



Pressemitteilung

Luxemburg, den 6. Dezember 2018

Der EU-Verkehrssektor: ein Eckpfeiler der europäischen Integration, bei dem jedoch ein Investitionsrückstand besteht, so die EU-Prüfer

Die Verbesserung von Mobilität und Verkehr ist zwar ein Eckpfeiler der europäischen Integration, die Modernisierung des EU-Verkehrsnetzes wird jedoch durch den Rückgang der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gebremst. Zu dieser Einschätzung gelangt der Europäische Rechnungshof in seiner neuen Landscape-Analyse. Die Prüfer stellten fest, dass die EU beim Ausbau der Infrastruktur und bei der Öffnung des Verkehrsbinnenmarkts Fortschritte erzielt hat. Sie weisen jedoch warnend darauf hin, dass die EU sechs zentrale Herausforderungen zu bewältigen hat, um die Mobilität innerhalb der Union zu verbessern. Zu diesen Herausforderungen gehören die Abstimmung von Zielen und Prioritäten auf die Ressourcen, eine bessere Planung, die Instandhaltung der Infrastruktur, eine wirksame Durchsetzung, die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße und die Gewährleistung des EU-Mehrwerts. Die Analyse vermittelt zudem einen Überblick über die wichtigsten Fakten zum Verkehrssektor in der EU, den Investitionsbedarf und die Verfügbarkeit von Mitteln sowie die aktuelle Lage der fünf Hauptverkehrsträger: Straßen-, Schienen-, Luft-, Binnenschifffahrts- und Seeverkehr.

Das Verkehrswesen wirkt sich unmittelbar auf das tägliche Leben aller Bürgerinnen und Bürger der EU aus und ist ein strategisch wichtiger Sektor der EU-Wirtschaft, in dem rund 11 Millionen Menschen beschäftigt sind. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der EU ist mit einem beträchtlichen finanziellen Aufwand verbunden. Die Europäische Kommission schätzt den Investitionsbedarf in diesem Bereich – ohne Berücksichtigung der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur – auf insgesamt rund 130 Milliarden Euro jährlich. Das Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) – ein integriertes multimodales Netz, das eine schnelle und einfache Beförderung von Personen und Gütern innerhalb der EU ermöglicht – wird im Zeitraum 2021-2030 schätzungsweise rund 500 Milliarden Euro kosten. Werden Investitionen in das Gesamtnetz und weitere Verkehrsinvestitionen eingerechnet, steigt dieser Betrag auf etwa 1,5 Billionen Euro.

Für Entwicklung, Finanzierung und Bau der Verkehrsinfrastruktur sind in erster Linie die Mitgliedstaaten zuständig. Die EU unterstützt die Verkehrspolitik durch eine Reihe von Finanzierungsinstrumenten, deren Mittelausstattung sich im Zeitraum 2007-2020 auf insgesamt rund 193 Milliarden Euro beläuft. Die Prüfer weisen warnend darauf hin, dass der Ausbau der Infrastruktur innerhalb der EU in unterschiedlichem Tempo voranschreitet, wobei im Hinblick auf die Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur in einigen Gebieten, insbesondere in Regionen Osteuropas, nach wie vor Aufholbedarf besteht. Angesichts der begrenzten Verfügbarkeit öffentlicher Mittel in der Zeit nach der Wirtschaftskrise von 2008 gelten höhere

Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen der vom Europäischen Rechnungshof angenommenen Landscape-Analyse. Analyse im Volltext unter www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Sprecher

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressereferent

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

Privatinvestitionen in die strategische Verkehrsinfrastruktur als entscheidende Voraussetzung, um den Investitionsrückstand im Bereich der Verkehrsinfrastruktur abzubauen.

"Die EU und die Mitgliedstaaten haben beim Ausbau der Infrastruktur zwar Fortschritte erzielt, müssen ihre Anstrengungen zur Bewältigung der bereits bekannten und der kommenden Herausforderungen im Verkehrssektor jedoch noch verstärken", so Ladislav Balko, das für die Analyse zuständige Mitglied des Europäischen Rechnungshofs. "Die Modernisierung des EU-Verkehrsnetzes wird durch den Rückgang der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gebremst, wobei das durchschnittliche Investitionsniveau weit hinter dem Bedarf zurückbleibt."

Gleichzeitig verursacht der Verkehrssektor etwa ein Viertel aller Treibhausgasemissionen und entwickelt sich zu einer der größten Herausforderungen, die es bei der Erreichung der allgemeinen Dekarbonisierungsziele der EU zu bewältigen gilt, da die verkehrsbedingten Emissionen seit 2014 wieder zunehmen. Die Prüfer stellen fest, dass bereits Maßnahmen vorgeschlagen wurden, um die Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu beschleunigen.

Darüber hinaus sind Automatisierung, Digitalisierung und geteilte Mobilität rasch zunehmende Trends, die das Potenzial besitzen, die Effizienz der Verkehrssysteme zu erhöhen. Die Prüfer betonen jedoch, dass neue Technologien und Mobilitätsmuster auch mit Herausforderungen im Hinblick auf die Angemessenheit des Rechtsrahmens, den Schutz der Privatsphäre, Sicherheit, Haftung und Datensicherheit verbunden sind.

Insgesamt sollte die EU die folgenden sechs Herausforderungen bewältigen, denen der Verkehrssektor gegenübersteht:

- 1) Abstimmung relevanter und erreichbarer Ziele und Prioritäten auf die verfügbaren Ressourcen;
- 2) Einrichtung wirksamer Durchsetzungsinstrumente auf EU-Ebene, um sicherzustellen, dass die Entscheidungen der Mitgliedstaaten im Infrastrukturbereich stärker auf die Prioritäten der EU abgestimmt werden, wobei ein besonderes Augenmerk auf grenzüberschreitenden Abschnitten liegen sollte;
- 3) EU-Finanzierung mit Schwerpunkt auf denjenigen Prioritäten, die den höchsten EU-Mehrwert erbringen;
- 4) Verbesserung der Planung, Durchführung und Überwachung EU-finanzierter Projekte;
- 5) Gewährleistung einer angemessenen Instandhaltung und Nachhaltigkeit der Verkehrsinfrastruktur;
- 6) Verstärkung der Bemühungen zur Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße.

Hinweise für den Herausgeber

Landscape-Analysen sind beschreibende und analytische Dokumente zu komplexen, weit gefassten Politikbereichen oder Managementfragen, in denen der Europäische Rechnungshof – häufig aus einer Querschnittsperspektive – seine Erfahrungswerte und sein gesammeltes Wissen zum ausgewählten Thema darlegt. Daher beruhen Landscape-Analysen weitgehend auf öffentlich zugänglichen Informationen.

In dieser Analyse legen die Prüfer den Schwerpunkt auf Infrastrukturiinvestitionen, die aus dem EU-Haushalt finanziert werden, und stellen Querschnittsthemen vor, die bei den jüngsten Prüfungen zu Fragen

im Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr bestimmt wurden. Zudem berücksichtigen sie Berichte anderer Oberster Rechnungskontrollbehörden sowie wichtige Daten zur EU-Politik und EU-Strategiepapiere.

Die Landscape-Analyse des Hofes "Hin zu einem optimierten Verkehrssektor in der EU: Welche Herausforderungen gilt es zu bewältigen?" ist in 23 EU-Sprachen auf der Website des Hofes (eca.europa.eu) verfügbar.