



Maßnahmen des Europäischen Rechnungshofs im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie

Der Europäische Rechnungshof hat alle erforderlichen Schritte eingeleitet, um der Union während der COVID-19-Pandemie auch weiterhin eine wirksame öffentliche Finanzkontrolle bieten und aktuelle Prüfungsberichte, Stellungnahmen und Analysen bereitstellen zu können, soweit dies in diesen schwierigen Zeiten möglich ist. Gleichzeitig spricht er all jenen, die sich in Luxemburg, in der EU und überall in der Welt dafür einsetzen, Menschenleben zu retten und die Pandemie zu bewältigen, seinen Dank aus. Er unterstützt zudem entschlossen die Politik der luxemburgischen Regierung zum Schutz der öffentlichen Gesundheit. Im Bemühen um Abmilderung der Folgen der derzeitigen Gesundheitskrise für sein Personal hat er vorbeugende Maßnahmen ergriffen, um das Risiko für seine Mitarbeiter und ihre Familien so gering wie möglich zu halten.

Pressemitteilung

Luxemburg, den 21. April 2020

Die Fertigstellung des EU-Straßennetzes schreitet nur schleppend voran und die Instandhaltungskosten geben zunehmend Anlass zur Sorge, bemängeln die EU-Prüfer

Beim Ausbau des transeuropäischen Verkehrskernnetzes (TEN-V) von Schnellstraßen sind Fortschritte und positive Ergebnisse für die Verkehrsteilnehmer zu verzeichnen, wie kürzere Fahrzeiten und mehr Autobahnkilometer. Dies geht aus einem neuen Bericht des Europäischen Rechnungshofs hervor. Die EU-Finanzmittel und die Maßnahmen der Kommission haben in positiver Weise zu diesen Ergebnissen beigetragen, doch die meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten sind nach wie vor im Rückstand und nur knapp 400 neue TEN-V-Straßenkilometer wurden seit 2014 mit EU-Unterstützung fertiggestellt. Außerdem werden nahtlose Fahrten entlang des Netzes durch unvollständige grenzüberschreitende Abschnitte und eine schlecht koordinierte Infrastruktur für Parkplätze und umweltfreundliche Kraftstoffe erschwert, während die unzureichende Instandhaltung durch die Mitgliedstaaten langfristig den Zustand des Netzes gefährdet.

Straßen haben den größten Anteil am Personen- und Güterverkehr in der EU. Bis 2030 strebt die Kommission die Fertigstellung von knapp 50 000 Autobahn- und Schnellstraßenkilometern an, die sich auf die neun TEN-V-Kernnetzkorridore und alle wichtigen Verkehrswege der EU erstrecken. Seit dem

Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des Sonderberichts des Europäischen Rechnungshofs. Bericht im Volltext unter www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

Jahr 2007 hat sie den Mitgliedstaaten rund 78 Milliarden Euro für den Bau neuer und die Erneuerung bestehender Straßen bereitgestellt, davon rund 40 Milliarden Euro für Straßen des TEN-V-Netzes.

Die Prüfer bewerteten die Fortschritte bei der Fertigstellung eines uneingeschränkt funktionsfähigen TEN-V-Kernstraßennetzes und die Rolle der Kommission in diesem Zusammenhang. Außerdem prüften sie den Beitrag der Mitgliedstaaten zur Straßeninstandhaltung und besuchten Bulgarien, Tschechien, Spanien und Polen.

"Straßen spielen bei der Verbindung der Länder und Regionen der EU eine bedeutende Rolle und tragen somit zu ihrer Wirtschaftstätigkeit, ihrer Entwicklung und ihrem Wachstum bei", so Ladislav Balko, das für den Bericht zuständige Mitglied des Hofes. "Das EU-Kernstraßennetz verzeichnet Fortschritte, ist aber noch nicht uneingeschränkt funktionsfähig".

Zwischen 2007 und 2017 wurden mit EU-Unterstützung rund 3 100 km Autobahn gebaut, was das Fahren schneller, sicherer und besser gemacht hat. Von den für den Zeitraum 2014-2020 geplanten 2000 neu zu bauenden Autobahnkilometern waren zum Prüfungszeitpunkt, d. h. Ende 2019, jedoch erst knapp unter 400 km fertiggestellt. Die Prüfer weisen auf eine Kluft zwischen den westlichen und den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten hin, was den Fertigstellungsgrad des Kernnetzes betrifft.

Die Kommission spielte bei der Priorisierung der Fertigstellung der wichtigsten Verkehrswege eine wichtige strategische Rolle: Sie nahm das Kernnetz und die Kernkorridore in die EU-Verordnungen auf, knüpfte die Finanzierung an Bedingungen und bewegte die Mitgliedstaaten dazu, dem TEN-V-Netz in ihrer Planung Priorität einzuräumen. Dennoch stellten die Mitgliedstaaten für das Kernnetz nur ein Drittel der für den Zeitraum 2014-2020 verfügbaren Mitteln bereit, obwohl das Netz in den meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten – den Hauptbegünstigten der EU-Strukturfonds – einen niedrigen Fertigstellungsgrad aufwies.

Die Kommission überwacht nicht immer das gesamte Kernnetz, und es fehlt ihr an Zwischenzielen, die eine genaue Bewertung der Fortschritte und die Erstellung zuverlässiger Prognosen im Hinblick auf die voraussichtliche Fertigstellung des Netzes bis 2030 ermöglichen würden. Diese Schwachstellen bei der Überwachung und die nicht zeitnah übermittelten und unzuverlässigen Daten der Mitgliedstaaten beeinträchtigen die Fähigkeit der Kommission, gegebenenfalls rechtzeitig Korrekturmaßnahmen zu ergreifen.

Die Prüfer weisen warnend darauf hin, dass die nationalen Mittel für die Instandhaltung kontinuierlich zurückgehen, anstatt dass sie entsprechend der wachsenden Infrastruktur und der Alterung wichtiger Verbindungen aufgestockt werden. Obwohl dies ausschlaggebend dafür sein kann, ob das Netz bis 2030 uneingeschränkt funktionsfähig sein wird, stehen der Kommission keine Instrumente zur Verfügung, mit denen sie überprüfen könnte, ob die Mitgliedstaaten über ein solides System verfügen, das eine angemessene Straßeninstandhaltung gewährleistet.

Die Prüfer empfehlen der Kommission, Investitionen in das Kernstraßennetz Priorität einzuräumen, die Überwachungsvorkehrungen zu verbessern und ihren Ansatz zur Gewährleistung einer angemessenen Instandhaltung des wachsenden Netzes durch die Mitgliedstaaten zu stärken.

Hinweise für den Herausgeber

Im Jahr 2013, dem Jahr der Annahme der TEN-V-Verordnung, wurde das Ziel ausgegeben, das Gesamtnetz zur Anbindung aller EU-Regionen bis 2050 und das Kernnetz bis 2030 fertigzustellen. 2016, als die jüngsten Daten zusammengestellt wurden, lag die Fertigstellungsquote der Straßen des TEN-V-

Kernetzes in der EU bei durchschnittlich 77 %. Zum Zeitpunkt der Prüfung lag die Fertigstellungsquote in Bulgarien bei 46 %, in Polen bei rund 75 %, in Tschechien bei rund 78 % und in Spanien bei 100 %.

Von den im Rahmen dieser Prüfung untersuchten Strecken waren auf der Strecke Tallinn-Wien zwischen 2012 und 2019 die größten Zuwächse in Bezug auf Streckenlänge (190 %, von 200 km auf 580 km) und Zeitersparnis (8 %) zu verzeichnen (im Vergleich zu den Strecken Madrid-Warschau, Bukarest-Paris und Burgas-Berlin). Nach Angaben der OECD gingen die durchschnittlichen Ausgaben der Mitgliedstaaten für die Straßeninstandhaltung zwischen 2007 und 2017 um fast die Hälfte zurück. Von den vier besuchten Mitgliedstaaten wird der Zustand des Netzes nur in Spanien als allgemein gut betrachtet.

Der Sonderbericht Nr. 09/2020 "Das EU-Kernstraßennetz: kürzere Fahrzeiten, aber das Netz ist noch nicht uneingeschränkt funktionsfähig" ist in 23 EU-Sprachen auf der Website des Hofes (eca.europa.eu) abrufbar. Der Hof veröffentlichte bereits in der Vergangenheit Berichte zum [Straßen-](#), [Schienen-](#), [Luft-](#), [See-](#) und [Binnenschifffahrtsverkehr](#). Außerdem hat er eine Ausgabe des [ECA Journals](#) dem Thema Verkehr gewidmet und wird in Kürze einen Bericht über EU-finanzierte Großprojekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur veröffentlichen.

Pressekontakt für diesen Bericht

Damijan Fišer – E: damijan.fiser@eca.europa.eu T: (+352) 4398 45510 / M: (+352) 621 55 22 24