



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/403
**"Afrika und Europa
verbinden/Zusammenarbeit im
Verkehrsbereich"**

Brüssel, den 29. April 2010

STELLUNGNAHME

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
zu der

**"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"**

KOM(2009) 301 endg.

Berichtersteller: **Jan SIMONS**

Die Kommission beschloss am 24. Juni 2009, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

"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"

KOM(2009) 301 endg.

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 24. März 2010 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 462. Plenartagung am 28./29. April 2010 (Sitzung vom 29. April) einstimmig folgende Stellungnahme:

*

* *

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Die von der Kommission vorgelegte Mitteilung gliedert sich ein in den Rahmen der bisherigen Politik und der dazugehörigen Instrumente, will jedoch darüber hinausgehen. Eine Reflexion über bessere interkontinentale Verbindungen, die mit Hilfe der in der EU gesammelten Erfahrungen aufgebaut werden, aber auf die Gegebenheiten in Afrika zugeschnitten sind, soll angeregt werden.
- 1.2 Der Ausschuss ist für eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der EU und Afrika - unter der Voraussetzung, dass sie sich auf eine Partnerschaft mit gleichen Rechten und Pflichten stützt und nicht, wie in der Vergangenheit, auf ein Geber-Empfänger-Verhältnis.
- 1.3 Der Ausschuss betont, dass die Verfügbarkeit entsprechender Infrastruktur und Verkehrssysteme eine Voraussetzung für die Erreichung wirtschaftlicher und sozialer regionaler Integration ist, wodurch mehr Arbeitsplätze, Zugang zu Gesundheitsversorgung und Bildung geschaffen werden und somit ein wichtiger Beitrag zur Armutsbekämpfung geleistet wird.
- 1.4 Der Ausschuss stellt mit Bedauern fest, dass die einzelnen Politikfelder der Kommission, insbesondere diejenigen der GD Entwicklung und der GD Handel, nicht ausreichend in die Mitteilung integriert werden, woraus die Kohärenz der Politik der EU in Bezug auf Afrika erkennbar sein sollte.
- 1.5 Der Ausschuss begrüßt, dass auf der Konferenz "TEN-V-Tage 2009" am 21./22. Oktober 2009 in Neapel beschlossen wurde, dass die Europäische Union gemeinsam mit ihren afrikanischen Partnern einen Aktionsplan aufstellen wird.

- 1.6 Dieser Aktionsplan soll vor dem anstehenden Verkehrsforum der Partnerschaft EU-Afrika aufgestellt und anschließend veröffentlicht werden, also im Herbst 2010. Der EWSA spricht sich für eine Vorgehensweise aus, in deren Rahmen die Fortschritte bei der Umsetzung angemessen überwacht werden, z.B. durch die Einrichtung eines mit Vertretern beider Seiten besetzten Ausschusses.
- 1.7 Der Ausschuss empfiehlt, in den Aktionsplan ausdrücklich aufzunehmen, dass die Bekämpfung von Korruption und Piraterie in Afrika Vorrang haben muss.
- 1.8 Insbesondere in Bezug auf die Planung und Finanzierung des Verkehrsinfrastrukturnetzes und des gesamten Aktionsplans müsste nach Auffassung des Ausschusses geprüft werden, inwieweit die an der Umsetzung des Cotonou-Abkommens beteiligten Sozial- und Wirtschaftspartner eine Rolle spielen könnten.
- 1.9 Der Ausschuss würde es begrüßen, wenn der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturrat der Afrikanischen Union die in den Aktionsplan aufgenommenen Vorschläge prüfen und hierzu Stellung nehmen würde.
- 1.10 Der Ausschuss weist darauf hin, dass eine Voraussetzung für die Gewährung von EU-Mitteln sein muss, dass ortsansässige und offiziell registrierte Arbeitnehmer aus der Afrikanischen Union von der Durchführung des Aktionsplans etwas haben.
- 1.11 Bei den Plänen und Programmen im Bereich des TEN-V hält es der Ausschuss für wichtig, die Interoperabilität als Ausgangspunkt zu nehmen, wobei die natürlichen Vorteile jedes einzelnen Verkehrsträgers im Sinne des von der EU verfolgten Ansatzes der Ko-Modalität genutzt werden sollten.
- 1.12 Ferner sollte dem Ausschuss zufolge bei der praktischen Umsetzung der Zusammenarbeit der Ausbildung, den Arbeitsbedingungen, sozialen Gesichtspunkten, Sicherheits-, Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten Augenmerk gewidmet werden.
- 1.13 Der Bau bzw. die Ausweitung von Straßeninfrastruktur sollte bewirken, dass die Tendenz zur Verstädterung unter Rückgriff auf ein gut funktionierendes öffentliches Verkehrssystem auf dynamische Weise eingedämmt wird.
- 1.14 Eine grundlegende Voraussetzung ist, dass in Bezug auf den Einsatz der Mittel für eine gute Rückverfolgbarkeit und Kontrolle gesorgt wird, die auch in der Praxis energisch durchgeführt wird.
- 1.15 Die EU muss sich nach Ansicht des Ausschusses darüber im Klaren sein, dass sich China über eine andere politische Schiene und mit einer anderen Zielsetzung schon seit Jahrzehnten in Afrika engagiert. Nach Auffassung des Ausschusses sollte eine trilaterale Zusammenarbeit zwischen der EU, China und Afrika angestrebt werden, die auf der Voraussetzung basiert, dass jede Art von Arbeit oder Ausschreibung der Beschäftigung in Afrika zugute kommt.

2. **Einleitende Zusammenfassung der Kommissionsmitteilung**

- 2.1 Die Europäische Kommission veröffentlichte am 24. Juni 2009 die Mitteilung KOM(2009) 301 endg., in der die Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und Afrika im Verkehrsbereich behandelt wird.
- 2.2 In dieser Mitteilung wird betont, dass der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche und soziale Integration unerlässlich und eine Voraussetzung für den Verkehr von Waren und Personen sind.
- 2.3 Hierbei muss die immer weiter fortschreitende Verstädterung in Afrika berücksichtigt werden; derzeit leben 40% der afrikanischen Bevölkerung in städtischen Gebieten. Wenn nichts unternommen wird, ist bis 2030 von einer Verdoppelung dieses Anteils auszugehen.
- 2.4 Der Bezugsrahmen für die Zusammenarbeit zwischen der EU und Afrika im Verkehrsbereich ist die 2006 geschlossene Infrastrukturpartnerschaft. Ziel dieser Partnerschaft war vor allem die bessere Verknüpfung der afrikanischen Infrastrukturnetze, um so einen Beitrag zur regionalen Integration und somit zur Entwicklung der afrikanischen Bevölkerung zu leisten.
- 2.5 Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte in Afrika läuft vor allem über den Europäischen Entwicklungsfonds, der 30% zu der Finanzierung beisteuert.
- 2.6 Die Kommission trifft in ihrer Mitteilung die Aussage, dass sich die Zusammenarbeit zwischen der EU und Afrika nicht nur auf die physische Infrastruktur bezieht, sondern dass die EU und Afrika auch im Bereich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Zusammenhang mit den Infrastrukturen zusammenarbeiten. Auf diese Weise werden durch die verbesserte Infrastruktur nicht nur Handel und Wirtschaftswachstum gefördert, sondern auch die Beschäftigung; zudem ergeben sich mehr Möglichkeiten zur Bekämpfung der Armut.
- 2.7 Unter anderem deswegen hat der Rat am 18. Mai 2009 einige Schlussfolgerungen angenommen, in denen insbesondere die Förderung der regionalen Infrastrukturen und der Bau fehlender Infrastrukturen in den Ländern südlich der Sahara angeregt werden.
- 2.8 Die Zielsetzung der vorliegenden Mitteilung entspricht hier der angestrebten Umsetzung der strategischen Infrastrukturpartnerschaft, die die Europäische Union und die Afrikanische Union 2007 geschlossen haben.
- 2.9 Das konkrete Ergebnis dieser Mitteilung muss die Einleitung von Beratungen zwischen Vertretern der Europäischen und der Afrikanischen Union sein, an deren Ende ein Plan mit vorrangigen Maßnahmen und entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten stehen muss, der dann in eine gemeinsame Erklärung der Europäischen und der Afrikanischen Union aufgenommen werden sollte.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

3.1 **Allgemeines**

- 3.1.1 Der Ausschuss befürwortet eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der EU und Afrika, die auf gleichen Rechten und Pflichten aufbaut, wenn auch in der Realität Unterschiede vorhanden sind, die berücksichtigt werden müssen. Dieser Wunsch und die Vorgehensweise für seine Verwirklichung kommen in der Erklärung von Lissabon (8./9. Dezember 2007) zum Ausdruck.
- 3.1.2 Nach Auffassung des Ausschusses geht es um eine wirtschaftliche und soziale regionale Integration, einschließlich der Verkehrs- und Transporteinrichtungen. Die regionale Integration sollte nach Auffassung des Ausschusses im Mittelpunkt der Überprüfung des Cotonou-Abkommens im Jahr 2010 stehen.
- 3.1.3 Dies ist zweifelsohne ein schwieriges Unterfangen. Der Ausschuss empfiehlt, bei der Ausgestaltung weiterer Pläne für eine Zusammenarbeit immer zu bedenken, dass sich beide Partner gleichwertig einbringen und die Verantwortung teilen müssen.
- 3.1.4 Der Ausschuss möchte betonen, dass sich die Zusammenarbeit auf eine breite Themenpalette erstrecken muss, darunter Ausbildung, Arbeitsbedingungen, soziale Gesichtspunkte, Bürgerrechte, Sicherheits-, Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte, Interoperabilität und öffentlicher Stadtverkehr, Verwaltungs- und Zollprobleme und nicht zu vergessen die Korruptionsbekämpfung sowie die in Europa gesammelten Erfahrungen im Bereich der Interoperabilität und bewährte Verfahren.
- 3.1.5 Der Ausschuss bedauert, dass in der Mitteilung der Kommission nicht auf die Bedeutung sozialer und Bildungsaspekte im Verkehrs- und Transportbereich verwiesen wird. In der 2006 geschlossenen Infrastrukturpartnerschaft sind diese jedoch enthalten.
- 3.1.6 Nach Ansicht des Ausschusses muss bei der Ausgestaltung der Zusammenarbeit immer im Auge behalten werden, dass alle genannten Themenbereiche und Maßnahmen nur dann erfolgreich sein können, wenn eine solide Grundlage in Gestalt gut ausgebildeter lokaler Arbeitnehmer vorhanden ist.
- 3.1.7 Die Zusammenarbeit müsste sich auf alle Verkehrsträger erstrecken, auch in ihrer jeweiligen Wechselwirkung, und auf die spezifischen Gegebenheiten in Afrika abgestimmt sein.
- 3.1.8 Der Ausschuss hält es für wichtig, dass bestimmte grundlegende Voraussetzungen erfüllt sind: Transparenz und ein ausreichendes Maß an Sicherheit müssen gegeben sein, die Durchführung der Kooperationsprogramme darf nur mit entsprechenden Begleitmaßnahmen erfolgen.

- 3.1.9 In seiner Stellungnahme zum Thema "Die EU-Afrika-Strategie"¹, die am 18. September 2008 verabschiedet wurde, trifft der Ausschuss u.a. folgende Aussage: "Zwar ist die regionale und subregionale Wirtschaftsintegration erheblich vorangeschritten, doch ist das Handelspotenzial bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Insbesondere müssen die Maßnahmen zur Harmonisierung der Zollverfahren aufeinander abgestimmt, Infrastrukturen entwickelt, der freie Personenverkehr gewährleistet werden usw."
- 3.1.10 Auch auf der Konferenz "TEN-V-Tage 2009" am 21./22. Oktober 2009 in Neapel wurde beim Verkehrsforum Europa-Afrika auf die Frage eingegangen, wie die Entwicklung in Afrika und die transafrikanischen Netze von den in der EU mit dem TEN-V gesammelten Erfahrungen profitieren könnten.
- 3.1.11 Ein Ergebnis lautete, dass die Europäische Kommission gemeinsam mit ihren afrikanischen Partnern einen Aktionsplan aufstellen wird, um die Verkehrsnetze zwischen den beiden Kontinenten kontinuierlich auszubauen. Dieser Aktionsplan soll im zweiten Halbjahr 2010 vorgelegt werden.
- 3.1.12 Der Ausschuss hält es daher für wichtig, dass neben den bereits bestehenden bilateralen Wirtschaftspartnerschaften auch regionale Wirtschaftspartnerschaften geschlossen werden, die zur Vertiefung der regionalen Integration beitragen werden.
- 3.1.13 Die Ausgestaltung der Maßnahmen, die in den Aktionsplan aufgenommen wurden und bei denen auf die Einbindung der Sozialpartner geachtet werden muss, sollte nach Ansicht des Ausschusses in enger Zusammenarbeit mit der Afrikanischen Union durchgeführt werden.
- 3.1.13.1 Da in Afrika die Strukturen zur Einbeziehung der Sozialpartner nicht in dem Maße vorhanden sind und die Praxis zeigt, dass Sozialpartner nicht einmal über die Pläne informiert sind, sollten diese Informationen und Teilnahmemöglichkeiten an den Beratungen in Absprache mit der Afrikanischen Union aufgebaut werden.
- 3.1.14 In diesem Fall müsste dem Ausschuss zufolge eine gemeinsame Strategie erarbeitet werden, in der insbesondere der Nachhaltigkeitsgedanke sowie die Entwicklung und das Wohlergehen der afrikanischen Bevölkerung eine bedeutende Stellung erhalten sollten.
- 3.1.15 Aber auch dann wird es, wie der Ausschuss befürchtet, zu Problemen bei der Umsetzung des Aktionsprogramms kommen. Vor allem muss den kulturellen Unterschieden zwischen Afrika und Europa Rechnung getragen werden.
- 3.1.16 Die Afrikanische Union könnte sich mit ihrem Wirtschafts-, Sozial- und Kulturrat in Verbindung setzen, um Projekte des Aktionsplans zu begleiten.

¹ ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 148-156.

- 3.1.17 Die EU hat inzwischen einen Betrag in Höhe von 4,6 Mrd. EUR aus dem Europäischen Entwicklungsfonds für den Zeitraum 2007-2013 für die Entwicklung und Verbesserung der afrikanischen Infrastruktur und des Verkehrs zur Verfügung gestellt.
- 3.1.18 Auf dem nächsten EU-Afrika-Gipfel Ende 2010 in Addis Abeba sollen alle Partnerschaften einer Bewertung unterzogen werden. Auch soll im Herbst 2010 auf dem informellen Verkehrsforum der Aktionsplan für die Durchführung der Projekte festgelegt werden; diesbezüglich empfiehlt der Ausschuss, im Sinne der auf dem Lissabonner Gipfel angenommenen Erklärung Sozialpartner und andere Nichtregierungsvertreter offiziell einzubeziehen.
- 3.1.19 Durch bessere Transportnetze erhalten die Menschen in Afrika bessere Fortbewegungsmöglichkeiten, die Transportkosten werden gesenkt und Nachhaltigkeit und Verlässlichkeit der Verkehrsdienste werden verbessert. Dies muss vor allem den ärmeren Bevölkerungsschichten zugutekommen, und zwar in Form bezahlbarer Preise. Hier ist ein koordiniertes Vorgehen bei der Infrastrukturplanung und -anlage erforderlich.
- 3.1.20 Dies ist umso entscheidender, als die Transportkosten in Afrika zu den höchsten weltweit zählen (15% der Ausfuhrerlöse im Vergleich zu 4% in den Industrieländern). Die Notwendigkeit ist deswegen so dringend gegeben, weil hier eine Voraussetzung für das Erreichen der Integration regionaler und nationaler Märkte vorliegt.
- 3.1.21 Daneben sollte eine weitere Zusammenarbeit u.a. durch den Einsatz bewährter Verfahren zu mehr Handel, mehr Sicherheit, einer besseren Gefahrenabwehr und einem modernen Transportsystem führen.
- 3.1.22 Als "Leitfaden" könnte nach Auffassung des Ausschusses das Motto "Gemeinsam an einer besseren Zukunft arbeiten" dienen.
- 3.1.23 Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen des Lissabonner Gipfels vom 8./9. Dezember 2007, auf dem die Grundlage für eine strategische - gleichberechtigte - Partnerschaft zwischen Afrika und der Europäischen Union geschaffen wurde, die in der Erklärung von Lissabon vom 9. Dezember 2007 festgelegt wurde.
- 3.1.24 Diese Partnerschaft baut auf folgenden Punkten auf: Frieden und Sicherheit, Regierungs- und Verwaltungsführung sowie Menschenrechte, Migration, Energie und Klimawandel, Handel, Infrastruktur und Entwicklung.
- 3.1.25 Der Ausschuss macht darauf aufmerksam, dass sich die Mitteilung auf die Partnerschaft EU-Afrika beschränkt. China hat sich hingegen schon seit Jahrzehnten, vor allem im Infrastrukturausbau, fest in Afrika etabliert, wobei Chinas Strategie darin besteht, an die einzelnen afrikanischen Ländern getrennt Kredite zu günstigen Bedingungen im Tausch gegen langfristige Verträge für Infrastruktur- und Verkehrsprojekte sowie für den Abbau natürlicher Ressourcen zu vergeben.

3.1.26 Dieses Problem könnte über eine trilaterale Zusammenarbeit zwischen der EU, China und Afrika aus dem Weg geräumt werden, die auf der Voraussetzung basiert, dass jede Art von Arbeit oder Ausschreibung der Beschäftigung in Afrika zugute kommt. Zum Verhältnis zwischen der EU, China und Afrika hat der Ausschuss am 1. Oktober 2009 eine sehr lesenswerte Stellungnahme verabschiedet².

3.2 Nichtregierungsakteure

3.2.1 In Bezug auf die Planung und Finanzierung des Verkehrsinfrastrukturnetzes müsste nach Auffassung des Ausschusses untersucht werden, ob neben dem Staat auch Nichtregierungsakteure eine Rolle spielen könnten. Einerseits ist die Einbindung der Staaten und der Bürger, wozu auch NGO zählen, erforderlich, andererseits sind aber auch Beiträge von Unternehmen und großen EU-Fonds unerlässlich.

3.2.2 In den vergangenen Jahren haben vor allem Bauernverbände, Gewerkschaften, Verbraucherorganisationen usw. eine wichtige Rolle gespielt, auch aufgrund der erfolgreichen Abkommen von Lomé und Cotonou. Der Ausschuss möchte betonen, dass in diese Richtung weitergearbeitet werden muss.

3.3 Korruption und Piraterie

3.3.1 Das Problem von Korruption und Piraterie wird in der Mitteilung leider nur gestreift, obwohl sich diese Probleme in Afrika durch alle Ebenen ziehen und die Wirtschaftsentwicklung beeinträchtigen. Auch die weitere regionale Integration wird hierdurch in Mitleidenschaft gezogen.

3.3.2 Nach Ansicht des Ausschusses muss in alle Vorschläge und Maßnahmen hinsichtlich der Zusammenarbeit mit der Afrikanischen Union die Bekämpfung von Korruption und Piraterie aufgenommen werden.

3.3.3 Dies ist im Übrigen auch ein Ziel der Afrikanischen Union und ferner im Cotonou-Abkommen verankert.

3.3.4 Für die EU sollte gelten, dass EU-Mittel nur dann eingesetzt werden dürfen, wenn eine Rückverfolgbarkeit der Mittel gegeben ist und kontrolliert werden kann bzw. tatkräftig kontrolliert wird, wofür diese Mittel eingesetzt wurden.

3.3.5 In Bezug auf den Transport- und Infrastrukturbereich tritt Korruption vor allem im Landverkehr auf, insbesondere im Straßenverkehr, während Piraterie an den Seeverkehr geknüpft ist.

² ABl. C 318 vom 23.12.2009, S. 106-112.

3.3.6 Der EWSA betont, dass Schiffe, die vor der somalischen Küste und im Golf von Aden fahren, die empfehlenswerten Praktiken zur Verhütung seeräuberischer Handlungen ("Best Management Practices to deter piracy") der Vereinten Nationen einhalten und ihre Route auf den Websites der EU NAVFOR/MSC (HOA) registrieren sollten. Diese Praktiken enthalten auch eine Liste der dem Eigenschutz dienenden präventiven Maßnahmen.

4. **Besondere Bemerkungen**

4.1 Alle 53 afrikanischen Staaten haben Verkehrs- und Infrastrukturprobleme. 2006 wurde das Programm zur Entwicklung der Infrastrukturen in Afrika (PIDA) angenommen, mit dem für eine bessere Koordinierung bei Planung und Bau von Infrastruktur gesorgt werden soll.

4.2 Das PIDA-Programm umfasst einige Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, wie etwa im Bereich der Flugsicherung, als Sicherheitsberater sowie im Umwelt- und Verkehrssicherheitsbereich.

4.3 Ein nächster Schritt ist die gegenseitige Abstimmung der Planungsverfahren der EU und Afrikas - mit Blick auf den Aufbau eines euro-afrikanischen Verkehrsnetzes eine Notwendigkeit. Insbesondere die Drehkreuze, vor allem Häfen und Flughäfen, müssen festgelegt werden.

4.4 Die Knappheit der zur Verfügung stehenden Finanzmittel führt dazu, dass diese nur für konkrete Projekte mit dem größten Nutzen eingesetzt werden sollten: Aus verkehrspolitischer Sicht bedeutet dies einen ko-modalen Ansatz, bei dem die Stärken jedes in Frage kommenden Verkehrsträgers genutzt und die Charakteristika und Besonderheiten jedes einzelnen Landes berücksichtigt werden sollten.

4.5 Diesbezüglich empfiehlt der Ausschuss, die Korruptionsbekämpfung ausdrücklich in das Aktionsprogramm aufzunehmen.

4.6 Für den Schienenverkehr sollte eine Liste vorrangiger Schienenverbindungen festgelegt werden. Denn das Schienennetz ist von grundlegender Bedeutung für die Anbindung von Binnenländern. Zurzeit verfügen 15 Staaten in Afrika über kein Schienennetz.

4.7 Auf Afrika entfallen zurzeit nur 4% des weltweiten Luftverkehrsaufkommens. Leider entsprechen Sicherheit und Qualität weder der Flugzeuge noch der Dienstleistung in keiner Weise dem Mobilitätsbedarf. Die Sicherheit und die Eindämmung des Schadstoffausstoßes haben hohe Priorität.

4.8 92% des internationalen Handels von Afrika wird über den Seeverkehr abgewickelt. Eine intensivere Zusammenarbeit zwischen der Europäischen und der Afrikanischen Union müsste den Aufbau von Logistikzentren sowie ein besseres Funktionieren von Häfen in folgenden Bereichen herbeiführen:

- Vereinfachung der Zoll- und Dokumentationsverfahren;
 - Vertiefung der Häfen, damit Schiffe, die jetzt noch mit allen damit verbundenen Formen von Sicherheitsrisiken vor der Küste vor Anker gehen müssen, diese Häfen anlaufen können;
 - Gefahrenabwehr in den Häfen durch die Umsetzung internationaler Normen (ISPS-Code).
- 4.9 Ein großer Teil des kontinentalen Handels wird über die Straße abgewickelt, auch wenn die Infrastruktur, deren Qualität von Land zu Land sehr unterschiedlich ausfällt, hierfür völlig unzureichend ist. Die Straßendichte in Afrika liegt bei nicht einmal 7 Straßenkilometern pro 100 km². Dazu kommen lange Wartezeiten bei der Abfertigung sowie die alles beherrschende Korruption.
- 4.10 Die Europäische Kommission hat Anfang 2009 einen Betrag in Höhe von 3 Mrd. EUR aus dem Europäischen Entwicklungsfonds zur Verfügung gestellt, um transafrikanische Verkehrsachsen aufzubauen, die in Zukunft mit den transeuropäischen Verkehrsachsen verbunden werden sollen.
- 4.11 Der Ausschuss möchte mit Nachdruck betonen, dass eine Voraussetzung für die Gewährung von EU-Mitteln für die Infrastruktur darin bestehen muss, dass ausschließlich ortsansässige und offiziell registrierte Beschäftigte aus der Afrikanischen Union eingesetzt werden, damit die Bevölkerung durch Ausbildung und Wohlergehen von diesen Vorhaben profitiert.
- 4.12 Die Praxis zeigt, dass der grenzüberschreitende Straßentransport in Afrika nicht überall möglich ist - und falls doch wird er durch Lösegeld- bzw. Korruptionspraktiken entlang der Strecke und an Grenzübergängen behindert. Häufig gibt es jedoch keine Alternative zum Straßenverkehr.
- 4.13 Nach Auffassung des Ausschusses bestünde eine realistische Ausgangsbasis darin, dass sich die Afrikanische Union für ihr TEN-V am Ansatz der EU orientiert, wobei die Interoperabilität bei den Plänen und Programmen als Zielsetzung dienen sollte.
- 4.14 Dabei geht es nicht nur um die finanzielle Seite. Bei der Durchführung großer transeuropäischer Infrastrukturvorhaben hat die Europäische Union Koordinatoren eingesetzt, die die Mitgliedstaaten sowohl bei der Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten für die Vorhaben als auch bei der Lösung von Problemen unterstützen, die bei der Durchführung von Großvorhaben entstehen. Der Ausschuss hält die Benennung von Projektkoordinatoren für die fehlenden Teilstücke der acht bereits festgelegten transafrikanischen Netze für sinnvoll.
- 4.15 Der Ausschuss weist darauf hin, dass vor Investitionen in die afrikanische Infrastruktur für ausreichende Garantien im Zusammenhang mit den Problemen in den Bereichen der Sicherheit und der Gefahrenabwehr gesorgt sein muss. Für die Bekämpfung der Seepiraterie gibt es

die von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation IMO erarbeiteten flankierenden Programme.

- 4.16 Ferner muss Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Jedes Jahr sterben der Kommissionsmitteilung zufolge (Ziffer 3.2.4 Absatz 2 Satz 1) eine Million Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr, 65% der Unfallopfer sind Fußgänger.

Brüssel, den 29. April 2010

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und
Sozialausschusses

Mario SEPI
