

EU-Verkehrsinfrastrukturen:

Weitere Verzögerungen und einige Kostensteigerungen, doch ein verstärkter Regelungsrahmen für die Zukunft ist eingerichtet (Aktualisierung des Sonderberichts 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs)



Inhalt

Ziffer

01 - 06 | Hauptaussagen 01

01 - 04 | Warum ist dieser Bereich wichtig?

05 - 06 | Feststellungen des Rechnungshofs

07 - 33 | Die Bemerkungen des Rechnungshofs näher betrachtet 02

07 - 20 | Der auf 2030 festgesetzte Termin für die Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes wird nicht eingehalten werden, und bei zwei TFI sind weitere erhebliche Kostensteigerungen zu verzeichnen

09 - 12 | Erhebliche weitere Kostensteigerungen bei zwei TFI

13 - 20 | Der auf 2030 festgesetzte Termin für die Fertigstellung des Kernnetzes wird aufgrund weiterer Verzögerungen nicht eingehalten werden

21 - 33 | Jüngst wurde eine verstärkter Regelungsrahmen eingeführt, die zuvor geltenden rechtlichen Bestimmungen wurden jedoch nur selten genutzt

24 | Nur einmal nutzte die Kommission rechtliche Bestimmungen, um auf Verzögerungen bei der Fertigstellung des Netzes zu reagieren

25 - 30 | Mit der TEN-V-Verordnung von 2024 stehen der Kommission weitere rechtliche Bestimmungen zur Verfügung, die sie für die Aufsicht über die Errichtung des Netzes nutzen kann

31 - 33 | Die meisten der von der Kommission akzeptierten Empfehlungen von 2020 wurden umgesetzt

Anhänge

Anhang I – Über die Prüfung

Anhang II – Wichtigste im Rahmen der TEN-V-Verordnung 2024 eingeführte Änderungen

Anhang III – Weiterverfolgung der Empfehlungen des Rechnungshofs aus dem Sonderbericht 10/2020

Abkürzungen

Glossar

Antworten der Kommission

Zeitschiene

Prüfungsteam

Hauptaussagen

Warum ist dieser Bereich wichtig?

- 01** Das [Transeuropäische Verkehrsnetz \(TEN-V\)](#) bildet das Rückgrat des europaweiten Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs-, See- und Luftverkehrs. Megaprojekte, bei denen es sich um große Verkehrsprojekte handelt, die häufig eine grenzüberschreitende Dimension aufweisen, sind von entscheidender Bedeutung, um Lücken im Netz zu schließen, Engpässe zu beseitigen und die grenzüberschreitende Mobilität zu erleichtern.
- 02** Im Jahr 2020 veröffentlichte der Rechnungshof einen [Sonderbericht¹](#), in dem die Rolle der Kommission bei den Megaprojekten im Verkehrsbereich entlang des TEN-V-Netzes sowie ihre Rolle bei der Bereitstellung der EU-Kofinanzierung bewertet wurde. In dem Bericht bezeichnete der Rechnungshof diese Megaprojekte als "Flaggschiff-Verkehrsinfrastrukturen" (*Transport Flagship Infrastructures*, TFI). TFI werden in der Regel durch eine Reihe kleinerer Projekte und Maßnahmen umgesetzt, die jeweils einzeln EU-Kofinanzierung erhalten. Der Rechnungshof stellte bei den von ihm untersuchten TFI erhebliche Verzögerungen, Kostensteigerungen, eine schwache Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und Mängel bei der Aufsicht durch die Kommission fest. Daher gelangte er zu der Auffassung, dass die Einhaltung des auf 2030 festgelegten Termins für die Fertigstellung des EU-Kernverkehrsnetzes – der strategisch wichtigsten Knoten und Verbindungen, die vorrangig fertiggestellt werden sollen – ernsthaft gefährdet war.

¹ [Sonderbericht 10/2020](#): "EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten".

- 03** Seit 2020 ist die EU in erheblichem Maße von den Folgen der COVID-19-Pandemie und des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine betroffen. Auch die acht TFI waren mit den entsprechenden Herausforderungen konfrontiert und mussten außerdem an einen sich wandelnden Rechtsrahmen angepasst werden. Darüber hinaus ergaben sich bei einigen TFI unerwartete technische Herausforderungen, wie geologische Zwänge bei der Bohrung von Tunneln, was zu zusätzlichen Kosten und Verzögerungen beitrug.
- 04** Ziel dieses Berichts ist es, eine Aktualisierung der wichtigsten Daten und Bemerkungen des [Sonderberichts des Rechnungshofs von 2020](#) vorzulegen, um Interessenträger und Öffentlichkeit über die seither eingetretenen Entwicklungen zu informieren. Der Rechnungshof überprüfte auch die Fortschritte, die die Kommission bei der Umsetzung seiner Empfehlungen erzielt hat. Weitere Einzelheiten zu den Zielen und zur Methodik dieser Aktualisierung sind [Anhang I](#) zu entnehmen.

Feststellungen des Rechnungshofs

- 05** Der Rechnungshof gelangt zu dem Schluss, dass die Gesamtkosten der acht TFI, über die er berichtet hatte, seit der Veröffentlichung seines [Sonderberichts von 2020](#) weiter gestiegen sind. Dies war hauptsächlich auf erhebliche Kostensteigerungen bei zwei TFI zurückzuführen, während die anderen sechs TFI nur in begrenztem Maße zum Gesamtanstieg beitrugen (bei zwei TFI stiegen die Kosten und bei vier sanken sie). Der Rechnungshof stellte weitere Verzögerungen bei der Umsetzung von fünf TFI fest. Da es sich bei den TFI um zentrale Verkehrsverbindungen handelt, bedeutet dies, dass der auf 2030 festgesetzte Termin für die Fertigstellung des EU-Kernnetzes nicht eingehalten werden wird. Mit der 2024 angenommenen überarbeiteten [TEN-V-Verordnung](#) wurden weitere rechtliche Bestimmungen für die Aufsicht der Kommission über die Errichtung des Netzes eingeführt. Diese haben das Potenzial, einige der im vorangegangenen Bericht des Rechnungshofs aufgezeigten Probleme anzugehen. Es ist jedoch noch zu früh, um zu bewerten, wie die neuen Bestimmungen in der Praxis angewandt werden, und in jedem Fall werden die Änderungen hauptsächlich für Projekte relevant sein, die später als die vom Rechnungshof geprüften TFI begonnen haben.
- 06** Um die in seinem [Sonderbericht von 2020](#) festgestellten Mängel zu beheben, richtete der Rechnungshof vier Empfehlungen mit insgesamt zwölf Unterempfehlungen an die Kommission. Von diesen Unterempfehlungen hat die Kommission die sechs damals von ihr akzeptierten Empfehlungen ganz oder teilweise umgesetzt. Hinsichtlich der sechs von ihr nicht akzeptierten Empfehlungen hat sie keinerlei Maßnahmen ergriffen.

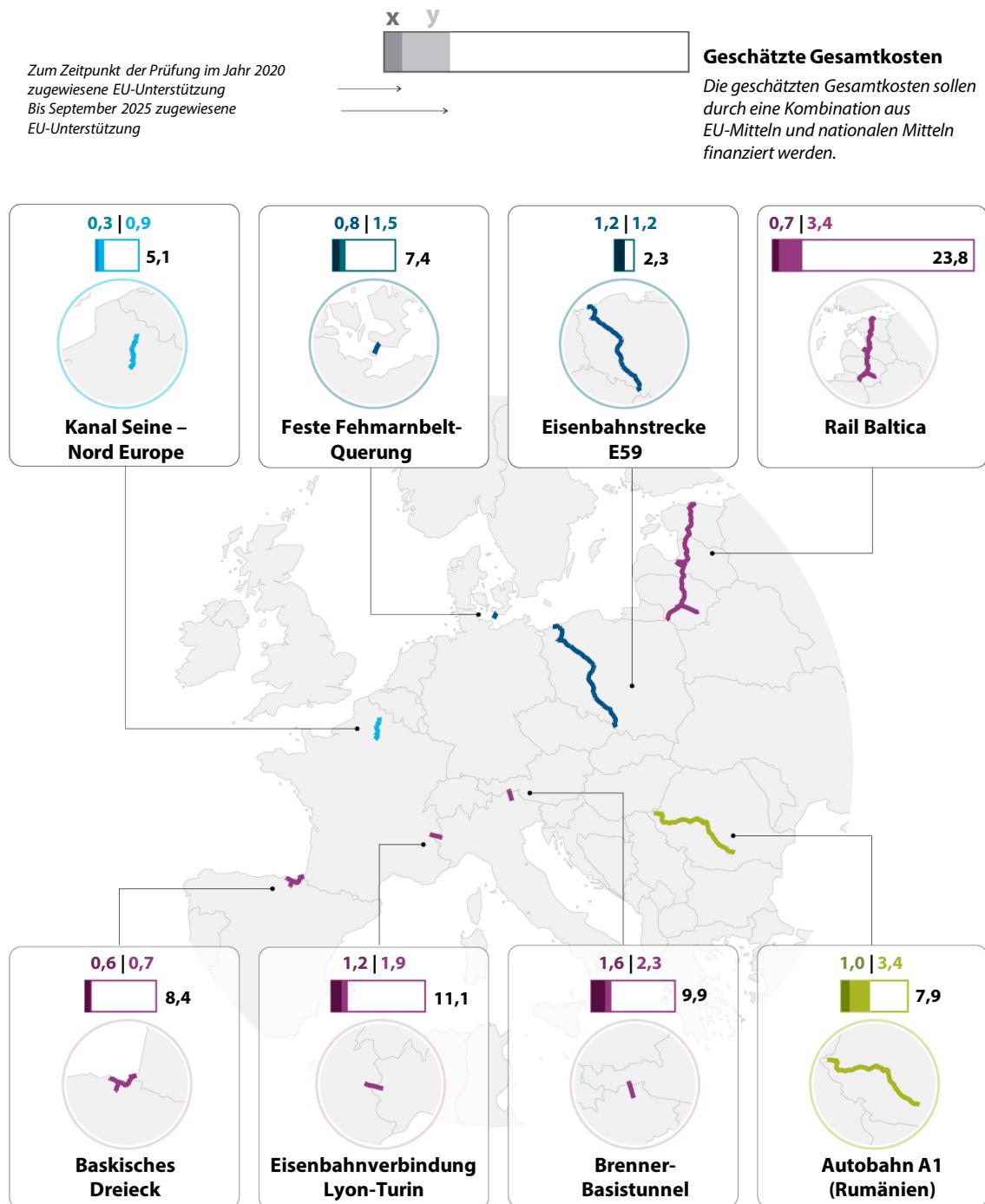
Die Bemerkungen des Rechnungshofs näher betrachtet

Der auf 2030 festgesetzte Termin für die Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes wird nicht eingehalten werden, und bei zwei TFI sind weitere erhebliche Kostensteigerungen zu verzeichnen

- 07** Der Rechnungshof aktualisierte die Zahlen zu den geschätzten Gesamtkosten und den EU-Kofinanzierungsbeträgen² (*Abbildung 1*) für die acht in seinem Sonderbericht von 2020 behandelten TFI.

² Sonderbericht 10/2020, Tabelle 1.

Abbildung 1 | Geschätzte Gesamtkosten und zugewiesene EU-Kofinanzierung für die acht TFI



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Informationen der Kommission, der nationalen Behörden und der Projektträger.

- 08** Die meisten der vom Rechnungshof geprüften TFI hatten seit dem [Sonderbericht von 2020](#) zusätzliche Finanzhilfen (in Höhe von insgesamt 7,9 Milliarden Euro) erhalten. Diese Erhöhung der EU-Kofinanzierung ist keine automatische Folge des Anstiegs der Gesamtkosten der einzelnen TFI, da die EU-Kofinanzierung nicht als fester Prozentsatz der Gesamtkosten zugewiesen wird.

Erhebliche weitere Kostensteigerungen bei zwei TFI

- 09** Bei Megaprojekten kommt es zwischen dem Zeitpunkt ihrer ursprünglichen Konzeption und Gestaltung und dem Beginn der Bauarbeiten – und sogar in der Abschlussphase – häufig zu erheblichen Änderungen des Umfangs. Dies – zusammen mit einer unerwarteten Komplexität des Projekts und unvorhergesehenen Ereignissen (Ziffer [03](#)) – führt häufig zu Kostensteigerungen im Vergleich zu den ursprünglichen Schätzungen³. In seinem [Sonderbericht von 2020](#) hatte der Rechnungshof bei den acht TFI einen realen (d. h. inflationsbereinigten) Anstieg der Kosten um insgesamt 47 % gegenüber den ursprünglichen Schätzungen ermittelt⁴.
- 10** Der Rechnungshof hat die Kostenanalyse auf der Grundlage von Informationen der Projektträger auf den Stand von November 2025 gebracht ([Tabelle 1](#)). Um einen Vergleich mit seinem [Sonderbericht von 2020](#) zu ermöglichen und die Inflation über den Umsetzungszeitraum hinweg zu berücksichtigen, hat der Rechnungshof alle Kostenschätzungen in Werten von 2019 neu indexiert, ohne dabei den tatsächlichen Zahlungsplan zu berücksichtigen. Die Zahlenangaben in [Tabelle 1](#) sind daher nicht direkt mit den Kostenangaben in [Abbildung 1](#) vergleichbar.

³ Flyvbjerg, B., "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview", *Project Management Journal*, 45, 2, April/Mai 2014, S. 9.

⁴ [Sonderbericht 10/2020](#), Tabelle 3.

**Tabelle 1 | Überblick über die Kostenentwicklung für die einzelnen TFI
(in Millionen Euro)**

Flaggschiff-Verkehrsinfrastruktur	Sonderbericht 10/2020		Sachstand November 2025		
	Ursprüngliche Schätzung (in Werten von 2019) (a) ¹	Letzte Schätzung (in Werten von 2019) (b)	Überarbeitete Schätzung (in Werten von 2019) (c)	Anstieg in % gegenüber der Schätzung im SB 10/2020 (c/b - 1)	Anstieg in % gegenüber der ursprünglichen Schätzung (c/a - 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Eisenbahnverbindung Lyon–Turin	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Brenner-Basistunnel	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Feste Fehmarnbelt-Querung ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Basisches Dreieck	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Kanal Seine–Nord Europe	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Autobahn A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Eisenbahnstrecke E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Insgesamt	36 533	53 786	66 455	--	--
Anstieg insgesamt				+ 24 %	+ 82 %

Hinweise:

Alle Kostenangaben wurden unter Verwendung des jahresbezogenen Preisdeflators aus der [AMECO-Datenbank](#) der Kommission in Werten von 2019 neu indexiert.

¹ Die ursprüngliche Schätzung ist die früheste für jede TFI; sie kann einem anderen Umfang oder Reifegrad des Infrastrukturentwurfs entsprechen. So war beispielsweise die Eisenbahnverbindung Lyon–Turin ursprünglich als einröhriger Tunnel geplant, wurde dann aber als zweiröhriger Tunnel konzipiert; was den Kanal Seine–Nord Europe betrifft, so wurde die vorgelegte Schätzung vorgenommen, bevor Durchführbarkeitsstudien durchgeführt wurden.

² Die überarbeitete Schätzung bezieht sich auf die Fertigstellung der gesamten TFI bis 2030. Seither wurde das Projekt in Phasen unterteilt ([Kasten 1](#)).

³ Die Schätzung wurde vom Projektträger seit dem Sonderbericht des Rechnungshofs von 2020 nicht überarbeitet. Der neue Wert spiegelt nur die Indexierung wider.

⁴ Kosten ohne den Abschnitt Świnoujście–Szczecin (wie im Sonderbericht des Rechnungshofs aus dem Jahr 2020).

Quelle: Kommission, nationale Behörden und Projektträger.

- 11** Die jüngste Schätzung der Gesamtkosten für alle acht TFI ist nun fast doppelt so hoch wie die ursprüngliche. Der zusätzliche Kostenanstieg für alle TFI betrug in den letzten fünf Jahren inflationsbereinigt 24 %. Er war hauptsächlich auf erhebliche Kostensteigerungen bei zwei TFI zurückzuführen: bei Rail Baltica (*Kasten 1*) und der Eisenbahnverbindung Lyon–Turin.
- 12** Bei den übrigen sechs TFI machen die Schwankungen bei den Kostenschätzungen insgesamt nur rund 10 % des gesamten zusätzlichen Anstiegs aus. So ist beispielsweise beim Kanal Seine–Nord Europe, bei dem der Rechnungshof im Jahr 2020 den höchsten prozentualen Kostenanstieg im Vergleich zur ursprünglichen Schätzung festgestellt hatte, nun ein weiterer Kostenanstieg von 9 % zu verzeichnen. In zwei Fällen, bei der Autobahn A1 und der Eisenbahnstrecke E59, sind die jüngsten Kostenschätzungen – inflationsbereinigt – hingegen niedriger als die ursprünglichen.

Kasten 1

Rail Baltica: Die Kosten haben sich seit 2020 mehr als verdoppelt

Zum Zeitpunkt des [Sonderberichts des Rechnungshofs aus dem Jahr 2020](#) belief sich die offizielle Kostenschätzung für Rail Baltica auf 5,8 Milliarden Euro (in Werten von 2017). In seinem Bericht wies der Rechnungshof darauf hin, dass auf der Grundlage der damals verfügbaren Informationen die Kosten weiter steigen könnten, und ermittelte risikobereinigte Gesamtkosten in Höhe von 7 Milliarden Euro.

2024 führte der Projektträger von Rail Baltica eine neue Analyse durch und kam zu dem Schluss, dass die geschätzten Gesamtkosten der vollständigen TFI auf 23,8 Milliarden Euro (zu Preisen von 2023) gestiegen sind. Die in der Analyse ermittelten Hauptgründe dafür waren die mangelnde Ausgereiftheit und Detailtiefe der vorherigen Schätzungen (darauf war etwa die Hälfte des Kostenanstiegs zurückzuführen) sowie Änderungen des Projektumfangs und der Projektkonzeption. Ein gemeinsamer Prüfungsbericht⁵ der nationalen Rechnungskontrollbehörden der drei beteiligten baltischen Länder bestätigte diese Analyse weitgehend.

Zu betonen ist, dass der Projektträger auf das Risiko hinwies, dass die neue Schätzung möglicherweise noch immer nicht ganz korrekt ist, da ausgereifte Entwurfsstudien (auf denen die Schätzung beruhte) für nur ein Drittel der Gesamtstrecke vorlagen. Was den Zeitrahmen betrifft, so beschlossen die Projektpartner, die TFI in zwei Phasen aufzuteilen: eine erste Phase, die nur eine eingleisige, bis 2030 fertigzustellende Eisenbahnstrecke (mit Gesamtkosten in Höhe von 15,3 Milliarden Euro) betrifft, und eine zweite, umfassendere Phase ohne genauen Zeitplan. Aufgrund des verlängerten Zeitrahmens für die Arbeiten dürften die Kosten der TFI nach Abschluss der zweiten Phase mehr als 23,8 Milliarden Euro betragen.

⁵ Oberste Rechnungskontrollbehörden Estlands, Lettlands und Litauens: [Review on the Rail Baltica project](#), Joint review Tallinn, Riga, Vilnius, 11. Juni 2024.

Der auf 2030 festgesetzte Termin für die Fertigstellung des Kernnetzes wird aufgrund weiterer Verzögerungen nicht eingehalten werden

- 13** Megaprojekte sind oft durch einen langfristigen Zeitrahmen für die Umsetzung gekennzeichnet, und bei vielen kommt es zu Verzögerungen im Vergleich zur ursprünglichen Planung⁶. Außerdem unterliegen sie externen Faktoren, wie in Ziffer **03** beschrieben. In seinem [Sonderbericht von 2020](#) stellte der Rechnungshof bei den acht von ihm untersuchten TFI eine durchschnittliche Verzögerung von elf Jahren fest⁷. Der Rechnungshof hat diese Analyse auf den Stand von November 2025 gebracht und weitere Verzögerungen ermittelt ([Tabelle 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., op. cit., S. 9–11.

⁷ [Sonderbericht 10/2020](#), Ziffer 53 und Abbildung 5.

Tabelle 2 | Verzögerungen bei den einzelnen TFI

TFI	Ursprüngliche Pläne ¹		Sonderbericht 10/2020	Sachstand November 2025		
	Zeitrahmen für die Umsetzung (Jahre)	Geschätztes Eröffnungs- jahr	Geschätz- tes Eröff- nungsjahr	Aktuali- siertes geschätz- tes Eröff- nungsjahr	Verzögerung im Vergleich zum Sonderber- icht 10/2020 (Jahre)	Verzögerung im Vergleich zu den ursprüng- lichen Plänen (Jahre)
Eisenbahnverbindung Lyon–Turin	7	2015	2030	2033	3	18
Brenner-Basistunnel	9	2016	2028	2032	4	16
Feste Fehmarnbelt-Querung	10	2018	2028	2029	1	11
Baskisches Dreieck	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Kanal Seine–Nord Europe	10	2010	2028	2032	4	22
Durchschnitt					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	k. A. ³	ja	> 4
Eisenbahnstrecke E59	<i>unterschiedlich je nach Abschnitt</i>			k. A.	k. A.	k. A.
Autobahn A1	<i>unterschiedlich je nach Abschnitt</i>			2029	k. A.	k. A.

Hinweise:

Da die Zeitrahmen für die Errichtung der Eisenbahnstrecke E59 und der Autobahn A1 je nach Abschnitt variieren, hat der Rechnungshof keine Zahlen zur Verzögerung auf Ebene der TFI berechnet.

¹ Die ursprünglichen Pläne sind die frühesten für jede TFI; sie können einem anderen Umfang oder Reifegrad des Infrastruktrentwurfs entsprechen. So wurde beispielsweise das ursprünglich geschätzte Eröffnungsjahr für den Kanal Seine–Nord Europe ermittelt, bevor Durchführbarkeitsstudien durchgeführt wurden.

² Während die Kommission dem Rechnungshof das Jahr 2030 als voraussichtlichen Fertigstellungstermin genannt hat, deuten die Informationen der Projektträger eher auf eine Fertigstellung im Jahr 2035 hin.

³ Es liegen keine Schätzungen zum Eröffnungsjahr der vollständigen TFI vor. Die in der ersten Phase errichtete TFI wird voraussichtlich 2030 eröffnet.

Quelle: Kommission, nationale Behörden und Projektträger.

- 14** Die Analyse des Rechnungshofs zeigt, dass die fünf TFI, für die er die erforderlichen Informationen erhalten konnte, im Vergleich zur Situation zum Zeitpunkt des [Sonderberichts von 2020](#) eine durchschnittliche weitere Verzögerung von vier Jahren aufweisen. Damit beläuft sich die Verzögerung im Vergleich zum ursprünglich geplanten Zeitrahmen bei den fünf TFI auf durchschnittlich 17 Jahre.
- 15** Bei Rail Baltica wird die bereits festgestellte Verzögerung wohl noch länger werden, da laut dem letzten Plan vom November 2025 bis 2030 nur eine erste Phase des Projekts abgeschlossen sein soll. Der Rechnungshof konnte die zusätzliche Verzögerung jedoch nicht quantifizieren, da es für die zweite Phase keinen Zeitrahmen für die Umsetzung gibt ([Kasten 1](#)). Auch für die Eisenbahnstrecke E59 lagen zum Zeitpunkt dieser Aktualisierung keine Informationen darüber vor, wann die TFI vollständig abgeschlossen sein wird.
- 16** Die Verzögerungen bei der Umsetzung können sich auf das Funktionieren der TFI selbst sowie auf das Verkehrsnetz der EU auswirken. Der Rechnungshof hat seine Risikobewertung betreffend die voraussichtlichen Fortschritte bei der Umsetzung des Netzes⁸ unter Berücksichtigung der geschätzten Fertigstellungstermine der einzelnen TFI aktualisiert. Er untersuchte, ob die TFI selbst bis 2030 voraussichtlich vollständig in Betrieb sein werden und ob ihre Zubringerstrecken und Anschlussinfrastrukturen bis zu demselben Zeitpunkt voraussichtlich ausgebaut sein werden, um Netzwerkeffekte in vollem Umfang sicherzustellen. Schließlich bewertete er, ob die TEN-V-Anforderungen von 2013 an Schienengüterverkehrsstrecken auf diesen Abschnitten bis 2030 voraussichtlich erfüllt sein werden ([Abbildung 2](#)).

⁸ [Sonderbericht 10/2020](#), Tabelle 2.

Abbildung 2 | Wahrscheinlichkeit der Umsetzung der TFI bis 2030

Bewertung Stand November 2025



¹Der Rechnungshof ermittelte eine geringe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt der Infrastruktur in Frankreich und eine mittlere Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt in Italien.

²Der Rechnungshof ermittelte eine geringe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt der Infrastruktur in Italien, eine mittlere Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt in Deutschland und eine hohe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt in Österreich.

³Der Rechnungshof ermittelte eine geringe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt der Infrastruktur in Deutschland und eine hohe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt in Dänemark. Er behält diese Bewertung im Rahmen der Aktualisierung bei.

⁴Der Rechnungshof ermittelte eine geringe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt der Infrastruktur in Deutschland und eine hohe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt in Dänemark. Er behält diese Bewertung im Rahmen der Aktualisierung bei.

⁵Während die Kommission dem Rechnungshof das Jahr 2030 als voraussichtlichen Fertigstellungstermin genannt hat, deuten die Informationen der Projekträger eher auf eine Fertigstellung im Jahr 2035 hin.

⁶Der Rechnungshof ermittelte eine mittlere Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt der Infrastruktur in Frankreich und eine hohe Wahrscheinlichkeit für den Abschnitt in Spanien.

Hinweis: Die TEN-V-Anforderungen umfassen Elektrifizierung, mindestens 22,5 t Achslast, eine Mindestgeschwindigkeit von 100 km/h, mindestens 740 m Zuglänge, eine Spurweite von 1 435 mm und die Nutzung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Informationen von Kommission, nationalen Behörden und Projektträgern.

- 17** Bei den meisten TFI verschlechterte sich die Lage im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstellung des vorangegangenen Sonderberichts weiter. Bei drei der TFI (Brenner-Basistunnel, Eisenbahnverbindung Lyon–Turin und Kanal Seine–Nord Europe) wird im Rahmen der offiziellen Schätzung der Fertigstellung nun ein Zeitpunkt nach 2030 genannt, was bedeutet, dass die Frist für die Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes der EU bis 2030 nicht eingehalten wird. 2020 ging man davon aus, dass Rail Baltica bis 2030 vollständig fertiggestellt sein würde; nun gibt es keinen Zeitrahmen mehr für die vollständige Umsetzung der TFI (Ziffer 15). Bei einer TFI hingegen, der Autobahn A1 in Rumänien, hatten sich die Aussichten verbessert: Es wird nun erwartet, dass alle Abschnitte noch vor 2030 eröffnet werden.
- 18** Was alle TFI und ihre jeweilige Anschlussinfrastruktur zusammengenommen betrifft, so hält der Rechnungshof seine allgemeine Schlussfolgerung aus dem Jahr 2020 aufrecht, dass die meisten der geprüften TFI bis 2030 wahrscheinlich nicht vollständig in Betrieb sein werden. Bei den meisten TFI kommt es auch hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen an den Schienengüterverkehr aus der TEN-V-Verordnung von 2013, die zum Zeitpunkt der vorangegangenen Prüfung des Rechnungshofs in Kraft war, zu weiteren Verzögerungen.
- 19** In seinem [Sonderbericht von 2020](#) erläuterte der Rechnungshof des Weiteren, wie Verzögerungen im Zusammenhang mit der Planung und Umsetzung zu zusätzlichen Kosten führen könnten. Dies war der Fall bei der festen Fehmarnbelt-Querung, bei der der von den dänischen Behörden mit dem Projektträger unterzeichnete Vertrag es diesem ermöglichte, bestimmte vertraglich festgelegte Gebühren (z. B. für laufende Kosten der Konsortien oder bei Änderung der Materialpreise) zu erheben, falls der Beginn der Arbeiten aufgrund fehlender Genehmigungen verschoben werden musste. Da eine solche Verzögerung eingetreten ist, wurde diese Klausel angewandt, um zu vermeiden, dass die Verträge aufgelöst werden müssen und ein Ausschreibungsverfahren zum Abschluss neuer Verträge eingeleitet werden muss. Damals informierte der Projektträger den Rechnungshof, dass er beabsichtigte, die EU um eine Kofinanzierung dieser Kosten zu ersuchen⁹.
- 20** Während der Rechnungshof an der vorliegenden Aktualisierung arbeitete, teilte die Kommission ihm mit, dass der Projektträger mittlerweile einen Erstattungsantrag, einschließlich in Bezug auf diese Art von Kosten, eingereicht habe, und dieser von der CINEA (Exekutivagentur der Kommission, die für die Verwaltung der EU-Finanzhilfe zuständig ist) akzeptiert worden sei. Der bisher aus dem EU-Haushalt finanzierte Betrag für die Kosten im Zusammenhang mit dem verzögerten Beginn der Arbeiten beläuft sich auf insgesamt 14,8 Millionen Euro.

⁹ [Sonderbericht 10/2020](#), Ziffer 44.

Jüngst wurde eine verstärkter Regelungsrahmen eingeführt, die zuvor geltenden rechtlichen Bestimmungen wurden jedoch nur selten genutzt

- 21** In seinem [Sonderbericht von 2020](#) wies der Rechnungshof auf die begrenzten rechtlichen Instrumente hin, die der Kommission zur Verfügung standen, um auf Verzögerungen bei der Errichtung des EU-Kernverkehrsnetzes zu reagieren. Ferner wies er darauf hin, dass die Kommission die verfügbaren Instrumente wie Artikel 56 der [TEN-V-Verordnung von 2013](#) noch immer nicht genutzt hatte¹⁰. Darüber hinaus unterbreitete der Rechnungshof der Kommission eine Reihe von Empfehlungen zur Verbesserung des Finanzmanagements bei der EU-Kofinanzierung von Megaprojekten.
- 22** 2024 wurde die [TEN-V-Verordnung](#) umfassend überarbeitet. Es wurden eine Reihe neuer Ziele, Fristen für die Fertigstellung sowie rechtliche Bestimmungen für die Aufsicht der Kommission über die Errichtung des Netzes eingeführt (siehe [Anhang II](#) für einen Überblick über die wichtigsten Änderungen gegenüber der vorherigen Fassung).
- 23** Im Rahmen der Ausarbeitung der vorliegenden Aktualisierung überprüfte der Rechnungshof,
- ob die Kommission seit 2020 von dem Verfahren nach Artikel 56 Gebrauch gemacht hat;
 - ob die neuen oder geänderten rechtlichen Bestimmungen der [TEN-V-Verordnung von 2024](#) das Potenzial haben, zwei der in seinem [Sonderbericht von 2020](#) hervorgehobenen horizontalen Ursachen von Verzögerungen anzugehen, nämlich i) die komplexe grenzüberschreitende Koordinierung und ii) die Erteilung von Genehmigungen in den Mitgliedstaaten;
 - ob die Kommission seine Empfehlungen von 2020 umgesetzt hatte.

¹⁰ [Sonderbericht 10/2020](#), Ziffer 26.

Nur einmal nutzte die Kommission rechtliche Bestimmungen, um auf Verzögerungen bei der Fertigstellung des Netzes zu reagieren

- 24** Gemäß Artikel 56 der [TEN-V-Verordnung von 2013](#) kann die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern, die Gründe für erhebliche Verzögerungen bei der Fertigstellung des Kernnetzes anzugeben, und anschließend eine Konsultation einleiten, um die zugrunde liegenden Probleme zu lösen. In seinem [Sonderbericht von 2020](#) stellte der Rechnungshof fest, dass die Kommission diese rechtliche Bestimmung nie genutzt hatte¹¹. Bei allen ausgewählten TFI, für die der Rechnungshof Schätzungen des Zeitrahmens erhalten hatte, sind weitere Verzögerungen bei der Umsetzung aufgetreten (Ziffer [13](#) und [Tabelle 2](#)); bei drei von ihnen ist nun klar, dass sie erst nach der Frist, die 2030 abläuft, einsatzbereit sein werden. Die Kommission teilte dem Rechnungshof jedoch mit, dass bei keiner der in der vorliegenden Aktualisierung untersuchten TFI ein Verfahren nach Artikel 56 eingeleitet wurde. Insgesamt hat die Kommission dieses Verfahren seit dem [Sonderbericht des Rechnungshofs von 2020](#) nur ein einziges Mal genutzt, und zwar bei einem anderen Megaprojekt in Frankreich.

Mit der TEN-V-Verordnung von 2024 stehen der Kommission weitere rechtliche Bestimmungen zur Verfügung, die sie für die Aufsicht über die Errichtung des Netzes nutzen kann

- 25** Mit der [TEN-V-Verordnung von 2024](#) wurden neue Anforderungen und rechtliche Bestimmungen betreffend die Aufsicht der Kommission über die Fertigstellung des Verkehrsnetzes durch die Mitgliedstaaten eingeführt ([Anhang II](#)). Der Rechnungshof ist der Auffassung, dass dies (zusammen mit einer 2021 angenommenen einschlägigen [Richtlinie über die Straffung der Genehmigungsverfahren](#)) eine potenzielle Verbesserung darstellt, wenn es darum geht, die beiden in seinem [Sonderbericht von 2020](#) genannten Hauptgründe für Verzögerungen (Ziffer [23](#)) in Angriff zu nehmen. Die Wirksamkeit dieser Bestimmungen hängt jedoch letztlich davon ab, ob sie von der Kommission aktiv genutzt und anschließend von den Mitgliedstaaten eingehalten werden. In jedem Fall sind diese Bestimmungen hauptsächlich für Projekte in der Planungsphase relevant und werden daher nur begrenzte Auswirkungen auf die in der Stichprobe des Rechnungshofs enthaltenen Projekte haben.

¹¹ [Sonderbericht 10/2020](#), Ziffer 26.

- 26** Mit der [TEN-V-Verordnung von 2024](#) wird der Regelungsrahmen gestärkt, um Fragen der grenzüberschreitenden Koordinierung anzugehen. Bei der Integration der Kernnetzkorridore und Schienengüterverkehrskorridore in die Europäischen Verkehrskorridore dürften operative Erwägungen im Planungsprozess stärker in den Mittelpunkt rücken. Die Rolle der Europäischen Koordinatoren, die die Kommission bei der Aufsicht über die Fertigstellung des Kernnetzes durch die Mitgliedstaaten unterstützen, wurde ebenfalls gestärkt und umfasst nun eine förmliche Konsultation bei der Zuweisung von EU-Kofinanzierungen für Infrastrukturprojekte entlang des jeweiligen Korridors.
- 27** Mit der neuen Verordnung wurde der Anwendungsbereich der Durchführungsrechtsakte der Kommission erweitert. Durchführungsrechtsakte sind verbindliche Rechtsdokumente, die sich an die Mitgliedstaaten richten und Bestimmungen über Zeitrahmen und Leitung bestimmter Projekte enthalten. Der Rechnungshof hatte Durchführungsrechtsakte bereits in seinem [Sonderbericht von 2020](#) als positives Instrument für die Kommission bewertet, um ihre Aufsicht über die Fertigstellung des Kernnetzes zu stärken¹². Gemäß dem vorherigen Rechtsrahmen konnten solche Rechtsakte nur für Projekte mit grenzüberschreitender Dimension erlassen werden. Nun werden die Durchführungsrechtsakte jedoch ganze Verkehrskorridore abdecken und können sich je nach Bedarf auf Abschnitte oder Projekte entlang des Kernnetzes konzentrieren.
- 28** Darüber hinaus wurde mit der [TEN-V-Verordnung von 2024](#) eine neue rechtliche Verpflichtung für die Mitgliedstaaten eingeführt, ihre nationalen Verkehrspläne an die EU-Prioritäten anzupassen. Die nationalen Verkehrspläne müssen die Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren und alle erlassenen Durchführungsrechtsakte berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten müssen diese Pläne der Kommission vorlegen, die dann eine förmliche – wenn auch nicht verbindliche – Stellungnahme abgibt.
- 29** Die [TEN-V-Verordnung von 2024](#) selbst enthält zwar keine Bestimmungen zur Verbesserung der Genehmigungsverfahren, doch baut sie auf einer [EU-Richtlinie von 2021](#) über die Straffung der Genehmigungsverfahren auf. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, den Genehmigungsaufwand für Vorhaben entlang wichtiger Abschnitte des EU-Kernnetzes dadurch zu verringern, dass sie eine zentrale Kontaktstelle für Projektträger benennen, die Verfahren vereinfachen und einen maximalen Zeitrahmen für den Erlass einer Entscheidung festlegen (mit begrenzten Ausnahmen). Bei grenzüberschreitenden Genehmigungsverfahren haben die Europäischen Koordinatoren das Recht, Informationen über das Verfahren zu erhalten und bei Verzögerungen Fortschrittsberichte anzufordern.

¹² [Sonderbericht 10/2020](#), Ziffern 75–78.

- 30** Die Auswirkungen der Richtlinie hängen jedoch weitgehend von der ordnungsgemäßen und fristgerechten Umsetzung in nationales Recht ab. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Aktualisierung hatte die Kommission Vertragsverletzungsverfahren gegen fünf Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie eingeleitet.

Die meisten der von der Kommission akzeptierten Empfehlungen von 2020 wurden umgesetzt

- 31** In seinem [Sonderbericht von 2020](#) gab der Rechnungshof zwölf Unterempfehlungen ab, um die langfristige Planung und Verwaltung der TFI-Investitionen sowie die Aufsicht darüber zu stärken. Die Kommission akzeptierte sechs dieser Unterempfehlungen vollständig oder teilweise.
- 32** In [Kapitel 3 seines Jahresberichts 2023](#) berichtete der Rechnungshof bereits über die Fortschritte bei der Umsetzung und die Zeitnähe der Umsetzung der von der Kommission akzeptierten Unterempfehlungen. Er stellte fest, dass vier von ihnen entweder vollständig oder weitgehend fristgerecht umgesetzt wurden. Die Umsetzung der beiden anderen Unterempfehlungen hatte sich hingegen verzögert, d. h. sie waren nur teilweise umgesetzt worden. Hinsichtlich der übrigen sechs Unterempfehlungen, die die Kommission nicht akzeptiert hatte, gab es keine weiteren Entwicklungen oder Maßnahmen seitens der Kommission.
- 33** Seit der Veröffentlichung seines Jahresberichts zum Haushaltsjahr 2023 stellte der Rechnungshof einige Fortschritte bei der Umsetzung einer Unterempfehlung zur Weiterentwicklung des Instruments des Durchführungsbeschlusses (Unterempfehlung 4a) fest: Die Kommission hat neue oder aktualisierte Rechtsakte erlassen, die die TFI "Kanal Seine–Nord Europe", "Rail Baltica" und "Eisenbahnverbindung Lyon–Turin" betreffen ([Anhang III](#)).

Dieser Bericht wurde von Kammer II unter Vorsitz von Frau Annemie Turtelboom, Mitglied des Rechnungshofs, in ihrer Sitzung vom 3. Dezember 2025 in Luxemburg angenommen.

Für den Rechnungshof



Tony Murphy

Präsident

Anhänge

Anhang I – Über die Prüfung

- 01** 2020 veröffentlichte der Rechnungshof einen [Sonderbericht](#), in dem er die Rolle der Kommission unter dem Gesichtspunkt bewertete, inwieweit sie sicherstellt, dass von der EU kofinanzierte Megaprojekte mit grenzüberschreitender Dimension (die der Rechnungshof als "Flaggschiff-Verkehrsinfrastrukturen" (*Transport Flagship Infrastructures*, TFI) bezeichnete) gut geplant werden und effizient sind. Für die Zwecke der Prüfung wählte der Rechnungshof in seiner Stichprobe acht TFI aus, die für die Verwirklichung des Ziels der EU, ihr Kernverkehrsnetz bis 2030 fertigzustellen, von entscheidender Bedeutung sind.
- 02** Im Zuge der damaligen Prüfung gelangte der Rechnungshof zu dem Schluss, dass es unwahrscheinlich ist, dass die volle Kapazität des Netzes bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen wird, da sechs der acht TFI einschließlich der Zubringerstrecken und Anschlussinfrastrukturen innerhalb dieser Frist voraussichtlich nicht mit voller Kapazität zur Verfügung stehen. Dies war auf eine Kombination verschiedener Aspekte zurückzuführen:
- Die nationalen Prioritäten und Verwaltungsverfahren waren von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr unterschiedlich, was die Fortschritte bei den grenzüberschreitenden Verbindungen verlangsamt. Die Kommission verfügte nur über begrenzte rechtliche Instrumente zur Durchsetzung vereinbarter Verpflichtungen und hatte diese nicht in vollem Umfang genutzt.
 - Die Planungsqualität musste verbessert werden, da die Verkehrsprognosen oft übermäßig optimistisch waren oder schlecht über Grenzen hinweg koordiniert wurden. Die Mitgliedstaaten haben Kosten-Nutzen-Analysen nicht wirksam als Entscheidungsfindungsinstrumente für ganze Projekte eingesetzt, wodurch Transparenz und Zuverlässigkeit beeinträchtigt wurden.

- Die Umsetzung war ineffizient, da die durchschnittliche Bauzeit einer TFI 15 Jahre betrug. Sie war außerdem durch erhebliche Kostenüberschreitungen und lange Verzögerungen im Vergleich zu den ursprünglichen Zeitrahmen gekennzeichnet.
 - Bei ihrer Aufsicht über die Fertigstellung der Kernnetzkorridore durch die Mitgliedstaaten blieb die Kommission nicht nah genug am Geschehen und konzentrierte sich weitgehend auf Outputs und nicht auf Ergebnisse oder langfristige Nachhaltigkeit. Zwar stellte die damals begonnene Anwendung von Durchführungsbeschlüssen einen positiven Schritt dar, doch blieben diese Instrumente hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs und ihrer Durchsetzbarkeit zu begrenzt, als dass sie eine rechtzeitige Fertigstellung des Netzes hätten gewährleisten können.
- 03** Um diese Mängel zu beheben, richtete der Rechnungshof vier Empfehlungen mit insgesamt zwölf Unterempfehlungen an die Kommission ([Anhang III](#)).
- 04** 2021 veröffentlichte der Rechnungshof eine [Analyse](#), in der der EU-Rahmen für die Durchführung von Megaprojekten mit ähnlichen Rahmen in anderen Ländern verglichen wurde. In diesem Zusammenhang verglich der Rechnungshof auch die Kostenüberschreitungen und Verzögerungen von sechs der acht TFI mit den entsprechenden Werten einer Population von mehreren hundert weltweit durchgeföhrten Verkehrsprojekten. Der Rechnungshof kam zu dem Schluss, dass bei den meisten Projekten geringere Abweichungen zwischen den tatsächlichen Kosten und dem jeweils veranschlagten Budget zu verzeichnen waren als im globalen Durchschnitt. Allerdings kam es bei den meisten der sechs Projekte durchschnittlich zu längeren Verzögerungen als bei vergleichbaren Projekten weltweit.
- 05** Der vorliegende Bericht enthält aktuelle Informationen über die Entwicklungen hinsichtlich der wichtigsten Elemente des [Sonderberichts des Rechnungshofs von 2020](#) im Zeitraum von seiner Veröffentlichung bis November 2025. Der Rechnungshof konzentrierte sich hauptsächlich auf die Änderungen bei der Kosten- und Zeitplanung der acht TFI sowie auf die Rolle der Kommission bei der Aufsicht über die TFI. Gegebenenfalls befasste er sich auch mit Entwicklungen bei anderen Megaprojekten im TEN-V-Kernnetz. Außerdem ging er der Frage nach, wie die [2024 überarbeitete TEN-V-Verordnung](#) möglicherweise zu einer Behebung der im [Sonderbericht von 2020](#) festgestellten Mängel beitragen könnte.

- 06** Was die Bewertung der Umsetzung des Netzes anhand der TEN-V-Anforderungen an den Schienengüterverkehr betrifft, so sei darauf hingewiesen, dass sich die aktualisierte Bewertung des Rechnungshofs nach wie vor auf Anforderungen aus der [TEN-V-Verordnung von 2013](#) bezieht. Seit der Veröffentlichung des [Sonderberichts des Rechnungshofs von 2020](#) trat eine überarbeitete TEN-V-Verordnung in Kraft (Ziffer [22](#)), die aktualisierte technische Anforderungen an das Kernnetz enthält ([Anhang II](#)). Im vorliegenden aktualisierten Bericht wurden die Auswirkungen dieser neuen Anforderungen nicht bewertet, da sie nicht zum Prüfungsumfang der ursprünglichen Prüfung gehörten.
- 07** Die Aktualisierung beruht auf der Aktenprüfung von Informationen, die von der Kommission, den nationalen Behörden und den für die jeweiligen TFI in Spanien, Polen und Rumänien zuständigen Projekträgern bereitgestellt wurden. Der Rechnungshof analysierte auch öffentlich zugängliche Informationen. Er führte jedoch keine Vor-Ort-Besuche durch und befragte keine für die Projekte zuständigen Behörden oder Interessenträger. Seine [Prüfungsmethodik](#) entspricht den internationalen Prüfungsnormen der [Internationalen Organisation der Obersten Rechnungskontrollbehörden \(INTOSAI\)](#).
- 08** Der Rechnungshof untersuchte erneut den Stand der Umsetzung aller in seinem Sonderbericht von 2020 enthaltenen Empfehlungen, um zu überprüfen, inwiefern sich die von der Kommission ergriffenen Maßnahmen geändert hatten. Hinsichtlich der Empfehlungen, die akzeptiert worden waren, bewertete er die Änderungen gegenüber der letzten Weiterverfolgung, die 2024 im Hinblick auf die Erstellung des [Jahresberichts zum Haushaltsjahr 2023](#) durchgeführt worden war.
- 09** Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, wandte der Rechnungshof dieselbe Methodik an wie bei der Prüfung im Jahr 2020. Auf die wenigen Fälle, in denen eine andere Methodik angewandt werden musste, weist der Rechnungshof ausdrücklich hin.

Anhang II – Wichtigste im Rahmen der TEN-V-Verordnung 2024 eingeführte Änderungen

Bereich	Änderungen gegenüber dem Text von 2013
Allgemeines: Fristen für die Fertigstellung des Netzes	Bestätigung der Fristen für das Kernnetz und das Gesamtnetz (2030 bzw. 2050). Darüber hinaus Festlegung eines erweiterten Kernnetzes (zuvor Teil des Gesamtnetzes), das bis 2040 fertiggestellt werden soll.
Allgemeines: Festlegung vorrangiger Korridore	Schaffung von neun Europäischen Verkehrskorridoren (die Abschnitte des Kernnetzes und des Gesamtnetzes umfassen) und die bestehenden Kernnetzkorridore (mit Schwerpunkt auf Infrastrukturaspekten) und Schienengüterverkehrskorridore (mit Schwerpunkt auf dem Betrieb) ersetzen.
Allgemeines: Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	Neue Anforderung, Einrichtungen für alternative Kraftstoffe in die Infrastrukturstandards für Binnen- und Seehäfen, Flughäfen, Straßen und städtische Knoten aufzunehmen.
Schienengüterverkehr: Mindeststandards für intermodale Einheiten	Neue Anforderung, bis 2040 den Verkehr von Güterzügen mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe zu ermöglichen.
Schienengüterverkehr: Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur (Achslast von 22,5 t, 100 km/h Streckengeschwindigkeit für den Güterverkehr und Ermöglichung des Betriebs von Zügen mit einer Länge von 740 m)	Ausweitung der bestehenden Infrastrukturanforderungen an den Schienengüterverkehr (22,5 t, 100 km/h und 740 m) auf <ul style="list-style-type: none"> — das Kernnetz bis 2030; — das erweiterte Kernnetz bis 2040; — das übrige Gesamtnetz bis 2050.
Schienenpersonenverkehr: Mindeststreckengeschwindigkeit	Neue Anforderung einer Mindestgeschwindigkeit für Schienenpersonenverkehrsstrecken von 160 km/h für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bis 2040.
Eisenbahn: Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem	Neue Anforderungen: <ol style="list-style-type: none"> Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems im erweiterten Kernnetz bis 2040 und im Gesamtnetz bis 2050; Außenbetriebnahme bestehender Klasse-B-Systeme im Kernnetz bis 2040, im erweiterten Kernnetz bis 2045 und im Gesamtnetz bis 2050.

Bereich	Änderungen gegenüber dem Text von 2013
Binnenwasserstraßen: gute Befahrbarkeit	Neue, für die Binnenwasserstraßen des Kernnetzes geltende Anforderung, eine "gute Befahrbarkeit" zu gewährleisten, d. h. eine effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrt für Nutzer (einschließlich Mindestanforderungen an Wasserstraßen und an das Dienstleistungsniveau); wobei Näheres in Durchführungsrechtsakten der Kommission festzulegen ist.
Straßenverkehr: Rastplätze	Änderung der bestehenden Anforderung, dass im Kernnetz bis 2030 und im Gesamtnetz bis 2050 alle 100 km Rastplätze zur Verfügung stehen, dahin gehend, dass nun entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes bis 2040 alle 60 km Rastplätze vorzusehen sind.
Multimodalität des Güterverkehrs: Marktanalyse von Terminals	Neue Anforderung an die Mitgliedstaaten, eine Markt- und vorausschauende Analyse von multimodalen Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durchzuführen. Auf der Grundlage dieser Analyse müssen die Mitgliedstaaten auch einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes von multimodalen Güterterminals ausarbeiten.
Durchführung und Überwachung: Durchführungsrechtsakte der Kommission	Erweiterung der Befugnis der Kommission, Durchführungsrechtsakte zu erlassen (diese sollen für jeden Korridor-Arbeitsplan verbindlich und für Korridor-Abschnitte fakultativ werden, unabhängig davon, ob es sich um grenzüberschreitende oder rein inländische Abschnitte handelt).
Durchführung und Überwachung: Rolle der Europäischen Koordinatoren	Stärkung der Rolle der Europäischen Koordinatoren, deren Aufgabe es ist, eng mit der Leitung des Schienengüterverkehrs ¹ zusammenzuarbeiten (und die Leistung der Schienengüterverkehrsdienste zu überwachen) und die das Recht haben, von der Kommission angehört zu werden, um sicherzustellen, dass für Mittel aus der Fazilität "Connecting Europe" infrage kommende Projekte mit den Prioritäten des Arbeitsplans für Korridore im Einklang stehen.
Durchführung und Überwachung: Anpassung der nationalen Strategien an das TEN-V	Neue Anforderung: Die nationalen Verkehrs- und Investitionspläne müssen mit den in der Verordnung und den Korridor-Arbeitsplänen festgelegten Prioritäten und Fristen in Einklang stehen. Stärkung der Pflicht, die Entwürfe der Pläne so bald wie möglich nach der Einleitung der Konsultation zum öffentlichen Plan der Kommission zu übermitteln, und neue Möglichkeit für die Kommission, eine Stellungnahme abzugeben.

Bereich	Änderungen gegenüber dem Text von 2013
Sonstiges: Gefahren für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung	Neue Anforderung an die Mitgliedstaaten, die Kommission über alle geeigneten Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat ergreift, um ein potenzielles Risiko einer Beeinträchtigung der Infrastruktur des TEN-V-Netzes hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu mindern, in Kenntnis zu setzen.

¹ Artikel 8 der [Verordnung \(EU\) Nr. 913/2010](#).

Anhang III – Weiterverfolgung der Empfehlungen des Rechnungshofs aus dem Sonderbericht 10/2020

Empfehlungen an die Kommission		Akzeptanz	Umsetzung bis April 2024	Änderung bis November 2025
Akzeptanzgrad: akzeptiert; teilweise akzeptiert; nicht akzeptiert. Umsetzungsgrad: vollständig; weitgehend; teilweise; nicht umgesetzt.				
1) Überarbeitung und Anwendung der derzeitigen Instrumente zur Durchsetzung der langfristigen Planung				
1a) Die Kommission sollte Vorschläge unterbreiten, um besser durchsetzbare rechtliche Instrumente aufzunehmen, einschließlich einer Erweiterung des Geltungsbereichs für die Annahme von Durchführungsrechtsakten, um das Problem erheblicher Verzögerungen bei Beginn oder Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz anzugehen.			-	
1b) Die Kommission sollte Vorschläge unterbreiten, um eine Neubewertung der Relevanz der technischen Anforderungen des Kern- und des Gesamtnetzes vorzunehmen und dabei den verbleibenden Zeitrahmen und die Erkenntnisse zu berücksichtigen, die aus den bei der Durchführung früherer und laufender Projekte festgestellten Problemen gewonnen wurden.			-	
1c) Die Kommission sollte Vorschläge unterbreiten, um zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Durchsetzung und Umsetzung der TEN-V-Verordnung Bestimmungen zur Stärkung der Kohärenz zwischen den nationalen Verkehrsplänen und den TEN-V-Verpflichtungen einzuführen.			-	
1d) Die Kommission sollte Folgemaßnahmen zu ihrem "Straffungsvorschlag" ergreifen, indem sie die Mitgliedstaaten bei ihrer Planung und Auftragsvergabe und bei der Einrichtung zentraler Anlaufstellen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands unterstützt; für grenzüberschreitende TFI die Anwendung gemeinsamer Vergabeverfahren fördert.			-	

Empfehlungen an die Kommission Akzeptanzgrad: akzeptiert; teilweise akzeptiert; nicht akzeptiert. Umsetzungsgrad: vollständig; weitgehend; teilweise; nicht umgesetzt.	Akzeptanz	Umsetzung bis April 2024	Änderung bis November 2025
2) Anforderung einer gründlicheren Analyse, bevor über die Bereitstellung von EU-Kofinanzierung für (TFI-ähnliche) Megaprojekte entschieden wird			
2a) Die Kommission sollte für die direkte Mittelverwaltung zusätzlich zu den detaillierten, abschnittsbezogenen Analysen eine solide, umfassende und transparente allgemeine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse für einzelne Megaprojekte als Ganzes (ähnlich wie TFI) vorschreiben. Diese Kosten-Nutzen-Analysen sollten auf eine höhere strategische Ebene als das einzelne durchzuführende Projekt oder den einzelnen umzusetzenden Abschnitt abzielen und sich auch auf die Nebeninfrastrukturen erstrecken.			-
2b) Die Kommission sollte sich bei Ausgaben im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung dafür einsetzen, dass die Verwaltungsbehörden dieselben Anforderungen erfüllen, bevor EU-Mittel für Megaprojekte bereitgestellt werden.			-
3) Stärkung der Verwaltung der EU-Kofinanzierung durch die Kommission für Aktionen im Rahmen von (TFI-ähnlichen) Megaprojekten			
3a) Die Kommission sollte Aktionen Priorität einräumen, die Teil von Megaprojekten sind, bei denen es sich um fehlende Verbindungsstücke und Verkehrsengpässe handelt, die im Korridorarbeitsplan als Hauptprioritäten festgelegt wurden.			-
3b) Die Kommission sollte die Auswahl von Aktionen, die Teil von Megaprojekten sind, steuern, um die Verwaltungseffizienz zu erhöhen und einen künstlichen Wettbewerb mit anderen Projekten zu vermeiden. Um Kohärenz und Konsistenz zu gewährleisten, sollte die Kommission für jedes Megaprojekt eine einzige Finanzhilfevereinbarung pro mehrjährigem Finanzierungszeitraum fördern. Eine solche Vereinbarung sollte alle Aktionen umfassen, die ausgereift genug sind, um innerhalb des mehrjährigen Finanzierungszeitraums vollständig umgesetzt zu werden.			-
3c) Die Kommission sollte die festgestellten Mängel bei der Umsetzung der TFI durch die Mitgliedstaaten angehen und die Wirksamkeit der EU-Kofinanzierung erhöhen; alle verfügbaren Instrumente frühzeitig und proaktiv nutzen, um die rechtzeitige Fertigstellung des Netzes zu gewährleisten, und spezielle Fachstellen einrichten, die die Qualität der von den Projektträgern erstellten Dokumente bewerten und die Maßnahmen zur Anleitung und Lenkung der Projektträger koordinieren.			-

Empfehlungen an die Kommission	Akzeptanz	Umsetzung bis April 2024	Änderung bis November 2025	
4) Aufbau auf den Erfahrungen mit den Durchführungsbeschlüssen und Stärkung der Rolle der Europäischen Koordinatoren				
4a) Die Kommission sollte das neue Instrument für Durchführungsbeschlüsse weiterentwickeln, indem sie einen solchen Durchführungsbeschluss für jede grenzüberschreitende TFI vorschlägt, die im Zeitraum 2021–2027 kofinanziert werden soll. In diesen Beschlüssen sollten die Regeln und Verantwortlichkeiten aller Parteien, einschließlich der Kommission, präzisiert sein. Sie sollten eine Erklärung der erwarteten Ergebnisse (z. B. Verkehrsverlagerung, Verkehrsprognoseziele) und Meilensteine sowie eine Verpflichtung seitens aller Mitgliedstaaten enthalten, die Ergebnisse der Ex-post-Bewertung der Kommission zur Verfügung zu stellen.			Geringfügige Verbesserung (keine Änderung der Kategorie)	
4b) Nach Annahme der in Empfehlung 1a vorgeschlagenen neuen Rechtsgrundlage sollte die Kommission außerdem einen Durchführungsbeschluss für jede TFI mit "grenzüberschreitenden Auswirkungen" vorschlagen.			-	
4c) Die Kommission sollte die Rolle der Europäischen Koordinatoren stärken, indem die Durchsetzung der Korridorarbeitspläne verbessert wird, die Anwesenheit der Koordinatoren bei wichtigen Sitzungen der Lenkungsgruppen ermöglicht wird und indem ihre Rolle bei der Kommunikation der Ziele der TEN-V-Politik gestärkt wird.			-	

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Abkürzungen

Abkürzung	Definition/Erklärung
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TFI	Transport Flagship Infrastructure (Flaggschiff-Verkehrsinfrastruktur)

Glossar

Begriff	Definition/Erklärung
Flaggschiff-Verkehrsinfrastruktur	Im Sonderbericht 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs: EU-kofinanzierte Verkehrsinfrastruktur mit förderfähigen Gesamtkosten von mehr als einer Milliarde Euro. Darüber hinaus galten die folgenden Merkmale: Ein erheblicher Betrag der EU-Kofinanzierung muss zugewiesen oder ausgezahlt werden (ohne einen quantitativen Schwellenwert); die TFI sollte für das Verkehrsnetz in der EU von Bedeutung sein (insbesondere in Bezug auf grenzüberschreitende Verbindungen), und sie wird voraussichtlich eine sozioökonomische Umwälzung bewirken.
Transeuropäisches Verkehrsnetz	Reihe von Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverkehrsinfrastrukturprojekten zur Umsetzung der Politik im Bereich des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich eines Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, eines Satellitennavigationssystems und intelligenter Verkehrsmanagementsysteme.

Antworten der Kommission

[https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2026-02.](https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2026-02)

Zeitschiene

[https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2026-02.](https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2026-02)

Prüfungsteam

Die Sonderberichte des Rechnungshofs enthalten die Ergebnisse seiner Prüfungen zu Politikbereichen und Programmen der Europäischen Union oder zu Fragen des Finanzmanagements in spezifischen Haushaltsbereichen. Bei der Auswahl und Gestaltung dieser Prüfungsaufgaben ist der Rechnungshof darauf bedacht, maximale Wirkung dadurch zu erzielen, dass er die Risiken für die Wirtschaftlichkeit oder Regelkonformität, die Höhe der betreffenden Einnahmen oder Ausgaben und künftige Entwicklungen sowie das politische und öffentliche Interesse abwägt.

Diese Wirtschaftlichkeitsprüfung wurde von Prüfungskammer II – "Investitionen für Kohäsion, Wachstum und Integration" – unter Vorsitz von Annemie Turtelboom, Mitglied des Rechnungshofs, durchgeführt. Die Prüfung stand unter der Leitung von Annemie Turtelboom, Mitglied des Rechnungshofs. Frau Turtelboom wurde unterstützt von ihrem Kabinettschef Eric Braucourt, dem Attaché und Aufgabenleiter Guido Fara sowie dem Leitenden Manager Gediminas Macys. Zum Prüfungsteam gehörten außerdem Manja Ernst und Rafal Gorajski sowie die Praktikantin Zsophia Kelemen. Luc T'Joen, Aufgabenleiter im Rahmen der Erstellung des Sonderberichts 10/2020 des Rechnungshofs und Beamter im Ruhestand, leistete ebenfalls Beiträge. Richard Moore leistete sprachliche Unterstützung. Alexandra Damir-Binzaru leistete Unterstützung bei der grafischen Gestaltung.



Von links nach rechts: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

URHEBERRECHTSHINWEIS

© Europäische Union, 2026

Die Weiterverwendung von Dokumenten des Europäischen Rechnungshofs wird durch den [Beschluss Nr. 6-2019 des Europäischen Rechnungshofs](#) über die Politik des offenen Datenzugangs und die Weiterverwendung von Dokumenten geregelt.

Sofern nicht anders angegeben (z. B. in gesonderten Urheberrechtshinweisen), werden die Inhalte des Rechnungshofs, an denen die EU die Urheberrechte hat, im Rahmen der Lizenz [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#) zur Verfügung gestellt. Eine Weiterverwendung ist somit gestattet, sofern die Quelle ordnungsgemäß genannt und auf etwaige Änderungen hingewiesen wird. Personen, die Inhalte des Rechnungshofs weiterverwenden, dürfen die ursprüngliche Bedeutung oder Botschaft nicht verzerrt darstellen. Der Rechnungshof haftet nicht für etwaige Folgen der Weiterverwendung.

Eine zusätzliche Genehmigung muss eingeholt werden, falls ein bestimmter Inhalt identifizierbare Privatpersonen zeigt, z. B. Fotos von Mitarbeitern des Rechnungshofs, oder Werke Dritter enthält.

Wird eine solche Genehmigung eingeholt, so hebt sie die vorstehende allgemeine Genehmigung auf und ersetzt sie; auf etwaige Nutzungsbeschränkungen wird ausdrücklich hingewiesen.

Um Inhalte zu verwenden oder wiederzugeben, an denen die EU keine Urheberrechte hat, kann es erforderlich sein, eine Genehmigung direkt bei den Urheberrechtsinhabern einzuholen.

Software oder Dokumente, die von gewerblichen Schutzrechten erfasst werden, wie Patenten, Marken, eingetragenen Mustern, Logos und Namen, sind von der Weiterverwendungspolitik des Rechnungshofs ausgenommen.

Die Websites der Organe der Europäischen Union in der Domain "europa.eu" enthalten mitunter Links zu von Dritten betriebenen Websites. Da der Rechnungshof diesbezüglich keinerlei Kontrolle hat, sollten Sie deren Bestimmungen zum Datenschutz und zum Urheberrecht einsehen.

Verwendung des Logos des Europäischen Rechnungshofs

Das Logo des Rechnungshofs darf nicht ohne dessen vorherige Genehmigung verwendet werden.

HTML	ISBN 978-92-849-6196-2	ISSN 1977-5644	doi:10.2865/7844533	QJ-01-25-061-DE-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6197-9	ISSN 1977-5644	doi:10.2865/9203200	QJ-01-25-061-DE-N

ZITIERHINWEIS

Europäischer Rechnungshof, [Sonderbericht 02/2026](#) "EU-Verkehrsinfrastrukturen: Weitere Verzögerungen und einige Kostensteigerungen, doch ein verstärkter Regelungsrahmen für die Zukunft ist eingerichtet (Aktualisierung des Sonderberichts 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs)", Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2026.

Megaprojekte sind von entscheidender Bedeutung für die Fertigstellung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes der EU. Im Jahr 2020 veröffentlichte der Rechnungshof einen diesbezüglichen Sonderbericht, in dem er erhebliche Verzögerungen, Kostensteigerungen, eine schwache Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten und Mängel bei der Aufsicht durch die Kommission aufzeigte. Der vorliegende Bericht enthält eine Aktualisierung unter Berücksichtigung der seither eingetretenen Entwicklungen. Der Rechnungshof stellte einen weiteren Anstieg der Gesamtkosten der Megaprojekte fest, der hauptsächlich auf zwei dieser Projekte zurückzuführen ist, sowie weitere Verzögerungen, die bedeuten, dass das EU-Kernnetz nicht bis 2030 fertiggestellt sein wird. 2024 wurden neue Rechtsvorschriften eingeführt, die das Potenzial haben, die Aufsicht der Kommission über die Errichtung des Netzes zu verbessern. Allerdings werden die Änderungen hauptsächlich für Projekte relevant sein, die nach den vom Rechnungshof geprüften Megaprojekten begonnen haben.

Sonderbericht des Hofes gemäß Artikel 287 Absatz 4 Unterabsatz 2 AEUV.



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. (+352) 4398-1

Kontaktformular: eca.europa.eu/de/contact
Website: eca.europa.eu
Soziale Netzwerke: [@EUauditors](#)