



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 5.3.2008
KOM(2008) 125 endgültig

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

zu den

**Fortschritten der Sondierungsgespräche mit den Nachbarländern über die
Zusammenarbeit im Verkehrsbereich**

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

zu den

**Fortschritten der Sondierungsgespräche mit den Nachbarländern über die
Zusammenarbeit im Verkehrsbereich**

(Text von Bedeutung für den EWR)

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Hintergrund	3
2.	Organisation der Sondierungsgespräche	4
3.	Vorläufige Ergebnisse der ersten Gesprächsrunde	5
3.1.	Große Zustimmung zu den Kommissionsvorschlägen	5
3.2.	Anpassung des Konzepts.....	6
4.	Stand der Entwicklung, Ergebnisse und nächste Schritte	7
4.1.	Gesamteuropäische Verkehrskorridore und -räume.....	7
4.2.	Meeresautobahnen.....	7
4.3.	Nordachse.....	8
4.4.	Zentralachse	8
4.5.	Südostachse.....	9
4.5.1.	Regionales Kernverkehrsnetz des westlichen Balkan.....	9
4.5.2.	Verbindungen zum Nahen und Mittleren Osten, zum Kaukasus und nach Zentralasien	10
4.6.	Traceca-Korridor.....	10
4.7.	Mittelmeerachsen und regionaler Verkehrsaktionsplan.....	11
5.	Fazit.....	11

1. HINTERGRUND

In der Mitteilung der Kommission über die *Stärkung der Europäischen Nachbarschaftspolitik*¹ (ENP) wurden die wichtigsten thematischen und sektorspezifischen Aspekte der ENP sowie die Notwendigkeit eines verstärkten multilateralen Dialogs mit den Partnerländern u. a. in Energie-, Verkehrs-, Umwelt- und Grenzschutzfragen hervorgehoben. Ferner wird darin die Möglichkeit multilateraler Übereinkommen für die Bereiche Energie und Verkehr und die Notwendigkeit der Straffung der verschiedenen bereits laufenden Initiativen angesprochen. Insbesondere wurde betont, dass der politische Dialog und der konkrete Ausbau der Verkehrskorridore zusammengeführt werden müssten. Dieses Konzept wurde in der kürzlich veröffentlichten Mitteilung² „Für eine starke Europäische Nachbarschaftspolitik“ weiterentwickelt, in der die Kommission die Mitgliedstaaten und die ENP-Partner aufrief, eng zusammenzuarbeiten, um die Verlängerung großer transeuropäischer Verkehrskorridore bis in die Nachbarländer abzuschließen.

Wie aus der Mitteilung der Kommission über den *westlichen Balkan*³ hervorgeht, ist die europäische Perspektive die treibende Kraft für die Reformanstrengungen in der gesamten Region und daher ein wichtiger Faktor für Stabilität und Fortschritt. Nach der jüngsten EU-Erweiterung grenzt der westliche Balkan unmittelbar an das Hoheitsgebiet der EU-Mitgliedstaaten, womit die koordinierte Entwicklung im Verkehrsbereich zu einem zentralen Thema wird.

Außerdem waren in der strategischen Partnerschaft EU-Russland im Rahmen des Partnerschafts- und Kooperationsabkommens und in den Fahrplänen für die vier gemeinsamen Räume, die anlässlich des Gipfeltreffens in Moskau im Mai 2005 beschlossen wurden, die Förderung der Komplementarität der Verkehrsträger und der allmählichen Integration der Verkehrsnetze, die Beseitigung technischer und administrativer Engpässe sowie die Gewährleistung von Verkehrsinfrastrukturen und ihrer Interoperabilität durch die Angleichung der Rechtsvorschriften vorgesehen.

Die Mitteilung der Kommission über die *Leitlinien für den Verkehr in Europa und den Nachbarregionen*⁴ enthält erste Schritte einer umfassenden Politik für eine stärkere Integration des Verkehrssystems der EU mit den Systemen der Nachbarländer. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf fünf zentrale Verkehrsachsen, die für den internationalen Handel von Bedeutung sind, sowie auf die einschlägigen Normen und Rechtsvorschriften („horizontale Maßnahmen“), die die Nutzung dieser Strecken durch die verschiedenen Verkehrsträger betreffen⁵. Dieser Ansatz kann letztendlich zu einer Angleichung der Regeln und Vorschriften für den Verkehrssektor insgesamt und so zu einem effizienten Verkehrsmarkt führen, der die EU und ihre Nachbarstaaten umfasst. Die Wirkung dürfte in den Ländern besonders sichtbar sein, in denen es bisher aus politischen Gründen relativ wenig Zusammenarbeit im Verkehrsbereich gab.

In ihrer Mitteilung kündigte die Kommission für die Umsetzung der Maßnahmen ein Vorgehen in zwei Stufen an. In der ersten Phase sollten mit den Nachbarländern

¹ KOM(2006) 726 vom 4.12.2006.

² KOM(2007) 774 vom 5.12.2007.

³ Angenommen am 5. März 2008.

⁴ KOM(2007) 32 vom 31.1.2007.

⁵ Die Grundlage für diese Vorschläge wurde von der hochrangigen Gruppe unter Vorsitz der früheren Vizepräsidentin der Kommission, Frau Loyola de Palacio, gelegt; s. den Bericht „*Networks for peace and development*“ unter http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm.

Sondierungsgespräche geführt werden, um deren Interesse an der Stärkung der bestehenden Koordinierungsrahmen und ihre Einsatzbereitschaft einzuschätzen. Mit den Gesprächen soll sichergestellt werden, dass Form und Inhalt der Kooperation den Bedürfnissen und Erwartungen der Beteiligten in möglichst effizienter Weise entspricht. Als zweiten Schritt würde die Kommission im Lichte der Ergebnisse der Sondierungsgespräche konkrete Empfehlungen und/oder einen Vorschlag zur praktischen Umsetzung des Konzepts und des/der Koordinierungsrahmen(s) vorlegen.

Im Juni 2007 begrüßte der Rat der Verkehrsminister der EU sowohl die Ausweitung des Verkehrsachsenkonzepts als auch die Hervorhebung der horizontalen Maßnahmen. Er bat die Kommission, Vorschläge für die konkrete Umsetzung des Konzepts sowie die Stärkung der Organisationsstruktur und des Koordinationsrahmens der Achsen vorzulegen.

Die Sondierungsgespräche begannen im Frühjahr 2007. Inzwischen fanden mit allen Nachbarländern und -regionen erste Gespräche statt. Die Diskussionen kommen gut voran. In dieser Mitteilung wird über sie berichtet, auch über vorläufige Ergebnisse. Die Gespräche mit der Region des westlichen Balkan wurden bereits erfolgreich abgeschlossen. Die Kommission legt daher dem Rat zusammen mit dieser Mitteilung einen Vorschlag mit Richtlinien für Verhandlungen über einen Vertrag zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft mit Südosteuropa vor.

2. ORGANISATION DER SONDIERUNGSGESPRÄCHE

Die im Frühjahr 2007 eingeleiteten Sondierungsgespräche sowie eine erste Runde von Sitzungen haben mit allen Nachbarländern, den Ländern der Initiative „Gesamteuropäische Verkehrskorridore und –räume“ sowie mehreren anderen Beteiligten stattgefunden. Neben mehreren Arbeitstreffen sind die folgenden wichtigen Sitzungen zu nennen:

- Mit den Ländern der Initiative „Gesamteuropäische Verkehrskorridore und –räume“ fand während des Jahres eine Reihe von Sitzungen statt, u. a. zwei Sitzungen mit den Leitungsorganen und Sekretariaten der Korridore (die erste im Januar, die zweite im Oktober 2007).
- Die Arbeitsgruppe für Verkehrsstrategien, Infrastrukturen und öffentlich-private Partnerschaften im Rahmen des Dialogs EU-Russland im Verkehrsbereich trat zweimal zusammen (Oktober 2007, Moskau; Januar 2008, Brüssel). Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe für Logistik, die die Lage an der Grenze zwischen der EU und Russland prüfen und Empfehlungen für die Verbesserung des Verkehrsflusses vorlegen sollte, schloss ihre Arbeit im Juni 2007 unter dem deutschen EU-Vorsitz ab und übermittelte ihren Bericht an die Kommission und das russische Verkehrsministerium. Die Empfehlungen sollen nun von den ständigen Arbeitsgruppen im Rahmen des Dialogs umgesetzt werden. Der empfohlene Ausbau der Infrastrukturen und die empfohlenen verfahrensbezogenen Maßnahmen werden dabei in die Entwicklung der Nordachse und die horizontalen Aspekte integriert werden.
- Seit März 2007 fanden in Brüssel und Kiew mehrere Runden fruchtbarer Verhandlungen über ein erweitertes Abkommen mit der Ukraine statt, das das Partnerschafts- und Kooperationsabkommen ersetzen soll.
- Das Europa-Mittelmeer-Verkehrsforum trat im Mai 2007 zusammen und verabschiedete einen regionalen Verkehrsaktionsplan für den Zeitraum 2007-2013. In diesem

Zusammenhang fand im November 2007 ein Treffen der Arbeitsgruppe für Infrastrukturen statt, auf dem die Achsen überprüft wurden und die Liste der Infrastrukturprojekte aktualisiert wurde. Am Ende der genannten Sitzungen stand die Konferenz auf hohem Niveau über das Verkehrssystem des Mittelmeerraums, die die Kommission mit Unterstützung des portugiesischen EU-Vorsitzes am 3. Dezember 2007 organisierte. Anlässlich dieser Konferenz erkannten Kommissionsvizepräsident Barrot sowie die Minister der EU-Mitgliedstaaten und anderer Mittelmeerländer die zentrale Bedeutung des Aktionsplans für die Ausweitung der großen Achsen der transeuropäischen Verkehrsnetze und die Übernahme der einschlägigen rechtlichen Errungenschaften der Gemeinschaft in der Region an.

- Mehrere Zusammenkünfte fanden auch im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit des multilateralen Traceca-Übereinkommens statt, deren Spektrum von Sitzungen der Arbeitsgruppen bis zum Treffen der zwischenstaatlichen Kommission am 13./14. Dezember 2007 in Astana reichte. Bei letzterem wurden die Sondierungsgespräche offiziell aufgenommen, mit dem Auftrag, auf dem Gipfeltreffen 2008 Vorschläge vorzulegen, ob und gegebenenfalls wie auf der Grundlage der Traceca-Strukturen im Hinblick auf eine neue und langfristige Grundlage der Zusammenarbeit ein rechtlicher und institutioneller Rahmen für die Achsen entstehen könnte.

3. VORLÄUFIGE ERGEBNISSE DER ERSTEN GESPRÄCHSRUNDE

3.1. Große Zustimmung zu den Kommissionsvorschlägen

Es müssen zwar noch weitere Gespräche mit allen Nachbarländern geführt werden, bevor die Kommission konkrete Vorschläge für die Stärkung der Koordinierungsrahmen vorlegen kann, einige vorläufige Schlussfolgerungen können jedoch bereits gezogen werden. Grundsätzlich bestätigte sich in den Gesprächen die Unterstützung des in der Mitteilung dargelegten Kommissionskonzeptes. Insbesondere bestand allgemeines Einvernehmen in folgenden Punkten:

- die Eignung des Achsenkonzepts als Grundlage der Zusammenarbeit zwischen der EU und ihren Nachbarländern;
- die Notwendigkeit, über Infrastrukturmaßnahmen hinausgehend die Entwicklung der Verkehrskorridore und die gesamtpolitische Diskussion zusammenzuführen;
- die Bedeutung eines starken und verbindlichen Koordinierungsrahmens, eventuell in Form einer verbindlicheren Vereinbarung oder eines Vertrags;
- die Notwendigkeit, die Lenkung der Achsen entsprechend dem Kommissionsvorschlag zu organisieren (s. Kasten), wobei auf den bestehenden Regionalstrukturen und technischen Sekretariaten aufzubauen ist.

Ministertreffen, getrennt nach Achsen/Regionen, um strategische Entscheidungen über Veränderungen der Achsen, bei den teilnehmenden Ländern und Akteuren und bei der Finanzierung der Koordinierungsstruktur zu treffen.

Regionale Lenkungsgruppen, an denen für jedes der beteiligten Länder ein hochrangiger Vertreter teilnimmt, die die Realisierung der jeweiligen Achse überwachen; sie sollen

Gesamtentwicklungspläne für die Achsen erstellen, in denen auch Engpässe anzugeben, Vorschläge vorzulegen und die Maßnahmen zu priorisieren sind.

Alle regionalen Lenkungsgruppen sollten regelmäßig zusammentreffen, um eine schlüssige Durchführung der vereinbarten Maßnahmen sicherzustellen und sich z. B. auf gemeinsame Methoden für die strategische und projektbezogene Bewertung und Beobachtung zu verständigen.

Neben der Vorbereitung der Ministertreffen obläge den regionalen Lenkungsgruppen auch die Berichterstattung in den jeweiligen Unterausschüssen im Rahmen der Europäischen Nachbarschafts- und Partnerschaftspolitik, damit so relevante Vorschläge in die bilateralen und regionalen Aktionspläne aufgenommen werden können.

Die regionalen Lenkungsgruppen können Arbeitsgruppen oder Task Forces zur eingehenden Prüfung technischer Fragen einsetzen, an denen alle oder einige ihrer Teilnehmer mitarbeiten. Sie sollten ferner Geldgeberkonferenzen organisieren und gesellschaftliche Organisationen und sonstige Akteure einbeziehen.

Ständiges Sekretariat zur administrativen und technischen Unterstützung. Dieses sollte die für die jeweilige Achse relevanten Studien verfolgen und die Sitzungen von Lenkungsgruppe und Ministern - einschließlich der logistischen Aspekte - vorbereiten.

Lenkungsgruppe und Sekretariat sollten mit den Europäischen Koordinatoren zusammenarbeiten, insbesondere mit den Koordinatoren für Binnenschifffahrt und Meeresautobahnen sowie für transeuropäische Netze (TEN).

3.2. Anpassung des Konzepts

Die Sondierungsgespräche zeigten, dass das ursprüngliche Konzept der Kommission einiger geringfügiger Änderungen bedarf. Diese betreffen vor allem den geografischen und sektorbezogenen Geltungsbereich der Gesamtmaßnahme:

- Die Zusammenarbeit mit der **Schweiz** sollte im Rahmen der bestehenden Strukturen fortgeführt werden, denn diese sind im Verkehrssektor bereits gut etabliert. Die Zusammenarbeit beruht auf den bilateralen Beziehungen und Abkommen zwischen der EU und der Schweiz. Die durch die Schweiz führenden Verkehrskorridore, die Italien mit Deutschland, Frankreich und Österreich verbinden, sind bereits Teil der Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz.
- Entsprechend der Schlussfolgerungen der Ratstagung „Verkehr“ im Juni 2007 ist auch die Kommission der Ansicht, dass es sinnvoll ist, die **zentralasiatischen Staaten** im Rahmen ihrer Beteiligung am Traceca-Übereinkommen in das Konzept der Verkehrsachsen einzubeziehen, denn Handels- und damit auch Verkehrsverbindungen sind angesichts der zunehmenden Globalisierung in einer weltweiten Perspektive zu sehen.
- Die Ausdehnung der Initiative zur Schaffung eines **einheitlichen europäischen Luftraums** auf die Nachbarregionen macht rasche Fortschritte, und die Kommission hat den Rat um Verhandlungsrichtlinien gebeten, um den Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum bis 2010 durch zusätzliche umfassende Luftverkehrsabkommen mit den Nachbarländern zu erweitern. Daher wird vorgeschlagen, den Luftfahrtsektor bei diesem

Konzept nicht einzubeziehen. Investitionen in Flughafeninfrastrukturen könnten jedoch als Teilursache potenzieller Engpässe entlang der Korridore berücksichtigt werden.

- Ähnliche Fortschritte sind bei der Entwicklung des europäischen **Satellitennavigationssystems Galileo** zu verzeichnen. Die Kommission schlägt daher vor, die Zusammenarbeit innerhalb des spezifischen Rahmens für Galileo fortzusetzen und sie nicht in die für die Achsen vorgesehenen Koordinierungsstrukturen einzubeziehen.

Im Zusammenhang mit der Forderung des Rates, die Verlängerung der großen transeuropäischen Verkehrsachsen in die Nachbarländer an **afrikanische Netze** anzubinden, hebt die Kommission hervor, dass sie die Entwicklung integrierter transafrikanischer Verkehrsnetze und -dienste bereits unterstützt. Diese erhielt 2007 neuen Elan, als die Infrastrukturpartnerschaft EU-Afrika ins Leben gerufen wurde.

4. STAND DER ENTWICKLUNG, ERGEBNISSE UND NÄCHSTE SCHRITTE

4.1. Gesamteuropäische Verkehrskorridore und -räume

Bei den Treffen mit den Ländern der Initiative „Gesamteuropäische Verkehrskorridore und -räume“ wurden die Unterschiede zwischen Korridoren innerhalb und außerhalb des Hoheitsgebiets der EU, die optimale geografische Ausdehnung einer Achse, die Aufgaben einer effizienten Lenkungsgruppe und die Rolle horizontaler Maßnahmen behandelt. Aus den konkreten Erfahrungen der Leitungsorgane und Sekretariate der Korridore mit Stärken und Schwächen der Funktionsweise der Korridore konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden.

Das Konzept der gesamteuropäischen Korridore hat eindeutig seine Vorteile, es muss jedoch überprüft werden. Die Kommission ist insbesondere der Ansicht, dass unbedingt klar zwischen den Korridoren, die seit der Erweiterung Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind⁶, und den Korridoren, die die EU mit ihren Nachbarländern verbinden, unterschieden werden muss. Gleichzeitig müssen die Funktionen und die wertvollen Erfahrungen mit den Korridoren angemessen in bestehende oder neue Regionalstrukturen integriert werden.

4.2. Meeresautobahnen

Die hochrangige Gruppe bezeichnete die Meeresautobahnen als eine Achse, der die gleiche Bedeutung zukomme wie den vier Landkorridoren. Die Meeresautobahnen weisen zwar Gemeinsamkeiten auf, es gibt jedoch auch eindeutige Unterschiede, die für ein differenziertes Konzept sprechen. Dabei kann es sich u. a. um die Art der Engpässe, die Häufigkeit und Qualität der Dienste oder das geltende Völkerrecht und seine tatsächliche Anwendung handeln. Die Kommission schlägt daher vor, dass die Meeresautobahnen von den jeweiligen Regionalstrukturen erfasst werden, die für die entsprechenden Landkorridore geschaffen werden. In allen Fällen ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Europäischen Koordinator für Meeresautobahnen sicherzustellen.

⁶ Die paneuropäischen Korridore I, IV, V, VI und VII befinden sich nun zum größten Teil in EU-Gebiet.

4.3. Nordachse

Die Nordachse fällt zum größten Teil in den Bereich der EU-Politik für die nördliche Dimension (ND), die die Mitgliedstaaten im Norden der EU, Russland sowie Norwegen und Island umfasst. Die Politik für die nördliche Dimension geht auf die besonderen Bedürfnisse der regionalen Entwicklung Nordeuropas ein, z. B. auf die unzureichenden Verkehrs- und Grenzverbindungen. Die wichtigsten regionalen Organisationen in Nordeuropa sind der Rat der Ostseestaaten (CBSS), der Rat für den europäisch-arktischen Bereich der Barentssee (BEAC), der Arktische Rat (AC) und der Nordische Ministerrat .

In der anlässlich des Gipfels Nördliche Dimension im November 2006 verabschiedeten politischen Erklärung wurde angeregt, den Nutzen einer Verkehrs- und Logistikpartnerschaft der ND zu prüfen, an der alle an der Nordachse beteiligten Länder teilnahmen. Es wurde vorgeschlagen, im Rahmen dieser Partnerschaft die Finanzmittel internationaler Finanzinstitute, der Regierungen und des Privatsektors bei großen Verkehrsinfrastrukturprojekten von regionaler Bedeutung (anstelle lokaler Projekte) koordiniert einzusetzen. Nach dem Treffen hoher Beamter der ND in St. Petersburg am 21. November 2007 wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die die Möglichkeiten der Schaffung einer neuer Partnerschaft prüfen sowie Gegenstand und Funktion der Partnerschaft erörtern soll, wobei auch die Realisierung und Überwachung der Nordachse und der Meeresautobahnen in dieser Region zu berücksichtigen sind. Die Gruppe wird ihren Bericht, der auf dem Ministertreffen der ND im Herbst 2008 erörtert werden soll, im Juni 2008 vorlegen.

Bei den Sondierungsgesprächen wurde die Einsetzung der Arbeitsgruppe begrüßt, gleichzeitig wurde jedoch auch darauf hingewiesen, wie wichtig die Integration der Partnerschaft in die geplanten Koordinierungsstrukturen für die Region der Nordachse und für ein kohärentes, überschneidungsfreies Konzept sind. In der zweiten Phase der Gespräche sind insbesondere folgende Aspekte eingehender zu betrachten:

- der geografische Umfang der Partnerschaft entsprechend der Politik für die nördliche Dimension und die Anpassung der Nordachse. Es wurde der Vorschlag gemacht, Belarus als Beobachter zur Arbeitsgruppe einzuladen, damit in allen Teilen der Nordachse Kontinuität gegeben ist;
- das Mandat der Partnerschaft in Bezug auf die Art der in Erwägung zu ziehenden Projekte unter Berücksichtigung der Entwicklung und Fortschritte in anderen Gremien, in denen einschlägige Normen und Rechtsvorschriften, einschließlich Zollvorschriften (horizontale Maßnahmen) behandelt werden, die sich auf die Logistik der Achsen auswirken,
- die Frage, ob die Partnerschaft die Funktionen einer regionalen Lenkungsgruppe und/oder des Sekretariats der Region der Nordachse übernehmen könnte, und in welcher Weise die Partnerschaft am besten in die Koordinierungs- und Überwachungsstrukturen integriert werden könnte, die für die Region der Nordachse eingerichtet werden sollen (s. Kasten in Kap. 3.1).

4.4. Zentralachse

Mit dem erweiterten Abkommen mit der Ukraine, das derzeit verhandelt wird, sollen die politische Zusammenarbeit in den Bereichen Demokratie, Menschenrechte und Rechtsstaat vertieft, ein umfassender Freihandelsraum geschaffen, die Energieeffizienz und

Energieversorgungssicherheit erhöht, der Umweltschutz verbessert und die Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie dem Verkehr verstärkt werden. Die Verhandlungen über die Schaffung einer Freihandelszone, die Bestandteil des Abkommens sein wird, werden aufgenommen, sobald die Ukraine der WTO beigetreten ist.

Im Verkehrsbereich liegt der Schwerpunkt der Verhandlungen auf der Umsetzung der in der Mitteilung der Kommission übernommenen Empfehlungen der hochrangigen Gruppe in Bezug auf die Zentralachse, den Traceca-Korridor und die stärkere Angleichung an die EU-Vorschriften. Die Kommission stellt erfreut fest, dass die Gespräche gut vorankommen und für 2008 konkrete Ergebnisse erwartet werden. In der zweiten Phase der Verhandlungen müssen die Einzelheiten der institutionellen Organisation behandelt werden, insbesondere die Frage einer multilateralen Lenkungsgruppe und eines ebensolchen Sekretariats. Ferner sollten die bestehenden Verbindungen zwischen der Zentralachse zu der Nordachse und der Südostachse sowie die beste Möglichkeit der Integration der Republik Moldau erörtert werden.

4.5. Südostachse

4.5.1. Regionales Kernverkehrsnetz des westlichen Balkan

Im westlichen Balkan sind Kroatien und die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien Kandidatenländer⁷, Albanien, Bosnien und Herzegowina, Montenegro und Serbien sowie Kosovo⁸ potenzielle Kandidaten für den Beitritt zur EU. Die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und bei der Übernahme der EU-Rechtsvorschriften ist daher in dieser Region weiter fortgeschritten als in anderen.

Die Länder des westlichen Balkan und die Europäische Kommission unterzeichneten 2004 eine Vereinbarung über die Entwicklung eines regionalen Kernverkehrsnetzes, das mit dem EU-Beitritt Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze werden soll. Anlässlich des dritten jährlichen Ministertreffens wurde am 4. Dezember 2007 eine Zusatzvereinbarung zur genannten Vereinbarung über den Zugang zum Eisenbahnmarkt und dessen Öffnung unterzeichnet, durch die der Eisenbahnsektor der Umsetzung der einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften einen Schritt näher kommt, u. a. auch im sozialen Bereich.

Damit die Region des westlichen Balkan vollen Nutzen aus dem Rahmenwerk für den Beitritt zieht, sollte sich nach Ansicht der Kommission die Zusammenarbeit mit der Region auf das regionale Kernverkehrsnetz konzentrieren. Die Kommission ermutigt diese Länder, die Anpassung ihrer nationalen Rechtsvorschriften an die Gemeinschaftsvorschriften für den Verkehrssektor und andere relevante Bereiche zu beschleunigen. Im Anschluss an den erfolgreichen Abschluss der Sondierungsgespräche legt die Kommission daher zusammen mit dieser Mitteilung einen Vorschlag für Richtlinien zur Aushandlung eines Vertrags zur Gründung einer Verkehrsgemeinschaft mit Südosteuropa vor. Ziel des Vertrags ist die Schaffung eines integrierten Marktes für Infrastrukturen sowie Landverkehr,

⁷ Die Beitrittsverhandlungen mit Kroatien begannen 2005. Im Dezember 2005 gewährte der Europäische Rat der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien den Status eines Kandidatenlandes. Die Beitrittsverhandlungen haben jedoch noch nicht begonnen.

⁸ Entsprechend der Resolution 1244 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen vom 10. Juni 1999.

Binnenschifffahrt und Seeverkehr⁹ im westlichen Balkan und die Anpassung der einschlägigen Rechtsvorschriften an die der Gemeinschaft.

4.5.2 *Verbindungen zum Nahen und Mittleren Osten, zum Kaukasus und nach Zentralasien*

Die Türkei ist ebenfalls Kandidatenland (Beginn der Beitrittsverhandlungen 2005). Als erster Schritt im Hinblick auf das künftige transeuropäische Verkehrsnetz für die Türkei wird in Kürze eine Verkehrsinfrastrukturbedarfsabschätzung (TINA) vorliegen. Die einschlägigen Verhandlungen sollten natürlich entsprechend dem Zeitplan für die Beitrittsverhandlungen fortgesetzt werden. Angesichts der geostrategischen Lage der Türkei am Schnittpunkt zwischen der EU, dem Kaukasus und Zentralasien auf der einen und dem Mittleren und Nahen Osten auf der anderen Seite bittet die Kommission die Türkei, auch im Zusammenhang mit den Verkehrsachsen eine zentrale Funktion zu übernehmen. Ohne eine Änderung der Definition der Südostachse wird daher vorgeschlagen, diese in zwei Stränge zu teilen, wobei die Türkei an beiden beteiligt sein soll. Die Verbindung von der Türkei zum Kaukasus fiele unter das Traceca-Übereinkommen, die Verbindung nach Ägypten unter die Europa-Mittelmeer-Strukturen (sie würde als Teil der Mittelmeer-Achsen an die Südwestachse angebunden) (s. 4.6 und 4.7).

4.6. Traceca-Korridor

Von den fünf relevanten Achsen ist der Traceca-Korridor die einzige, bei der die Zusammenarbeit im Rahmen eines multilateralen Übereinkommens stattfindet, das von den betroffenen Ländern¹⁰ unterzeichnet wurde. Zu den Institutionen des Übereinkommens gehören ein zwischenstaatlicher Ausschuss, der sich aus hochrangigen Regierungsbehörden bzw. deren bevollmächtigten Vertretern zusammensetzt (in den meisten Fällen für den Verkehrsbereich zuständigen Vizepremierministern, Verkehrsministern und/oder Außenministern) sowie ein ständiges Sekretariat. Ferner wurden mehrere Arbeitsgruppen eingerichtet. Der zwischenstaatliche Ausschuss genehmigte 2006 eine langfristige Strategie bis 2015 und beschloss 2007 einen kurzfristigen Aktionsplan, der bis 2010 umgesetzt sein soll.

Das Traceca-Übereinkommen bietet mit seiner soliden Rechtsgrundlage, seinen Institutionen und dem Schwerpunkt seiner Strategie – der Realisierung des Korridors - eine geeignete Ausgangsbasis. Die Europäische Kommission ist jedoch der Ansicht, dass die institutionelle und die politische Dimension des Übereinkommens gestärkt und aktualisiert werden müssen, insbesondere, um sowohl die Verwirklichung der Korridore als auch die gesamtpolitischen Diskussionen, die derzeit im Rahmen des Baku-Prozesses geführt werden, wirksam angehen bzw. führen zu können.

Wie bereits von dem zwischenstaatlichen Ausschuss im Dezember 2007 bestätigt, sollte in der zweiten Phase der Sondierungsgespräche insbesondere geprüft werden, ob und ggf. auf welche Weise auf der Grundlage der Traceca-Strukturen ein rechtlicher und institutioneller Rahmen für die Zukunft und somit eine erneuerte, langfristige Basis für die Zusammenarbeit entstehen kann. Außerdem muss ein optimales Vorgehen im Zusammenhang mit dem Baku-

⁹ Der Luftfahrtsektor ist im Rahmen des Übereinkommens zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums bereits abgedeckt.

¹⁰ Unterzeichnerstaaten sind: Afghanistan, Armenien, Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Kirgisistan, Republik Moldau, Tadschikistan, Türkei, Ukraine und Usbekistan, sowie die EU-Mitgliedstaaten Rumänien und Bulgarien. Pakistan und Iran haben die Mitgliedschaft beantragt.

Prozess gefunden werden, denn die neuen Dokumente und Strukturen sollen sowohl für eine wirksame Unterstützung der Infrastrukturmaßnahmen (Korridore) als auch der horizontalen Maßnahmen (regionale Harmonisierung) geeignet sein.

4.7. Mittelmeerachsen und regionaler Verkehrsaktionsplan

Seit der Einleitung des Barcelona-Prozesses 1995 unterstützte die Kommission aktiv die Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems im Mittelmeerraum. Daher ist diese Region im Hinblick auf die Ausweitung der transeuropäischen Verkehrsnetze wohl am fortgeschrittensten.

Die entsprechenden Institutionen bestehen bereits (u. a. die Ministerkonferenzen für strategische Entscheidungen, das Europa-Mittelmeer-Verkehrsforum für die Koordinierung gemeinsamer Konzepte und die Entwicklung eines integrierten regionalen Verkehrssystems sowie mehrere Arbeitsgruppen für Infrastrukturen und horizontale Maßnahmen). Mit dem von dem Forum im Mai 2007 verabschiedeten regionalen Verkehrsaktionsplan werden durch rechtliche Reformen und zahlreiche horizontale Maßnahmen die Hauptachsen in der Region weitgehend verwirklicht. Zusätzlich wurde ein technisches Sekretariat (CETMO) eingesetzt, das für die westlichen Mittelmeerländer zuständig ist. Hierzu gibt es jedoch im östlichen Mittelmeerraum kein Pendant.

Anlässlich der Lissabon-Konferenz am 3. Dezember 2007 dankte Kommissionsvizepräsident Barrot den Ministern für ihre aktive Unterstützung der Entwicklung und Verwirklichung der Mittelmeerachsen. Das Forum und die Arbeitsgruppen wurden zur Fortsetzung ihrer erfolgreichen Arbeit und zur Erörterung der wenigen verbleibenden Aspekte in der zweiten Phase der Sondierungsgespräche aufgefordert. Bei diesen Aspekten handelt es sich um die wirksame Überwachung der Realisierung der Achsen in der Region, die Einrichtung eines technischen Sekretariats für den östlichen Mittelmeerraum und eine stärkere Koordinierung im Rahmen einer Vereinbarung oder eines internationalen Übereinkommens.

5. FAZIT

In der ersten Runde der Sondierungsgespräche zeigte sich ein großes Interesse der Nachbarländer und anderer Beteiligter daran, das Konzept der Achsen und den politischen Dialog zusammenzuführen. Die Gespräche führten zu geringfügigen Änderungen der in der Mitteilung „*Leitlinien für den Verkehr in Europa und den Nachbarregionen*“ enthaltenen Empfehlungen, um die Fortschritte der jüngsten Zeit, insbesondere in Bezug auf den einheitlichen europäischen Luftraum und Galileo, und die künftige Entwicklung transeuropäischer Verkehrsnetze im westlichen Balkan und in der Türkei zu berücksichtigen.

Die von der Kommission vorgeschlagene Organisationsform wurde von den Nachbarländern und sonstigen Beteiligten ebenfalls unterstützt. Alle Nachbarländer und sonstigen Beteiligten betonten, wie wichtig die regionale Zusammenarbeit entlang einer Achse und der Aufbau auf bestehenden Koordinierungsrahmen ist.

In der zweiten Phase der Sondierungsgespräche sollten neben den achsenspezifischen Fragen, die in den vorstehenden Kapiteln bereits genannt wurden, folgende Themen angesprochen werden:

- Es ist eine feste Zusage der Nachbarländer in Bezug auf die Form der verstärkten Zusammenarbeit anzustreben.
- Es sollte Übereinstimmung mit den bestehenden regionalen Strukturen bezüglich neuer Aufgaben zur wirksamen Überwachung der Achsen erzielt werden.
- Es ist eine Einigung über die Schaffung regionaler Strukturen für die Achsen zu erreichen, wo solche noch nicht existieren.

Die Kommission hat für das Frühjahr 2008 bereits eine Reihe von Treffen geplant. Im September 2008 wird ein zweiter Fortschrittsbericht über die Sondierungsgespräche vorgelegt, der gegebenenfalls eine Empfehlung an den Rat zur Eröffnung von Verhandlungen sowie eine Einschätzung des Finanzbedarfs enthalten wird, ohne dass damit der mehrjährige Finanzrahmen für die betroffenen Politikbereiche in Frage gestellt wird.