



Pressemitteilung

Luxemburg, den 25. November 2021

Ausbau der EU-Verkehrsinfrastruktur kommt im weltweiten Vergleich nur schleppend voran

In den vergangenen Jahren haben die EU-Prüfer wiederholt auf Schwachstellen bei der Verwirklichung großer Verkehrsprojekte hingewiesen. Doch wie schneidet die EU im Vergleich zu anderen Ländern wie Australien, Kanada und den USA ab? In einer Analyse hat der Europäische Rechnungshof verglichen, wie die EU und andere Länder bei der Verwirklichung solcher Projekte vorgehen. In mancher Hinsicht darf sich die EU in ihrer Vorgehensweise bestätigt fühlen; es gibt jedoch auch Aspekte, die Anlass zur Sorge geben, etwa was die konkrete Umsetzung der Projekte betrifft. Insbesondere stellten die Prüfer fest, dass andere Länder wesentlich besser abschneiden, wenn es darum geht, Verzögerungen bei den Projekten zu vermeiden.

Wie die meisten Länder hat auch die EU eine Strategie für die Verkehrsinfrastruktur entwickelt. Sie ist allerdings insofern einzigartig, als in keiner anderen der untersuchten Strategien eine Frist für die Fertigstellung eines gesamten grenzüberschreitenden Netzes festgelegt wurde. Freilich hatten die Prüfer bereits in der Vergangenheit festgestellt, dass die strategischen Verkehrsziele der EU – insbesondere die Vollendung des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bis 2030 – zu hochgesteckt sind und nicht immer entsprechend verwirklicht werden können. So sei es beispielsweise unwahrscheinlich, dass die Länge des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes der EU fristgerecht verdreifacht werden könne.

Die Prüfer kritisieren ferner, dass in der Projektauswahlphase häufig keine angemessenen Kosten-Nutzen-Analysen stattfänden. Folglich könne eine Kofinanzierung durch die EU auch dann gewährt werden, wenn die sozioökonomischen Kosten den Nutzen voraussichtlich überstiegen, wie dies bei einem Abschnitt einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke in Frankreich der Fall gewesen sei. Im Gegensatz dazu würden alle in der Analyse untersuchten Länder systematisch solide und detaillierte Kosten-Nutzen-Analysen heranziehen, um bessere Entscheidungen treffen zu können.

"Die EU versucht, bei der Verkehrsinfrastruktur ein europaweites Gesamtnetz fertigzustellen", so Annemie Turtelboom, das für die Analyse zuständige Mitglied des Europäischen Rechnungshofs. "Während wir in der Vergangenheit Kostenüberschreitungen und Verzögerungen als gleichermaßen hinderlich für die Verwirklichung dieses Ziels angesehen haben, zeigt unser Vergleich, dass die EU in Bezug auf die Kosten ähnlich abschneidet wie andere Länder, bei der fristgerechten Durchführung großer Projekte jedoch deutlich schlechter. Um hier Abhilfe zu schaffen, könnten wir uns an den Verfahren orientieren, die wir weltweit ermittelt haben."

Die Prüfer hatten in der Vergangenheit auf eine Diskrepanz zwischen den geschätzten und den tatsächlichen Kosten großer Verkehrsprojekte in der EU hingewiesen: Die Kosten würden

Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen der Analyse des Europäischen Rechnungshofs. Analyse im Volltext unter eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

durchschnittlich um mehr als zwei Milliarden Euro pro Projekt überschritten, was einem Anstieg um 47 % gegenüber den ursprünglichen Prognosen entspreche. Die Analyse ergab jedoch, dass Kostenüberschreitungen nicht nur in der EU vorkommen, sondern Verkehrsinfrastrukturprojekte weltweit betreffen. Die Kostenüberschreitungen bei den überprüften, von der EU kofinanzierten Verkehrsprojekten lägen nicht über dem globalen Durchschnitt – zumindest nach bisherigem Stand, da die betreffenden EU-Projekte noch nicht abgeschlossen seien.

Verzögerungen hingegen seien ein oder vielleicht sogar das charakteristische Merkmal von EU-Projekten im Vergleich zu anderen Ländern. Im vergangenen Jahr stellten die EU-Prüfer fest, dass es bei großen Verkehrsinfrastrukturprojekten durchschnittlich zu einer Verzögerung von rund 11 Jahren kommt. Aus der aktuellen Analyse geht hervor, dass dies zum Teil auf unterschiedliche – und manchmal widersprüchliche – Prioritäten der EU und ihrer Mitgliedstaaten zurückzuführen ist, die tendenziell ihre nationalen Interessen stärker berücksichtigen. Daher vernachlässigten die Mitgliedstaaten häufig die grenzüberschreitenden Abschnitte von Projekten, für die gezielt EU-Mittel eingesetzt würden. Dies sei beispielsweise beim Brenner-Basistunnel der Fall: Obwohl die EU gemeinsam mit Österreich und Italien bereits seit 1986 in das Projekt investiert habe, sei der Bau der grenzüberschreitenden nördlichen Zugangsstrecke zum Tunnel von Deutschland nicht zur Priorität erklärt worden. Bei der Projektkoordinierung könne die EU von den Vereinigten Staaten, der Schweiz und Australien lernen, so die Prüfer.

Darüber hinaus gebe es bei Projekten in der EU, auch nachdem sie beschlossen wurden, noch immer zahlreiche Unwägbarkeiten, etwa im Zusammenhang mit Umweltgenehmigungen und möglichem Widerstand durch Betroffene, was ebenfalls zu Verzögerungen beitrage. Auf diese Art von "Rückschlägen" sei man in anderen Teilen der Welt besser vorbereitet. In der Schweiz beispielsweise sei es wahrscheinlicher, dass Betroffene ein Projekt akzeptieren, denn in beratenden Ausschüssen könnten Vertreter der Kantone und andere Betroffene projektbezogene Fragen erörtern. Dadurch sei das Risiko geringer, dass Gerichtsverfahren zu Verzögerungen bei Planung und Bau führten.

Die Prüfer weisen darauf hin, dass eine mögliche Lösung in einer systematischen risikobasierten Überwachung besteht; diese könnte dazu beitragen, Verzögerungen sowie Kostenüberschreitungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten zu verringern. Ein solcher Mechanismus existiere etwa in den Vereinigten Staaten, wo Vorhaben mit hohem Risiko einer verstärkten Überwachung unterlägen. So sei beispielsweise bei Vorhaben, deren Kosten in einem Jahr um mehr als 2 % gegenüber dem veranschlagten Budget stiegen, eine umfassendere Berichterstattung der Projektträger an die Behörden erforderlich; zudem erfolge dann eine verstärkte Überwachung durch Projektbetreuer auf Bundesebene.

Schließlich stellen die Prüfer fest, dass es in der EU bei großen Verkehrsprojekten keine rechtliche Verpflichtung zur systematischen Durchführung sogenannter Ex-post-Evaluierungen gibt. Eine solche Bewertung nach Projektabschluss sei bisher nur ein einziges Mal (im Jahr 2007) durchgeführt worden und habe ausschließlich finanzielle Indikatoren, wie etwa die Inanspruchnahme der verfügbaren EU-Gelder, betroffen. Die Vereinigten Staaten, Frankreich und Norwegen hingegen verfolgten einen anderen Ansatz und führten systematisch Ex-post-Evaluierungen von Projekten durch.

Hintergrundinformationen

Es handelt sich nicht um einen Prüfungsbericht, sondern um eine Analyse, die sich in erster Linie auf öffentlich verfügbare Informationen stützt sowie auf Material, das speziell für diesen Zweck zusammengetragen wurde. In dieser Analyse wird der EU-Rahmen für große Infrastrukturprojekte mit den entsprechenden Regelungen in anderen Ländern (Australien, Kanada, Frankreich, Norwegen, Schweiz und USA) verglichen; dabei werden Methoden ermittelt, die der Europäischen Kommission und anderen politischen Entscheidern mit Blick auf künftige EU-

Unterstützungsleistungen als Orientierungshilfe dienen könnten. Die Analyse dient ferner als Beitrag zu der laufenden Überarbeitung der TEN-V-Verordnung.

Bei den sechs in der Analyse untersuchten Verkehrsprojekten, die alle durch Mittel aus dem Fördertopf "Connecting Europe" kofinanziert wurden, handelt es sich um das Baskische Y, den Brenner-Basistunnel, den Fehmarnbelt-Tunnel, den Eisenbahntunnel Lyon-Turin, Rail Baltica und den Seine-Nordeuropa-Kanal. Zwischen 2007 und 2020 sind aus dem EU-Haushalt mehr als 109 Milliarden Euro in Verkehrsinfrastrukturprojekte für das TEN-V-Netz geflossen.

Die Analyse des Hofes "Der EU-Rahmen für große Verkehrsinfrastrukturprojekte im internationalen Vergleich" ist in 23 EU-Sprachen auf der Website des Hofes eca.europa.eu abrufbar.

In den letzten Jahren hat der Hof mehrere Prüfungsberichte zur Verkehrspolitik der EU veröffentlicht, unter anderem zu den [EU-Megaprojekten im Verkehrsbereich](#), dem [EU-Kernstraßennetz](#) und dem [europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetz](#). Für nächstes Jahr plant der Hof die Veröffentlichung eines Berichts über den intermodalen Güterverkehr.

Pressekontakt

Pressestelle des Hofes: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeais: vincent.bourgeais@eca.europa.eu – M: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – M: (+352) 691 553 547