



Pressemitteilung
Luxemburg, den 16. Juni 2020

Zur Optimierung des Verkehrs in Europa müssen grenzüberschreitende Megaprojekte beschleunigt werden, so die EU-Prüfer

Die Fertigstellung wichtiger grenzüberschreitender Megaprojekte im Verkehrsbereich in der EU schreitet langsamer voran als erwartet. Sechs der acht geprüften milliardenschweren Infrastrukturen und ihre Anschlussstrecken werden wahrscheinlich nicht wie ursprünglich geplant bis 2030 mit voller Kapazität zur Verfügung stehen. Dies geht aus einem neuen Bericht des Europäischen Rechnungshofs hervor. Die Fertigstellung des transeuropäischen Kernnetzes (TEN-V) wird sich dadurch weiter verzögern.

Im Jahr 2013 vereinbarten die EU-Mitgliedstaaten die Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030. Ein zentrales Merkmal dieses Netzes sind grenzüberschreitende Verkehrsprojekte, die die Verbindungen zwischen den nationalen Netzen entlang europäischer Korridore verbessern sollen.

Die Prüfer untersuchten, ob der Bau großer Autobahnen, Schienenwege und Binnenwasserstraßen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen auf das EU-Kernverkehrsnetz gut geplant und effizient durchgeführt wurde. Sie überprüften acht EU-finanzierte Megaprojekte im Wert von insgesamt 54 Milliarden Euro (davon 7,5 Milliarden Euro von der EU), die die Verkehrsnetze von 13 Mitgliedstaaten miteinander verbinden: die baltischen Länder, Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Österreich, Polen und Spanien.

Bei allen untersuchten Megaprojekten verzögerten sich die Bauarbeiten erheblich (um durchschnittlich 11 Jahre), wodurch das reibungslose Funktionieren von fünf der neun multinationalen Korridore gefährdet wurde. Hauptgrund für diese schlechten Ergebnisse war die mangelhafte Koordinierung der Projekte zwischen den Ländern. Die Mitgliedstaaten haben ihre eigenen Investitionsprioritäten und Planungsverfahren und unterstützen grenzüberschreitende Projekte oder Investitionen in transnationale Korridore nicht immer in gleichem Maße. Auch die Projektdurchführung erfolgt beiderseits der Grenze nicht immer im gleichen Tempo. Die Kommission hat die ihr zur Verfügung stehenden begrenzten rechtlichen Instrumente bisher

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

noch nicht genutzt, um die auf EU-Ebene vereinbarten Prioritäten in den Mitgliedstaaten durchzusetzen, die mit der Durchführung in Verzug sind.

"Die rechtzeitige Einrichtung der TEN-V-Korridore ist für die Verwirklichung der politischen Ziele der EU von entscheidender Bedeutung, indem sie Wachstum und Beschäftigung und die Bekämpfung des Klimawandels fördert", so Oskar Herics, für den Bericht zuständiges Mitglied des Europäischen Rechnungshofs. "Bei vielen der Flaggschiff-Megaprojekte der EU im Verkehrsbereich sollten zusätzliche Anstrengungen unternommen werden, um ihre Fertigstellung zu beschleunigen. Denn diese Projekte sind grundlegend, wenn es darum geht, eine bessere Konnektivität in Europa zu erreichen und Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen."

Im Laufe der Zeit sind die Kosten für die acht Megaprojekte um mehr als 17 Milliarden Euro (47 %) gestiegen, was häufig auf Änderungen der Auslegung und des Umfangs der Projekte sowie eine ineffiziente Umsetzung zurückzuführen ist. Die größte Steigerung gab es beim Projekt "Kanal Seine-Nord Europe" (Teil der Seine-Schelde-Verbindung), dessen Kosten sich nahezu verdreifachten. In Rumänien stellten die Prüfer unterdessen fest, dass ein neuer Abschnitt der Autobahn A1 nicht genutzt wurde und zwei Teilabschnitte falsch verbunden wurden. Dies führte zu einer unwirksamen Nutzung und einer Verschwendung von Mitteln.

Die Prüfer ermittelten zudem Schwachstellen in den Kosten-Nutzen-Analysen dieser milliardenschweren Investitionen: Es besteht die Möglichkeit, dass Verkehrsprognosen zu optimistisch waren und einige Projekte wirtschaftlich nicht tragfähig sind. Dies gilt insbesondere für die Rail Baltica-Strecke und den Schienenabschnitt der festen Fehmarnbelt-Querung mit einer viel zu geringen Fahrgastzahl. Die Prüfer stellten ferner fest, dass die Kommission vor der Gewährung von EU-Mitteln keine unabhängige Beurteilung der Bauspezifikationen auf der Grundlage des potenziellen Verkehrsaufkommens im Fahrgast- und Güterverkehr vorgenommen hatte.

Die von der Kommission durchgeführte Überwachung der Fertigstellung des Netzes durch die Mitgliedstaaten ist nicht nah genug am Geschehen und muss gestärkt werden. Die Kommission verfügt über keine spezifische Dienststelle, die die Mitgliedstaaten mit fachlicher Expertise bei der Steuerung solcher Großprojekte unterstützen könnte, ebenso fehlt ihr ein Überblick über den erzielten Fortschritt. Allerdings unternahm die Kommission jüngst einen Schritt hin zu einer engeren und wirksameren Aufsicht und Fortschrittsüberwachung, indem sie die Projektleistungen in den "Durchführungsbeschlüssen" festschreibt.

Hinweise für den Herausgeber

Die Umsetzung des transeuropäischen Kernverkehrsnetzes durch die Einrichtung von Kernverkehrskorridoren ist in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates geregelt. Die Kommission ist dafür zuständig, sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten das Kernverkehrsnetz bis 2030 fertigstellen, während die Mitgliedstaaten für die Durchführung der spezifischen Projekte verantwortlich sind. Bislang wurden den acht Megaprojekten EU-Mittel in Höhe von rund 7,5 Milliarden Euro zugewiesen, und die Kommission hat bisher 3,4 Milliarden Euro ausgezahlt. Aufgrund der Verzögerungen hat sie einen Teil der ursprünglich bereitgestellten Mittel zurückgezogen (1,4 Milliarden Euro für die 17 geprüften Abschnitte). Aus einer Studie der Kommission geht hervor, dass der EU-Wirtschaft bei Nichtvollendung des Netzes ein potenzielles Wachstum von 1,8 % entgehen würde und 10 Millionen Personenjahre an Arbeitsplätzen nicht zustande kommen würden.

Die acht untersuchten Megaprojekte – vier Eisenbahnstrecken (Rail Baltica, Lyon-Turin, Brenner-Basistunnel, Baskisches Dreieck), eine Binnenwasserstraße (Seine-Schelde), eine Autobahn (A1 in Rumänien) und zwei multimodale Verbindungen (feste Fehmarnbelt-Querung (Schiene/Straße) und die Eisenbahnverbindung E59 zu Häfen in Polen) – verursachen jeweils Kosten in Höhe von über einer Milliarde Euro, und es wird erwartet, dass sie einen erheblichen sozioökonomischen Nutzen bringen.

Der Sonderbericht Nr. 10/2020 "EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten" ist in 23 EU-Sprachen auf der Website des Hofes (eca.europa.eu) zusammen mit mehrsprachigen Audioressourcen im Podcast-Format für die jeweiligen Megaprojekte abrufbar. Der Europäische Rechnungshof hat bereits einige andere Sonderberichte zum Thema EU-Verkehr veröffentlicht (siehe [Publikationsportal](#)).

Pressekontakt für diesen Bericht: Damijan Fišer

E: damijan.fiser@eca.europa.eu T: (+352) 4398 45 510 / M: (+352) 621 55 22 24

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 auf ein Mindestmaß zu begrenzen.