Wohlstand wird in den zehn Prioritäten der Europäischen Kommission, in der globalen Strategie für die Außen- und Sicherheitspolitik der EU und im europäischen Konsens über die Entwicklungspolitik anerkannt.

⁵ Mitteilung „Ein moderner Haushalt für eine Union, die schützt, stärkt und verteidigt: Mehrjähriger Finanzrahmen 2021-2027“ (COM(2018) 321).

⁶ Mitteilung „Neue Allianz Afrika-Europa für nachhaltige Investitionen und Arbeitsplätze“, COM (2018) 643 und Mitteilung „Auf dem Weg zu einer effizienteren Finanzarchitektur für Investitionen außerhalb der Europäischen Union“, COM (2018) 644.

⁷ Die Pflicht zur Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Infrastrukturvorhaben wurde erstmals im Jahr 1985 in das EU-Recht aufgenommen. Es gelten die Grundsätze der Vorsorge und Vorbeugung, der Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen, sowie das Verursacherprinzip. Siehe Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Artikel 174 Absatz 2.

Auf der Grundlage ihrer eigenen Erfahrungen setzt sich die EU für ein Konzept der nachhaltigen, umfassenden und auf Regeln beruhenden Konnektivität ein:

- **Nachhaltige Konnektivität.** Um zur Steigerung der Produktivität und zur Schaffung von Wachstum und Arbeitsplätzen beizutragen, müssen Konnektivitätsvorhaben die Markteffizienz wahren und finanziell tragfähig sein. Um den Herausforderungen des Klimawandels und der Umweltzerstörung gerecht zu werden, müssen Konnektivitätsvorhaben unter Einhaltung hoher Standards und auf der Grundlage von Umweltverträglichkeitsprüfungen die Dekarbonisierung der Wirtschaft fördern. Um den sozialen Fortschritt zu fördern, müssen bei Konnektivitätsvorhaben hohe Standards in Bezug auf Transparenz und Verwaltungshandeln eingehalten und die von den Vorhaben betroffenen Menschen mithilfe angemessener öffentlicher Konsultationen einbezogen werden. Bei Konnektivitätsmaßnahmen sollten negative Nebeneffekte wie Umweltauswirkungen, Verkehrsüberlastung, Lärm, Umweltverschmutzung und Unfälle begrenzt werden. Kurzum muss die Konnektivität auf lange Sicht wirtschaftlich, finanziell, ökologisch und sozial nachhaltig sein.
- **Umfassende Konnektivität.** Bei der Konnektivität geht es um Netze und die Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalströme, die sie ermöglichen. Es geht also um Verkehrsverbindungen auf dem Luft-, Land- oder Seeweg. Es geht um digitale Netze, vom Mobilfunk bis hin zum Festnetz, vom Internet-Backbone bis hin zum Teilnehmeranschluss, von Kabeln bis hin zu Satelliten. Und es geht um Energienetze und Energieflüsse, von Erdgas und Flüssigerdgas (LNG) bis hin zu Stromnetzen, von erneuerbaren Energien bis hin zur Energieeffizienz. Die Synergien zwischen diesen drei Bereichen, die manchmal zu neuen innovativen und Formen der Konnektivität führen, sollten optimiert werden. Da die Konnektivität eine entscheidende menschliche Dimension besitzt, sollten die Interessen und Rechte der Menschen im Mittelpunkt jeder Konnektivitätspolitik stehen.
- **Auf internationalen Regeln beruhende Konnektivität.** Voraussetzung für einen effizienten, fairen und reibungslosen Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr sind klare Regeln. International vereinbarte und von internationalen Organisationen und Institutionen unterstützte Verfahren, Regeln, Übereinkommen und technische Normen ermöglichen die Interoperabilität von Netzen und den Handel über Grenzen hinweg. In ihrem Binnenmarkt gewährleistet die EU die Nichtdiskriminierung und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen und fördert ein offenes und transparentes Investitionsumfeld bei gleichzeitigem Schutz ihrer kritischen Vermögenswerte⁸. Die EU sollte weiterhin offene und transparentere Auftragsvergabeverfahren fördern, die den Unternehmen einheitliche Wettbewerbsbedingungen bieten.

Auf dieser Grundlage wird die EU auf dreierlei Weise mit ihren Nachbarn und ihren Partnern in Asien zusammenarbeiten:

- Erstens durch einen Beitrag zum Aufbau effizienter Verbindungen und Netze zwischen Europa und Asien in Form von wichtigen Verkehrskorridoren, digitalen

⁸ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Europäischen Union (COM(2017) 487).

Verbindungen und Zusammenarbeit im Energiebereich im Dienste der Menschen und der jeweiligen Volkswirtschaften.

- Zweitens durch Errichtung von Konnektivitätspartnerschaften auf der Grundlage gemeinsam vereinbarter Regeln und Standards zur besseren Steuerung des Personen-, Waren-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehrs.
- Drittens durch einen Beitrag zur Deckung des erheblichen Investitionsbedarfs mithilfe der verstärkten Mobilisierung von Ressourcen und EU-Finanzmitteln und mithilfe von gestärkten internationalen Partnerschaften.

3. Effizientere Verbindungen zwischen Europa und Asien

Um die Effizienz bestehender und künftiger Netze weiter zu stärken, sollte die Union gemeinsam mit ihren Partnern die Verkehrs-, Energie- und digitalen Verbindungen zwischen Europa und Asien angehen und dabei den raschen technologischen Wandel berücksichtigen, der sich stark auf die Konnektivität auswirkt. Neben den physischen Verbindungen zwischen Europa und Asien sollten die EU und ihre Partner auch die Konnektivität und Mobilität von Studierenden, Wissenschaftlern und Forschern fördern.

3.1. Verkehr

Sowohl die Union als auch ihre Partner in Asien haben ein Interesse am Auf- und Ausbau effizienter, wirtschaftlich tragfähiger und umweltfreundlicher Handelswege und Korridore zwischen Europa und Asien. Wertmäßig erfolgt der Welthandel heute zu 70 % auf dem Seeweg und zu 25 % auf dem Luftweg, während der Schienenverkehr nach wie vor eine relativ geringe Rolle spielt. Alle Sektoren bieten erhebliches Wachstumspotenzial.

Die EU sollte gemeinsam mit ihren Nachbarn und asiatischen Partnern die Verkehrsverbindungen verbessern und auf die **Anbindung des bereits gut ausgebauten transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) an Netze in Asien** hinarbeiten. Das transeuropäische Verkehrsnetz beruht auf klaren Prioritäten und Standards, die den grenzüberschreitenden und interoperablen multimodalen Verkehr, d. h. eine Kombination aus Schienenverkehr, Seeverkehr und Binnenschifffahrt, ermöglichen und fördern. Um dieses Ziel zu erreichen, könnte die EU ihren Partnern gegebenenfalls technische Hilfe anbieten, um sie bei der Planung und Vernetzung ihrer Verkehrssysteme zu unterstützen, und gegebenenfalls einen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur leisten (siehe Abschnitt 4). Neue Methoden zur Bewertung der Konnektivität, z. B. Konnektivitätsindizes, werden helfen, Defizite und Chancen zu ermitteln. Die EU sollte auch dazu beitragen, die Verkehrsverbindungen mit Asien sicherer zu machen.

Konnektivität und Sicherheit

Die Welt ist zunehmend auf hochentwickelte Datennetze und -übertragungen, Energieverbindungen, zeitlich genau abgestimmte Wertschöpfungsketten und Mobilität der Menschen angewiesen. Zwischen der Erleichterung dieser Ströme und der Gewährleistung ihrer Sicherheit muss das richtige Gleichgewicht gefunden werden - nur so lassen sie sich wirksam steuern. In einer Zeit von hybriden Bedrohungen und Terrorismus kommt es sehr auf die „Sicherheit der Ströme“ an. Der Zugang zu Handelswegen hängt nach wie vor von angemessenen politischen und sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen und von der Bewältigung von Herausforderungen wie grenzüberschreitender organisierter Kriminalität, Schleuserkriminalität und sonstiger illegaler Schmuggel-/Handelsaktivitäten, Cyberattacken und Angriffen auf die Verkehrs- und Energiesicherheit ab. Diese Herausforderungen können nicht allein durch interne oder externe Maßnahmen einzelner Länder oder Organisationen angegangen werden. Die EU sollte mit den Partnerländern zusammenarbeiten, um die Verkehrsverbindungen mit Asien sicherer zu machen,

- **Luftverkehr**

EU-Luftverkehrsabkommen mit Drittländern schaffen neue wirtschaftliche Perspektiven, indem sie Märkte öffnen und Investitionsmöglichkeiten fördern. Um die weitere Zunahme des Luftverkehrs zum Nutzen der Bürger und Unternehmen aus der EU und aus den Partnerländern zu ermöglichen, verhandelt die EU derzeit mit mehreren Ländern in der EU-Nachbarschaft und in Asien über Luftverkehrsabkommen⁹. Dabei trägt die EU auch den Umwelt- und Klimaauswirkungen des Luftverkehrs, insbesondere der Frage der Luftverkehrsemissionen, Rechnung. Die EU wird weiterhin innerhalb Europas, in Asien und darüber hinaus die erforderliche **langfristige Dekarbonisierung** des Luftverkehrs fördern, unter anderem durch Unterstützung der wirksamen Umsetzung internationaler Übereinkünfte¹⁰ und durch gezielte Maßnahmen zum Aufbau von Kapazitäten in den Partnerländern.

- **Seeverkehr**

Die EU unterstützt einen sauberen und nachhaltigen Seeverkehr durch Entwicklung EU-weiter Politikmaßnahmen und Beteiligung an internationalen Bemühungen um Umweltschutz, unter anderem im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO). Im Rahmen ihrer Strategie zur Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor wird die Kommission die Verwendung **alternativer Kraftstoffe** in Häfen in Europa und Asien weiter fördern. Durch die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Drittländern in Asien auf der Grundlage einschlägiger **Seeverkehrsabkommen** wird die EU zur Regulierung und Erleichterung des Seeverkehrs beitragen. Zur Beschleunigung der Zollformalitäten sollte sie ihre Initiativen zur Digitalisierung und Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten in den Häfen in Asien weiter fördern¹¹. Die EU sollte auch die allgemeinere Anwendung der Rotterdam-Regeln fördern, wodurch die Nutzung elektronischer Dokumente im Seeverkehr erleichtert würde¹². Zur Stärkung der maritimen Sicherheit sollte die EU zusätzliche Maßnahmen vorschlagen und die internationalen Bemühungen, auch im Rahmen der IMO, weiter unterstützen. Die EU sollte die Brückenfunktion des Schwarzmeerbeckens weiter ausbauen.

- **Landverkehr**

Im Bereich des **Schienenverkehrs** sollte die EU gemeinsam mit ihren Partnern darauf hinarbeiten, die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverbindungen durch Verkürzung der Transitzeiten und Erhöhung der Auslastung zu verbessern. Die EU hat das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) bereits auf die westlichen Balkanländer ausgedehnt und vor Kurzem eine weitere Ausdehnung mit sechs Ländern der Östlichen Partnerschaft (Armenien,

⁹ Die Verhandlungen mit Armenien wurden inzwischen abgeschlossen; die Verhandlungen mit dem ASEAN, Aserbaidschan, der Türkei und Katar sind noch im Gange. Die Kommission hat ein Abkommen mit der Ukraine über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum und ein bilaterales Flugsicherheitsabkommen mit China paraphiert und führt auch Verhandlungen mit Japan über ein Flugsicherheitsabkommen.

¹⁰ ICAO-Abkommen.

¹¹ Mitteilung „Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018“, COM(2009) 8.

¹² VN-Übereinkommen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See (2008).

Aserbaidshan, Belarus, Georgien, Moldau, Ukraine) vereinbart. Sowohl die **Nord-Süd**-¹³ als auch die **Ost-West**-¹⁴-Schienenverbindungen könnten künftig eine wichtige Rolle spielen. Insbesondere auf der Schienenverbindung zwischen der EU und China wird eine starke Zunahme des Verkehrsvolumens verzeichnet. Die Herausforderungen hinsichtlich der langfristigen wirtschaftlichen Rentabilität und der Wettbewerbsneutralität dieser Schienenverbindung müssten allerdings angegangen werden. Die EU unterstützt die Initiative der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) zur Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften über den Eisenbahngüterverkehr auf dem gesamten eurasischen Kontinent. Die EU wird mit den zuständigen Schienenverkehrsorganisationen zusammenarbeiten, um die Anwendung der EU-Rechtsrahmen für technische Spezifikationen und Sicherheitsmanagement auszuweiten¹⁵. Für die Verbindung zwischen Europa und Asien macht der **Straßengüterverkehr** eher Sinn auf mittleren Entfernungen (z. B. nach Zentralasien) und als Sekundärverkehrsnetz in Verbindung mit anderen Verkehrsträgern. Dabei kommt es entscheidend darauf an, neben angemessenen sozialen Bedingungen für die Arbeitnehmer in diesem Sektor auch einen fairen Wettbewerb zwischen Kraftverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Bei ihrer Zusammenarbeit mit asiatischen Ländern sollte sich die EU darauf konzentrieren, durch den Austausch bewährter Verfahren und der am besten geeigneten Ansätze zur Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr die **Straßenverkehrssicherheit** zu fördern. Die EU wird dazu beitragen, den Austausch von **Zollinformationen** zu fördern und die Zusammenarbeit beim Transit sowohl bilateral als auch im Rahmen der Weltzollorganisation (WZO) auszubauen.

3.2. Digitale Konnektivität

Hochleistungsnetzverbindungen **sind für die Weiterentwicklung der digitalen Wirtschaft von entscheidender Bedeutung**. Die Backbone-Netzverbindungen mit asiatischen und anderen Drittländern werden zur Entstehung eines voll integrierten Netzes beitragen, das die Bandbreite und die sonstigen Qualitätskriterien bietet, die für diese zunehmend kritische Infrastruktur erforderlich sind. Der allgemeine und erschwingliche Zugang zum Internet ist ein bewährter **Motor der sozioökonomischen Entwicklung**.

In ihren Beziehungen zu den Ländern Asiens sollte die EU ein friedliches, sicheres und offenes IKT-Umfeld fördern und gleichzeitig Bedrohungen der Cybersicherheit angehen und den Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten im Internet, einschließlich des Schutzes personenbezogener Daten, gewährleisten. Ein kohärenter Regulierungsansatz ist erforderlich, um private und öffentliche Investitionen in die „digitale“ Infrastruktur¹⁶ sowie Strategien und Anreize zur Überwindung der digitalen Kluft, insbesondere in abgelegenen Regionen oder Binnenstaaten, zu unterstützen. Zu diesem Zweck wird die Union auch in Asien ihre **Strategie „Digital4Development“**¹⁷ verfolgen und digitale Technologien und Dienste als Mittel zur Förderung der sozioökonomischen Entwicklung unterstützen.

¹³ Die Nord-Süd-Schienenverbindungen verbinden das Mittelmeer, das Schwarze Meer und den Golf mit der Nordsee, der Ostsee und der Arktis.

¹⁴ Die Ost-West-Schienenverbindungen verbinden die EU mit China und Zentralasien.

¹⁵ Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen.

¹⁶ Siehe Mitteilung „Ein modernes Budget für eine Union, die schützt, stärkt und verteidigt“, COM (2018) 321, in der die Kommission vorgeschlagen hat, im Zeitraum 2021-2027 die digitale Konnektivität mit Asien und anderen Ländern über die Fazilität „Connecting Europe“ zu fördern.

¹⁷ Siehe Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Digital4Development: mainstreaming digital technologies and services into EU Development Policy“, SWD(2017) 157.

3.3. Konnektivität im Energiebereich

In Verbindung mit den Zielen für erneuerbare Energien und Energieeffizienz bis 2020 und der Strategie für die Energieunion hat die Liberalisierung des Energiemarktes in der EU den marktgesteuerten Wandel hin zu sauberer Energie vorangetrieben. Sie hat die Entstehung eines Elektrizitätsnetzverbunds mit geringeren CO₂-Emissionen begünstigt, der für den Wettbewerb und die Integration variabler erneuerbarer Energiequellen von entscheidender Bedeutung ist. Auf der Grundlage ihrer Erfahrungen sollte die EU **regionale Konnektivitätsplattformen** im Energiebereich unterstützen, die den Schwerpunkt auf Marktprinzipien legen, die Modernisierung des Energiesystems, die Einführung sauberer (dezentraler) Lösungen und die Energieeffizienz fördern und die **Konnektivität im Energiebereich zwischen und mit Partnern in Asien unterstützen**.

3.4. Die menschliche Dimension der Konnektivität

Die Mobilität von Studierenden, Akademikern und Forschern und die Kontakte zwischen sind **für das gegenseitige Verständnis und das Wirtschaftswachstum von entscheidender Bedeutung**. Seit 2014 wurden die Mobilität von über 18 000 Studierenden, Forschern und Lehrkräften im Rahmen verschiedener Programme finanziert. Die EU sollte den Austausch von Studierenden und Wissenschaftlern mit asiatischen Ländern im Rahmen des Programms Erasmus und der Marie-Sklodowska-Curie-Maßnahmen sowie durch die gegenseitige Anerkennung von Diplomen und den regionalen Austausch von Forschern und Innovatoren weiter ausbauen. Daneben sollte sie die Zusammenarbeit zwischen Städten fördern, auch zwischen den Kulturhauptstädten der EU und ihren Pendants in Asien. Ebenso sollten die Mobilität von Künstlern und die Zusammenarbeit im Sport gefördert werden.

Schlüsselmaßnahmen zu Abschnitt 3

Die Kommission wird folgende Maßnahmen umsetzen:

- *Entwicklung einer Methodik zur Bewertung der Nachhaltigkeit der Konnektivität in Europa und Asien und ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen in der EU und deren Regionen;*
- *Förderung des Datenaustauschs in den Bereichen Zoll- und digitale Verkehrskorridore und Bewertung der Risiken;*
- *Fortsetzung der Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen mit dem Verband Südostasiatischer Nationen (ASEAN), Aserbaidschan, der Türkei und Katar und Unterzeichnung bilateraler Flugsicherheitsabkommen mit der Volksrepublik China (China) und Japan;*
- *Förderung von Übereinkünften zur Verringerung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen im Rahmen internationaler Foren, insbesondere im Luft- und Seeverkehr;*
- *Förderung der Digitalisierung und der Vereinfachung der Verwaltungsverfahren im Seeverkehr in Asien und den Schwarzmeeranrainerstaaten sowie Annahme der Rotterdam-Regeln;*
- *Prüfung der Möglichkeit einer Verlängerung des Mandats des Koordinators (der Koordinatoren) der TEN-V-Korridore in der Erweiterungs- und Nachbarschaftsregion im Rahmen der geplanten Überprüfung der TEN-V-Verordnung, die bis 2023 abgeschlossen sein muss;*
- *Ausarbeitung von Normen für den ethischen Umgang mit vorausschauenden*

Technologien wie z. B. künstlicher Intelligenz und Förderung der vollständigen Einhaltung der Regeln für ein verantwortungsbewusstes staatliches Handeln im Internet;

- *Weitere Förderung des Programms Erasmus und der Marie-Sklodowska-Curie-Maßnahmen in Asien sowie von entsprechenden Gegenseitigkeitsvereinbarungen, um den Austausch und die Mobilität zu verbessern.*

4. Aufbau internationaler Partnerschaften für nachhaltige Konnektivität

Die Parameter für die Zusammenarbeit im Bereich der nachhaltigen Konnektivität hängen von einem **breiten Spektrum von Akteuren** und Faktoren ab¹⁸. Um wirksam auf die Konnektivität hinzuarbeiten, sollte die EU die bestehenden bilateralen, regionalen und internationalen Partnerschaften stärken und weiter neue Partnerschaften aufbauen, die von Nachhaltigkeit, Offenheit und Inklusivität geprägt sind und auf Regeln basieren.

4.1. Bilaterale Zusammenarbeit

Die EU ist für Asien ein wichtiger Kooperationspartner in den Bereichen **Entwicklung und Investitionen**. Die Entwicklungsdialoge, die sich auch auf Investitionen und nachhaltige Konnektivität erstrecken, sollten auf die potenzielle Zusammenarbeit mit Drittländern ausgeweitet werden. In diesem Zusammenhang können die EU und ihre asiatischen Partner die Zusammenarbeit verstärken, um das rechtliche Umfeld, die Verwaltung der öffentlichen Finanzen und die Mobilisierung inländischer Ressourcen zu verbessern. Die EU wird außerdem Unterstützung anbieten, unter anderem technische Hilfe zur Stärkung der Planungskapazitäten sowie zur Entwicklung und Umsetzung von Projekten, Strategien und Regulierungssystemen für nachhaltige Konnektivität auf der Grundlage internationaler Standards und bewährter Verfahren.

Die bilaterale Zusammenarbeit mit einzelnen Ländern sollte an deren jeweilige Situation angepasst werden. Mit China beispielsweise sollte die EU die bestehende Zusammenarbeit im Bereich der entsprechenden Infrastruktur- und Entwicklungsinitiativen stärken und dabei die Umsetzung der Grundsätze des Marktzugangs und einheitlicher Wettbewerbsbedingungen fördern sowie im Rahmen von Konnektivitätsinitiativen internationale Standards zugrunde legen. Was Japan anbelangt, so sollte die EU die Bemühungen zur Förderung der internationalen Standards und der regionalen Zusammenarbeit in Asien eng koordinieren, insbesondere durch die Neubelebung des Verkehrsdialogs mit Japan. In Südostasien sollte die EU den im Jahr 2011 begonnenen Verkehrsdialog mit Singapur fortsetzen.

Gleichzeitig sollte die EU den Dialog über nachhaltige Konnektivität mit anderen Partnern wie Afghanistan, Indien, Indonesien, Iran, Pakistan, Russland, der Republik Korea, der Türkei und den zentralasiatischen Ländern sowie mit Australien und den Vereinigten Staaten ausbauen.

Nachhaltige Konnektivität im Kontext der Erweiterungs- und der Nachbarschaftspolitik der EU

Die Konnektivität ist ein wichtiger Aspekt der Erweiterungs- und der Nachbarschaftspolitik

¹⁸ Siehe Gemeinsame Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD (2017) 436, „Euro-Asian Connectivity Mapping Exercise — Main Findings“ zu den verschiedenen Konnektivitätsinitiativen der EU-Partner.

der EU. Da die Länder, die unter diese Politik fallen, ihre Konzepte an diejenigen der EU annähern oder angleichen, wird die nachhaltige Konnektivität nach und nach in ihre Rechtsvorschriften aufgenommen.

Im Kontext der neuen Westbalkan-Politik der EU¹⁹ hat die Kommission vor kurzem Leitinitiativen für die Verstärkung der Konnektivität und für eine Digitale Agenda für die Region ins Leben gerufen. Darüber hinaus wird in der auf dem Gipfeltreffen EU-Westbalkan vom Mai 2018 abgegebenen Erklärung von Sofia zugesichert, dass die Konnektivität in all ihren Aspekten – Verkehr, Energie, digitaler Sektor und menschliche Dimension – erheblich verstärkt werden soll²⁰. Neben der jüngsten Zusage zum Ausbau der Zusammenarbeit im Bereich der digitalen Wirtschaft wird derzeit ein Aktionsplan für Verkehrsinvestitionen in den Ländern der Östlichen Partnerschaft ausgearbeitet.

In diesem Zusammenhang wird die Kommission dafür sorgen, dass die nachhaltige Konnektivität in der Erweiterungs- und der Nachbarschaftspolitik der EU umfassender berücksichtigt wird und dass die technische und regulatorische Konvergenz in diesem Bereich weiterhin gefördert wird. Darüber hinaus wird sie weitere Unterstützung für die Umsetzung der Rechtsvorschriften über das öffentliche Auftragswesen und für die Transparenz und bewährte Verfahren in diesen Sektor leisten.

4.2. Regionale Zusammenarbeit

Die EU verfügt über Erfahrungen mit der Einrichtung regionaler Kooperationsstrukturen, z. B. in der Ostseeregion. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Partnerländern, internationalen Organisationen und Finanzinstitutionen sollte die EU in Bezug auf Asien in Betracht ziehen, **regionale Kooperationskonzepte für Konnektivität** zu entwickeln, die eine Analyse von konnektivitätsrelevanten Tätigkeiten in bestimmten Regionen, von Konnektivitätslücken und von Möglichkeiten für die Zusammenarbeit zur Unterstützung der Konnektivität zwischen der EU und Asien bieten.

In Asien gibt es mehrere internationale Organisationen und Mechanismen mit Mandaten, die die Konnektivität betreffen²¹. Wie die EU mit diesen Organisationen zusammenarbeitet, hängt von deren Aktivitäten und Tätigkeitsbereichen ab. ASEM ist eine wichtige Plattform für die Zusammenarbeit mit den wichtigsten Partnern in Asien. Die EU sollte ihre Zusammenarbeit mit dem ASEAN, einem zentralen Akteur auf dem Gebiet der Konnektivität in Südostasien, weiter vertiefen, um den Gesamtplan zur ASEAN-Konnektivität 2025 und die Konvergenz der darin vorgesehenen Normen, unter anderem durch den laufenden Verkehrsdialo, zu unterstützen²². Schließlich sollte die EU auch die regionale

¹⁹ Mitteilung „Eine glaubwürdige Erweiterungsperspektive für und ein verstärktes Engagement der EU gegenüber dem westlichen Balkan“, COM(2018) 65.

²⁰ Erklärung von Sofia (Mai 2018). Abrufbar unter: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10482-2018-INIT/en/pdf>

²¹ U.a. ASEM, ASEAN, Initiative für sektorenübergreifende technische und wirtschaftliche Kooperation der Länder am Golf von Bengalen, Regionale Wirtschaftskooperation Zentralasiens, Südasiatische Vereinigung für regionale Zusammenarbeit, Subregionale Wirtschaftskooperation Südasiens und Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit.

²² Gegebenenfalls könnte die EU auf technischer Ebene mit der Eurasischen Wirtschaftsunion und ihren Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um eine engere Annäherung von deren technischen Vorschriften und Normen an die internationalen Regelungen zu erreichen.

Zusammenarbeit im Bereich nachhaltige Konnektivität als Schlüsselaspekt ihrer Strategie für Zentralasien fördern.

4.3. Internationale Zusammenarbeit

Die internationale Zusammenarbeit spielt eine zentrale Rolle bei der Festlegung rechtlicher Rahmen und konkreter Formen der Konnektivität. Sie ist ein wichtiger Faktor bei der Stärkung der Nachhaltigkeit dieser Rahmenbedingungen, wie die jüngste EU-Initiative zur Meerespolitik zeigt.

Meerespolitik
Die EU setzt sich für die Freiheit der Schifffahrt und eine nachhaltige Meerespolitik ein. Im November 2016 wurden in einer gemeinsamen Mitteilung ²³ 50 Maßnahmen für sichere, saubere und nachhaltig bewirtschaftete Ozeane in der ganzen Welt vorgeschlagen, wobei „Meerespartnerschaften“ mit Schlüsselakteuren angestrebt werden. Gemeinsam mit der Weltbank hat die EU einen „Entwicklungsrahmen der blauen Wirtschaft“ entwickelt, der Küstenstaaten, Regionen und Gemeinschaften über einen Zeitraum von 30 Jahren beim Übergang zu einer blauen Wirtschaft unterstützen wird. Zu diesem Zweck wird ein Mischfinanzierungsmechanismus für Investitionen öffentlich-privater Partnerschaften eingeführt.

Internationale Organisationen²⁴ erarbeiten **internationale Übereinkünfte und Normen**, die mit Blick auf die Bekämpfung des Klimawandels und der Umweltzerstörung, die Förderung des Marktzugangs und eines freien und fairen Handels sowie die Gewährleistung der **Interoperabilität der Netze** anerkannt und durchgesetzt werden müssen²⁵. Gemeinsam verabschiedete internationale Normen sehen eine technische Harmonisierung vor, die die Interoperabilität der verschiedenen Netze ermöglicht. Internationale und europäische Normungsorganisationen²⁶ sind wichtige Partner der EU, die die technische Harmonisierung in Europa und Asien auf der Grundlage einer einvernehmlichen Ausarbeitung von industriegesteuerten Normen gewährleisten. Die Kommission wird mit diesen Organisationen und den betreffenden Industriezweigen zusammenarbeiten, um den Bedarf an Normen im Bereich der Konnektivität zu prüfen. Die Kommission wird die Bereitstellung technischer Hilfe ausweiten und sich enger mit den einschlägigen internationalen Organisationen und ausländischen Partnern abstimmen, um das Engagement wichtiger Drittländer für diese Normen und eine breitere Übernahme derselben zu gewährleisten. Insgesamt sollte die EU ihre Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen verstärken und ihre Außenrepräsentation, Mitwirkung und Koordinierung verstärken.

²³ Gemeinsame Mitteilung „Internationale Meerespolitik“, JOIN (2016) 49.

²⁴ U. a. die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie die UNECE und ihr Binnenverkehrsausschuss, im Schienenverkehr OTIF und OSJD, im Energiebereich die Internationale Energieagentur und die Internationale Agentur für erneuerbare Energien. Zu weiteren wichtigen Organisationen mit einem globalen Mandat zählen die IMO, die ICAO, die ITU und die ILO hinsichtlich der sozialen Rechte.

²⁵ U.a. das UNECE-Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten sowie das Espoo-Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen und das dazugehörige Protokoll über die strategische Umweltprüfung.

²⁶ Internationale Elektrotechnische Kommission, Internationale Organisation für Normung und Internationale Fernmeldeunion; Europäisches Komitee für Normung, Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung und Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen.

Schlüsselmaßnahmen zu Abschnitt 4

Die Kommission wird folgende Maßnahmen umsetzen:

- *Intensivierung der Zusammenarbeit mit relevanten Drittländern, einschließlich im Rahmen der Konnektivitätsplattform EU-China, um die digitale Wirtschaft, effiziente Verkehrsverbindungen und eine intelligente, nachhaltige, sichere und geschützte Mobilität auf der Grundlage des Ausbaus des TEN-V-Netzes zu fördern und einheitliche Wettbewerbsbedingungen für Investitionen zu gewährleisten;*
- *Unterstützung der nachhaltigen Konnektivität in Politik- und Entwicklungsdialogen mit Drittländern;*
- *Vertiefung der Zusammenarbeit mit einschlägigen regionalen Organisationen in Asien und Erprobung regionaler Kooperationskonzepte für Konnektivität in Asien;*
- *Zusammenarbeit mit europäischen und internationalen Normungsorganisationen und ihren nationalen Mitgliedern im Hinblick auf eine effiziente und gemeinsame Entwicklung der erforderlichen technischen Normen, auch durch gezielte technische Hilfe und technische Zusammenarbeit;*
- *Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften für die Eisenbahnbeförderung von Gütern auf dem eurasischen Kontinent sowie mit der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD), um die Anwendung der technischen Spezifikationen der EU und der EU-Regelungen für das Sicherheitsmanagement auszuweiten.*

5. Verstärkung und Verbesserung der Investitionen in nachhaltige Konnektivität

Der globale Investitionsbedarf im Bereich der Konnektivität ist nicht gedeckt. Eine Studie der Weltbank deutet darauf hin, dass die ärmsten Länder proportional gesehen den höchsten Bedarf (durchschnittlich 12,5 % des BIP) und die größten Lücken (7,5 % des BIP) bei den Infrastrukturausgaben haben. Um diese beträchtliche Investitionslücke zu schließen, ist ein umfassendes Finanzierungskonzept erforderlich. Dazu zählen in erster Linie eine bessere Mobilisierung inländischer Ressourcen, Preismodelle für die Infrastrukturnutzung und die Festlegung von Regulierungsrahmen. Dies gilt auch für Asien, wo erhebliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sind²⁷.

5.1. Neue und innovative EU-Finanzierungen im Bereich der Konnektivität

Diese Mitteilung zielt nicht auf die Aufstellung eines Investitionsplans ab, wenngleich die bestehenden und künftigen Finanzierungsinstrumente der EU eine gewisse Perspektive für die Förderung privater Investitionen in Konnektivitätsprojekte bieten könnten.

Die EU verfügt bereits über eine solide **Erfolgsbilanz** bei der finanziellen Unterstützung der Konnektivität²⁸. Geografische Investitionsfazilitäten wie die

²⁷ Inderst, George (2018), „Infrastructure Investment, Private Finance and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective“, Asian Development Bank Institute.

²⁸ Zwischen 2014 und Mitte 2018 wurden über die Investitionsfazilität für die westlichen Balkanstaaten Investitionen in die Konnektivität in Höhe von rund 2,4 Mrd. EUR und über die

Nachbarschaftsinvestitionsfazilität (NIF), die Investitionsfazilität für Zentralasien (IFCA) und die Investitionsfazilität für Asien (AIF) stellen finanzielle und technische Hilfe für Infrastrukturen und Konnektivität bereit. Allein die Investitionsfazilitäten für Asien und Zentralasien haben zwischen 2010 und Mitte 2018 durch eine Kombination von Zuschüssen und Darlehen Investitionen in Höhe von mehr als 4,2 Mrd. EUR mobilisiert²⁹. Die Investitionsoffensive für Europa bietet konkrete Möglichkeiten für Koinvestitionen in Europa.

Für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (2021-2027) hat die Kommission mehrere innovative Maßnahmen vorgeschlagen, die öffentliche und private Investitionen in die Konnektivität ankurbeln könnten. Der Vorschlag der Kommission sieht insbesondere einen Investitionsrahmen für Außenmaßnahmen vor, der sich auf den derzeitigen Europäischen Fonds für nachhaltige Entwicklung³⁰ (der Teil der EU-Investitionsoffensive für Drittländer ist und für Afrika und die Nachbarschaftsregion gilt) stützt und Finanzmittel bieten soll, die als Katalysator für zusätzliches öffentliches und privates Kapital dienen würden. Der Schwerpunkt liegt auf Afrika und der EU-Nachbarschaft, doch ein Teil der Ressourcen wird auch für andere geografische Gebiete eingesetzt werden.

Darüber hinaus unterstützt die Kommission alle Bemühungen, den institutionellen und operativen Rahmen für die externen Investitionen der EU noch wirksamer und operativer zu gestalten, damit auf die wichtigsten Investitions Herausforderungen reagiert werden kann. In einer kürzlich veröffentlichten Mitteilung der Kommission³¹ wird betont, dass sich die internationale Zusammenarbeit auf eine Kombination von Finanzierungsquellen stützen können muss, insbesondere durch Mobilisierung privater Investitionen, wobei die Notwendigkeit hervorgehoben wird, die bestehenden Instrumente, vor allem den Europäischen Fonds für nachhaltige Entwicklung, bestmöglich zu nutzen. In der Mitteilung werden außerdem die wichtigsten im Bereich der Entwicklungsfinanzierung tätigen Finanzierungs- und Entwicklungsinstitutionen aufgefordert, die Zusammenarbeit auszubauen.

Innovative Finanzierung der internationalen Zusammenarbeit im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (2021-2027)
Im Mai 2018 legte die Kommission ihren Vorschlag ³² für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen der EU vor, der Maßnahmen zur Förderung von Investitionen, auch in die nachhaltige

Nachbarschaftsinvestitionsfazilität Investitionen in Höhe von rund 2,9 Mrd. EUR in die Konnektivität in den Ländern der Östlichen Partnerschaft mobilisiert.

²⁹ Die EIB leistet beispielsweise einen Beitrag in Höhe von 70 Mio. EUR für das „Central Asia South Asia Electricity Transmission and Trade Project“ (CASA-1000), mit dem die Stromübertragung zwischen Kirgisistan/Tadschikistan und Afghanistan/Pakistan ermöglicht wird.

³⁰ Verordnung (EU) 2017/1601 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. September 2017 zur Einrichtung des Europäischen Fonds für nachhaltige Entwicklung (EFSD), der EFSD-Garantie und des EFSD-Garantiefonds.

³¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat und die Europäische Investitionsbank: „Auf dem Weg zu einer effizienteren Finanzarchitektur für Investitionen außerhalb der Europäischen Union“, COM (2018) 644.

³² Mitteilung „Ein moderner Haushalt für eine Union, die schützt, stärkt und verteidigt: Mehrjähriger Finanzrahmen 2021-2027“ (COM(2018) 321). In der Mitteilung der Kommission „Eine effizientere Finanzarchitektur für Investitionen außerhalb der Europäischen Union“ (COM (2018) 644) wird die vorgeschlagene Investitionsarchitektur dargelegt.

Konnektivität, umfasst. Die Kommission schlägt eine neue Finanzarchitektur für externe Investitionen vor, deren erweiterter globaler Geltungsbereich sich auch auf Asien erstreckt³³. Diese wird wie das Vorgängerinstrument öffentliche und private Finanzmittel mithilfe einer gestärkten EU-Garantie mobilisieren, die durch Zuschüsse und Darlehen ergänzt werden kann. Falls hierüber eine Einigung erzielt wird, werden über die neue Finanzarchitektur weitere Investitionen, auch im Bereich der nachhaltigen Konnektivität, gefördert werden. Die vorgeschlagene Ausweitung des Forschungshaushalts der EU wird den Übergang zu nachhaltigeren Formen der Konnektivität erleichtern.

Die EU sollte die Zusammenarbeit mit den **öffentlichen und privaten Finanzinstitutionen der EU-Mitgliedstaaten, einschließlich ihrer Staatsfonds**, intensivieren und sich um eine engere Abstimmung der Tätigkeiten mit ihnen bemühen. Um eine nachhaltige Finanzierung zu fördern, sollten die EU und die europäischen kreditgebenden Institutionen im Einklang mit dem Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums³⁴ auch den Dialog mit den öffentlichen und privaten Finanzinstitutionen von Drittländern verbessern. Der Aktionsplan ist ein Konzept für Diskussionen in internationalen Foren, das auf eine nachhaltigere Verwaltung des Finanzsystems abzielt. Die Kommission fördert die Zusammenarbeit bei der nachhaltigen Finanzierung und den Austausch bewährter Verfahren zwischen europäischen Banken (einschließlich der öffentlichen Banken) und Banken von Nicht-EU-Ländern. Ferner wird sie Initiativen zur sozialen Verantwortung von Unternehmen unterstützen, damit entsprechende internationale Normen bei der Finanzierung von Projekten im Zusammenhang mit Konnektivität umgesetzt werden. Die EU wird die Prozesse der G7, der G20 und der OECD unterstützen, mit denen die Kreditvergabemethoden der öffentlichen Finanzinstitutionen mit den Grundsätzen der nachhaltigen Konnektivität in Einklang gebracht werden sollen.

5.2. Internationale Finanzierungspartnerschaften

Die **Internationalen Finanzierungsinstitutionen und die multilateralen Entwicklungsbanken** stellen einen zentralen Bestandteil der globalen Architektur zur Finanzierung der Konnektivität dar. Die Europäische Investitionsbank (EIB) als EU-Bank und Investitionspartner und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE) haben ihre Darlehensvergabe ausgeweitet, woraus sich neue Kooperationsmöglichkeiten ergeben. Der IWF und die Weltbank sind wichtige Partner für die Zusammenarbeit in den Bereichen Schuldentragfähigkeit und Konnektivität. Die EU sollte auch ihre Zusammenarbeit mit der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) und der Asiatischen Infrastrukturinvestitionsbank (AIIB) vertiefen und gleichzeitig sicherstellen, dass die Prioritäten der EU in diesen Beziehungen uneingeschränkt gewahrt bleiben. Die Unterstützung der multilateralen Entwicklungsbanken ist wesentlich für die Umsetzung des G20-Fahrplans für die Entwicklung von Infrastruktur als Anlageklasse, und eine breitere Einführung von Plattformen für Infrastrukturmanagement würde dazu beitragen, die Durchführung von Projekten zu verbessern³⁵. Darüber hinaus sollte eine verstärkte Koordinierung der EU-Mitglieder innerhalb der multilateralen Entwicklungsbanken angestrebt werden.

³³ Siehe Fußnote 30.

³⁴ Mitteilung „Aktionsplan: Finanzierung nachhaltigen Wachstums“, COM (2018) 97.

³⁵ Zur Managementplattform SOURCE siehe z. B. die Website der Sustainable Infrastructure Foundation: <https://public.sif-source.org/>

5.3. Einheitliche Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen

Die Grundvoraussetzungen, damit Unternehmen die Konnektivität zwischen der EU und Asien ausbauen und fördern, sind angemessene, einheitliche Rahmenbedingungen für den Marktzugang und ausländische Direktinvestitionen, Fairness und Transparenz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge, nichtdiskriminierende Marktpraktiken und ein ausgewogener Schutz der Rechte des geistigen Eigentums³⁶. Daher sind solide Rahmen für makroökonomische und finanzpolitische Stabilität, tragfähige Sektorpolitiken und -reformen, umfassende jährliche und mittelfristige Finanz- und Haushaltsrahmen sowie solide Systeme für die Verwaltung der öffentlichen Finanzen von entscheidender Bedeutung. Die EU wird auch weiterhin Initiativen unterstützen, die einheitliche Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen gewährleisten. Ein umfassendere Beteiligung am **WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen** würde einen konkreten Fortschritt bedeuten. Die rasche Annahme des Vorschlags der Kommission für ein Instrument betreffend das internationale Beschaffungswesen³⁷ würde die Partner ermutigen, sich dem anzuschließen und sich hinsichtlich der Marktzugangsverpflichtungen entgegenkommender zu zeigen. Die EU sollte die Partner weiterhin ermutigen, bei der Vergabe öffentlicher Aufträge die Kriterien hinsichtlich Qualität und Lebenszykluskosten anzuwenden. Um einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, muss auch die Transparenz der **Exportkreditsysteme** verbessert werden. Diskriminierende Praktiken sollten beseitigt werden. Die Internationale Arbeitsgruppe für Exportkredite sollte Regeln aufstellen, die einheitliche Wettbewerbsbedingungen für die Ausführer der verschiedenen Länder gewährleisten.

Die EU beabsichtigt, ihre Anstrengungen auf dem Gebiet der europäischen **Wirtschaftsdiplomatie**³⁸ zu verstärken. Sie plant, Plattformen, auf denen europäische und asiatische Unternehmen zusammenfinden können, zu unterstützen und eine Unternehmensberatungsgruppe für die Konnektivität zwischen Europa und Asien einzurichten. Die EU sollte ihr Europäisches Investitionsvorhabenportal (künftig InvestEU Portal) weiter fördern, das allen interessierten Investoren eine Übersicht über Investitionsmöglichkeiten in der EU ermöglicht.

Schlüsselmaßnahmen zu Abschnitt 5

Die Kommission wird (gegebenenfalls mit der Hohen Vertreterin) folgende Maßnahmen umsetzen:

- Förderung von Investitionen in die Konnektivität zwischen Europa und Asien durch Investitionsfazilitäten und Garantien unter Beteiligung der europäischen öffentlichen Banken (EIB, EBWE sowie nationale Banken und Institutionen der Mitgliedstaaten) und mithilfe der internationalen Finanzinstitutionen im Einklang mit internationalen Standards und unter einheitlichen Wettbewerbsbedingungen;*
- Intensivierung der Zusammenarbeit der EU mit der Asiatischen Entwicklungsbank und der Asiatischen Infrastrukturinvestitionsbank in Bezug auf Investitionen;*

³⁶ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über Handels- und Investitionshindernisse, 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2016.

³⁷ Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über den Zugang von Waren und Dienstleistungen aus Drittländern zum EU-Binnenmarkt für öffentliche Aufträge und über die Verfahren zur Unterstützung von Verhandlungen über den Zugang von Waren und Dienstleistungen aus der Union zu den Märkten für öffentliche Aufträge von Drittländern, COM (2016) 34. Über diesen Vorschlag beraten derzeit das Europäische Parlament und der Rat.

³⁸ Reflexionspapier der Kommission „Die Globalisierung meistern“, COM(2017) 240.

- *Einrichtung einer Wirtschaftsberatungsgruppe für die Konnektivität zwischen Europa und Asien;*
- *Forderung nach mehr Transparenz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge in euro-asiatische Infrastrukturen, u. a. durch eine umfassendere Beteiligung am WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und durch die Annahme der darin vorgesehenen Standards sowie Unterstützung bei der Einrichtung von Websites für öffentliche Aufträge.*

6. Schlussfolgerungen

Diese Gemeinsame Mitteilung bietet die Grundlage für eine EU-Strategie für die Konnektivität zwischen Europa und Asien. **Diese Strategie stützt sich auf die Grundsätze einer nachhaltigen und umfassenden internationalen Konnektivität, die auf Regeln basiert.** Mit diesem Ansatz wird die EU die Regulierungsqualität verbessern und einheitliche Wettbewerbsbedingungen für die Konnektivität schaffen, wobei ihr der Binnenmarkt als Inspiration dient. Sie wird auf der Grundlage ihrer Erfahrungen auf dem Gebiet der grenzübergreifenden Konnektivität zur Entwicklung von Verkehrs-, Energie- und Digitalnetzen beitragen. Sie wird den Ausbau ihrer Partnerschaften mit Drittländern, anderen Regionen und internationalen Organisationen anstreben. Sie wird die Zusammenarbeit in den Bereichen Bildung, Forschung, Innovation, Kultur, Sport und Tourismus intensivieren, um die Vielfalt und den freien Fluss von Ideen zu fördern. Zur Unterstützung dieser verschiedenen Konzepte und Maßnahmen sollte die EU alle Hebel und Instrumente ihres Finanzrahmens einsetzen, um öffentliche und private Investitionen in nachhaltige Konnektivität zu mobilisieren. Eine entscheidende Rolle für den Erfolg der Strategie werden auch gemeinsame Bemühungen der EU und ihrer Mitgliedstaaten spielen, die Kommunikation, die Imagebildung und das Marketing in Bezug auf Konnektivitätsprojekte und -programme mit den asiatischen Partnern zu verbessern.

Die Kommission ersucht daher das Europäische Parlament, den Rat, den Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen, die Europäische Investitionsbank und die einschlägigen Interessenträger, die in dieser gemeinsamen Mitteilung vorgestellten Maßnahmen zu unterstützen.