



Pressemitteilung

Luxemburg, den 23. September 2016

EU-Seeverkehr: "Viele unwirksame und nicht nachhaltige Investitionen und hohes Risiko von Verschwendung", so die Prüfer

Ein Drittel der im Zeitraum 2000-2013 getätigten EU-Ausgaben für Anlagen wie Kais, Deiche und Molen in EU-Seehäfen war unwirksam und nicht nachhaltig. Dies geht aus einem neuen Bericht des Europäischen Rechnungshofs hervor. Mit jedem dritten Euro, der für die untersuchten Projekte ausgegeben wurde (194 Millionen Euro), wurden Anlagen finanziert, die bereits an anderer Stelle in der Nähe vorhanden waren. 97 Millionen Euro wurden in Infrastruktur investiert, die mehr als drei Jahre nach ihrer Fertigstellung entweder gar nicht oder nur völlig unzureichend genutzt wurde.

Die Prüfer analysierten die Strategien der Europäischen Kommission und der Mitgliedstaaten für den Seegüterverkehr sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis, das bei EU-Investitionen in Hafendienste erzielt wurde. Insgesamt waren im Zeitraum 2000-2013 Finanzhilfen und Darlehen in Höhe von 17 Milliarden Euro bereitgestellt worden. Im Zuge der Prüfung besuchten die Prüfer 19 Seehäfen in fünf EU-Ländern - Deutschland, Italien, Polen, Spanien und Schweden. Sie stellten fest, dass die vorhandenen langfristigen Strategien keine solide Basis für die Hafenskapazitätsplanung bildeten. Weder die EU noch die Mitgliedstaaten hatten einen strategischen Überblick darüber, in welchen Häfen Fördermittel benötigt wurden und mit welchem Ziel. Vor diesem Hintergrund führte die Finanzierung ähnlicher Arten von Infrastruktur in benachbarten Häfen zu unwirksamen und nicht nachhaltigen Investitionen.

Eine erneute Prüfung von fünf bereits im Jahr 2010 untersuchten Projekten ergab, dass bei diesen Projekten ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt wurde: Die Nutzung der mit EU-Mitteln finanzierten zusätzlichen Infrastruktur für diese Häfen war nach einer Betriebszeit von fast einem Jahrzehnt immer noch unzureichend. Die jeweiligen Hafenbereiche in vier Häfen wurden nach wie vor entweder gar nicht oder nur sehr wenig genutzt. Im fünften Hafen fand überhaupt kein Betrieb statt.

"Der Seeverkehr in der EU ist in schwieriges Fahrwasser geraten", erläuterte Oskar Herics, das für den Bericht zuständige Mitglied des Europäischen Rechnungshofs. "Die Bedarfsbewertungen sind unzulänglich, und es besteht ein hohes Risiko, dass die investierten Mittel verschwendet wurden. Insgesamt gilt dies für untersuchte Investitionen in Höhe von fast 400 Millionen Euro."

Von der EU finanzierte geprüfte Projekte waren zudem ineffizient - mit Kostenüberschreitungen von 139 Millionen Euro. Bei 19 der untersuchten 30 abgeschlossenen Projekte waren Verzögerungen aufgetreten,

Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des vom Europäischen Rechnungshof angenommenen Sonderberichts. Der vollständige Bericht ist auf der Website des Hofes www.eca.europa.eu abrufbar.

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 @EUAuditorsECA eca.europa.eu

die sich auf bis zu 136 % der ursprünglich veranschlagten Projektdauer beliefen. Sieben der 37 erstmalig geprüften Projekte (für die EU-Finanzierungsmittel in Höhe von 524 Millionen Euro bereitgestellt wurden) waren zum Zeitpunkt der Prüfung noch nicht abgeschlossen worden.

Überdies fand in Bezug auf die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen keine sachgerechte Koordinierung zwischen der Kommission und der EIB statt: Dadurch, dass die EIB benachbarten Häfen außerhalb der EU (z. B. in Marokko) Darlehen gewährte, war die Wirksamkeit der EU-Investitionen in EU-Häfen beeinträchtigt.

Da die EU-Finanzierung auf Projektebene an Outputs und nicht an Ergebnisse geknüpft war, kamen die Kosten von Projekten auch dann für eine EU-Kofinanzierung in Betracht, wenn einige von der EU geförderte Infrastrukturen faktisch nicht verwendet wurden.

In 14 untersuchten Häfen fehlten außerdem zahlreiche Straßen- und Schienenverbindungen mit dem Hinterland (oder die Verbindungen waren unzureichend). Hierfür werden noch weitere öffentliche Mittel eingesetzt werden müssen, damit die ursprünglichen Investitionen in die Häfen die beabsichtigte Wirkung entfalten.

Schließlich ergriff die Kommission in den Bereichen "staatliche Beihilfen" und "Zollverfahren" nicht die erforderlichen Maßnahmen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen. Um Marktverzerrungen zu vermeiden, hätte sie wirksamere Kontrollen staatlicher Beihilfen durchführen müssen, etwa durch nachträgliche Überwachung, ob die Bedingungen, zu denen frühere Entscheidungen (z. B. zu Konzessionen) ergingen, weiterhin unverändert galten, oder durch klare Vorgaben hinsichtlich der Beihilfefähigkeit benutzerspezifischer Suprastrukturen. Die Prüfer legen eine Reihe von Empfehlungen vor, die insbesondere an die Kommission gerichtet sind. Die wichtigsten Empfehlungen lauten wie folgt:

- Korrektur der Anzahl der "Kernnetzhäfen" (derzeit 104) und Erstellung eines EU-weiten Hafenenwicklungsplans;
- Erwägung der Möglichkeit, Hafeninfrastruktur für Containerumladung und -lagerung sowie Suprastrukturen, die nicht in den Aufgabenbereich der öffentlichen Hand fallen, von einer EU-Unterstützung auszunehmen;
- Sicherstellung, dass alle wesentlichen Darlehensinformationen zu vorgeschlagenen EIB-Darlehen zwischen der EIB und der Kommission ausgetauscht werden;
- Priorisierung von Kernnetzhäfen und zentralen Wasserwegen und Bereitstellung von EU-Beihilfen für Investitionen nur bei klar ermitteltem EU-Mehrwert und ausreichenden privaten Investitionen;
- Herausgabe spezifisch auf Häfen bezogener Leitlinien zu staatlichen Beihilfen sowie Überwachung und Weiterverfolgung früherer Beschlüsse zu staatlichen Beihilfen;
- Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Verzögerungen durch Förderung einziger Anlaufstellen ("One-Stop-Shops") auf mitgliedstaatlicher Ebene, die für die Erteilung von Genehmigungen und Zulassungen zuständig sind;
- Verbesserung der Wettbewerbsposition des Seeverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern durch weitere Vereinfachung der im Seeverkehr einzuhaltenden Formalitäten und der Zollformalitäten.

Hinweise für den Herausgeber

Schätzungen zufolge leistete die europäische Seeverkehrsbranche im Jahr 2013 einen Beitrag von rund 1% zum BIP der EU und bot rund 2 Millionen Menschen einen Arbeitsplatz. In 1 200 gewerblichen Seehäfen in 23 EU-Mitgliedstaaten werden drei Viertel des Frachtverkehrs mit Drittländern sowie über ein Drittel des EU-internen

Frachtverkehrs abgewickelt.

Investitionen in Hafeninfrastruktur können von der EU mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und des Kohäsionsfonds, die der geteilten Mittelverwaltung unterliegen, sowie im Rahmen des Programms für Transeuropäische Verkehrsnetze und der Fazilität "Connecting Europe", die der direkten Mittelverwaltung durch die Europäische Kommission unterliegen, kofinanziert werden.

Zwischen 2000 und 2013 wurden rund 6,8 Milliarden Euro an Finanzmitteln aus dem EU-Haushalt für Investitionen in Häfen bereitgestellt. Darüber hinaus gewährte die Europäische Investitionsbank Darlehen in Höhe von rund 10 Milliarden Euro für Investitionen in Häfen.

Der Sonderbericht Nr. 23/2016 "Seeverkehr in der EU: in schwierigem Fahrwasser - zahlreiche nicht wirksame und nicht nachhaltige Investitionen" ist in 23 EU-Sprachen verfügbar.
