

Sonderbericht

**Das EU-Kernstraßennetz:
kürzere Fahrzeiten, aber das Netz ist noch
nicht uneingeschränkt funktionsfähig**



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF

Inhalt

	Ziffer
Zusammenfassung	I-XII
Einführung	01-08
Straßenverkehr in der EU	01
Transeuropäische Verkehrspolitik	02-05
EU-Mittel für das Straßennetz	06-08
Prüfungsumfang und Prüfungsansatz	09-12
Bemerkungen	13-66
Beim Ausbau des TEN-V-Kernstraßennetzes, den die Kommission mit EU-Mitteln und Maßnahmen unterstützt, werden Fortschritte gemacht und damit Ergebnisse für diejenigen erzielt, die das Netz nutzen	13-30
Der Ausbau des TEN-V-Straßennetzes schreitet voran, doch die mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten sind nach wie vor im Rückstand	14-18
Seit 2007 leisten EU-Fördermittel einen großen Beitrag zur Entwicklung des TEN-V-Netzes	19-24
Die Kommission spielte auf strategischer Ebene eine wichtige Rolle	25-27
Kürzere Fahrzeiten und mehr Autobahnkilometer	28-30
Bestimmte Schlüsselfaktoren beeinträchtigen jedoch die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des TEN-V-Kernstraßennetzes	31-66
Der Großteil der ESI-Fonds-Mittel für den Zeitraum 2014-2020 wurde außerhalb des TEN-V-Kernstraßennetzes bereitgestellt	32-35
Hindernisse für nahtlose Fahrten im Kernstraßennetz	36-43
Mängel im Überwachungsrahmen der Kommission beeinträchtigen deren Fähigkeit, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen	44-55
Die unzureichende Instandhaltung durch die Mitgliedstaaten gefährdet mittel- bis langfristig den Zustand des Kernstraßennetzes	56-66
Schlussfolgerungen und Empfehlungen	67-73

Anhänge

Anhang I – Endgültige Zuweisungen aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds an Straßenprojekte im Zeitraum 2007-2013 in Millionen Euro

Anhang II – Endgültige Zuweisungen aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds an Straßenprojekte im Zeitraum 2014-2020 in Millionen Euro

Anhang III – Mittelzuweisungen aus den ESI-Fonds für Straßennetze im Zeitraum 2014-2020

Abkürzungen und Glossar

Antworten der Kommission

Prüfungsteam

Zeitschiene

Zusammenfassung

I Ein nachhaltiger und effizienter Verkehr ist wichtig, wenn es darum geht, Regionen und Länder miteinander zu verbinden und damit Märkte und Menschen zusammenzubringen und die Wirtschaftstätigkeit, die Entwicklung und das Wachstum anzukurbeln. Straßen kommt dabei eine wichtige Rolle zu, da sie sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr den größten Anteil am Verkehr in der EU haben.

II Um der Entwicklung des EU-Verkehrs neue Impulse zu verleihen, wurde 2013 eine Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) angenommen, mit der die Konzepte des TEN-V-"Gesamtnetzes" und des TEN-V-"Kernnetzes" eingeführt wurden. Das Gesamtnetz, dessen Fertigstellung bis 2050 vorgesehen ist, soll die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der EU gewährleisten. Das Kernnetz, das bis 2030 fertiggestellt sein soll, besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der TEN-V-Ziele von größter strategischer Bedeutung sind.

III Um die Mitgliedstaaten beim Ausbau ihres Teils des TEN-V-Netzes zu unterstützen, stellte die EU im Zeitraum 2007-2020 rund 78 Milliarden Euro für Straßen bereit, davon rund 40 Milliarden Euro für TEN-V-Straßen. Der Großteil der Mittel stammt aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds. Kleinere Beträge stehen über die Fazilität "Connecting Europe" zur Verfügung.

IV Im Rahmen dieser Prüfung bewertete der Hof die Fortschritte bei der Fertigstellung eines uneingeschränkt funktionsfähigen TEN-V-Kernstraßennetzes und die Rolle der Kommission bei der Erreichung dieses Ziels.

V Der Hof hielt die Durchführung dieser Prüfung für notwendig, da sie aus einer Reihe von Gründen von Bedeutung ist: Der größte Anteil des Binnenverkehrs entfällt auf das Straßennetz, das TEN-V-Netz soll bis 2030 fertiggestellt sein, die Kommission hat mit der Überprüfung der TEN-V-Verordnung begonnen und die EU hat erhebliche Mittel in den Straßenverkehr investiert.

VI Der Ausbau des TEN-V-Kernstraßennetzes schreitet voran. Die meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten sind damit jedoch nach wie vor im Rückstand. Seit 2007 haben EU-Fördermittel zu den erreichten Fortschritten beigetragen. Infolgedessen wurden im Programmplanungszeitraum 2007-2013 neue TEN-V-Straßen mit einer Länge von rund 2 400 km gebaut, und im Programmplanungszeitraum 2014-

2020 werden voraussichtlich weitere 2 000 km fertiggestellt werden. Dadurch wurden positive Ergebnisse für die Verkehrsteilnehmer erzielt, wie z. B. eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine Zunahme der gefahrenen Autobahnkilometer.

VII Die Kommission spielte auf strategischer Ebene eine wichtige Rolle: Auf der Grundlage ihres Vorschlags wurden das Gesamtnetz und das Kernnetz, darunter neun Kernnetzkorridore, eingeführt. Darüber hinaus lag der Schwerpunkt der Finanzierung über die Fazilität "Connecting Europe" im laufenden Programmplanungszeitraum auf dem Kernnetz, einschließlich der grenzüberschreitenden Abschnitte. Was die Finanzierung im Rahmen der ESI-Fonds (EFRE und Kohäsionsfonds) betrifft, wurde die Kommission auf der Ebene der Mitgliedstaaten tätig, indem sie Bedingungen aufstellte, die vor der Gewährung von EU-Mitteln erfüllt sein müssen, und indem sie Partnerschaftsvereinbarungen und operationelle Programme aushandelte, um die Mitgliedstaaten dazu zu bewegen, dem TEN-V-Netz Priorität einzuräumen.

VIII Wenn es darum ging, die Investitionen speziell auf das Kernnetz auszurichten, führten diese Maßnahmen jedoch nicht immer zu demselben Priorisierungsgrad. Von den für den Zeitraum 2014-2020 verfügbaren Mitteln der ESI-Fonds stellten die Mitgliedstaaten nur 34 % für das TEN-V-Kernstraßennetz bereit, obwohl das Kernnetz bei den meisten Hauptbegünstigten zum Zeitpunkt der Aushandlung der Zuweisungen einen niedrigen Fertigstellungsgrad aufwies.

IX Der Hof stellte fest, dass eine nahtlose Fahrt entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes dadurch behindert wurde, dass einige grenzüberschreitende Abschnitte unvollständig waren und der Ansatz für sichere Parkplätze und eine Infrastruktur für alternative umweltfreundliche Kraftstoffe unzureichend koordiniert war.

X Der Hof stellte ferner fest, dass Mängel bei der Überwachung durch die Kommission deren Fähigkeit beeinträchtigen, bei Bedarf rechtzeitig Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die Überwachung durch die Kommission erstreckt sich nicht immer auf das gesamte Kernnetz, und es fehlen Zwischenziele, die ihr eine genaue Bewertung der Fortschritte und die Erstellung zuverlässiger Prognosen im Hinblick auf die voraussichtliche Fertigstellung des Netzes bis 2030 ermöglichen würden. Darüber hinaus sind die Daten nicht aktuell, ihre Zuverlässigkeit wird durch das Fehlen eines einheitlichen Ansatzes beeinträchtigt und es wurden keine Ergebnisindikatoren festgelegt.

XI Die unzureichende Instandhaltung durch die Mitgliedstaaten gefährdet mittel- bis langfristige den Zustand des Kernstraßennetzes. Statt einer Aufstockung entsprechend

der zunehmenden Streckenlänge der Infrastruktur und der Alterung wichtiger Verbindungen ist ein stetiger Rückgang der nationalen Mittel für die Instandhaltung zu verzeichnen. Obwohl sich dies auf die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kernnetzes bis 2030 auswirken kann, stehen der Kommission keine Instrumente zur Verfügung, mit denen sie überprüfen könnte, ob die Mitgliedstaaten über ein solides System verfügen, das eine angemessene Instandhaltung ihrer Netze gewährleistet.

XII Auf der Grundlage dieser Schlussfolgerungen empfiehlt der Hof der Kommission,

- Investitionen in das Kernnetz Vorrang einzuräumen, indem sie sicherstellt, dass die Mitgliedstaaten über eine angemessene Planung verfügen, die Angaben zum Zeitplan und zur Verfügbarkeit der Haushaltsmittel umfasst, damit das gesamte TEN-V-Kernnetz bis 2030 fertiggestellt ist, wobei sie grenzüberschreitenden Abschnitten besondere Aufmerksamkeit widmet;
- die Überwachungsvorkehrungen zu verbessern, um die Fortschritte beim Ausbau des TEN-V-Kernnetzes überwachen und Korrekturmaßnahmen ergreifen zu können, indem sie Zwischenziele, einen systematischen und einheitlichen Ansatz sowie ein System zur Ergebnisüberwachung einführt;
- ihren Instandhaltungsansatz durch geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der langfristigen Instandhaltungsplanung durch die Mitgliedstaaten zu stärken.

Einführung

Straßenverkehr in der EU

01 Ein nachhaltiger und effizienter Verkehr ist wichtig, wenn es darum geht, Regionen und Länder miteinander zu verbinden und damit Märkte und Menschen zusammenzubringen und die Wirtschaftstätigkeit, die Entwicklung und das Wachstum anzukurbeln. Kohäsion und Wettbewerbsfähigkeit erfordern außerdem nahtlose Verbindungen zwischen allen EU-Mitgliedstaaten. Der Straße kommt dabei eine wichtige Rolle zu, da sie den größten Anteil am Verkehr in der EU hat: Im Jahr 2017 entfielen laut Eurostat 76,7 % des gesamten Güterbinnenverkehrsaufkommens der EU (in Tonnenkilometern) auf die Straße. Noch wichtiger sind Straßen für den Personenverkehr: Auf Personenkraftwagen entfielen im Jahr 2017 in der EU 83,3 % der Personenkilometer im Personenbinnenverkehr und auf Reisebusse, Oberleitungsbusse und sonstige Busse weitere 8,8 %¹.

Transeuropäische Verkehrspolitik

02 Um der Entwicklung der EU-Verkehrsinfrastruktur neue Impulse zu verleihen, gaben das Parlament und der Rat im Jahr 1996 Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)² heraus. Ziel der Leitlinien war es, die Integration des Straßen-, Luft-, Schienen-, Binnenschiffs- und Seeverkehrs in ein TEN-V-Netz zu erleichtern, das durch die Gewährleistung der nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts beitragen würde. Um diese Ziele zu erreichen, wurden in den Leitlinien Vorhaben von gemeinsamem Interesse festgelegt.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php>.

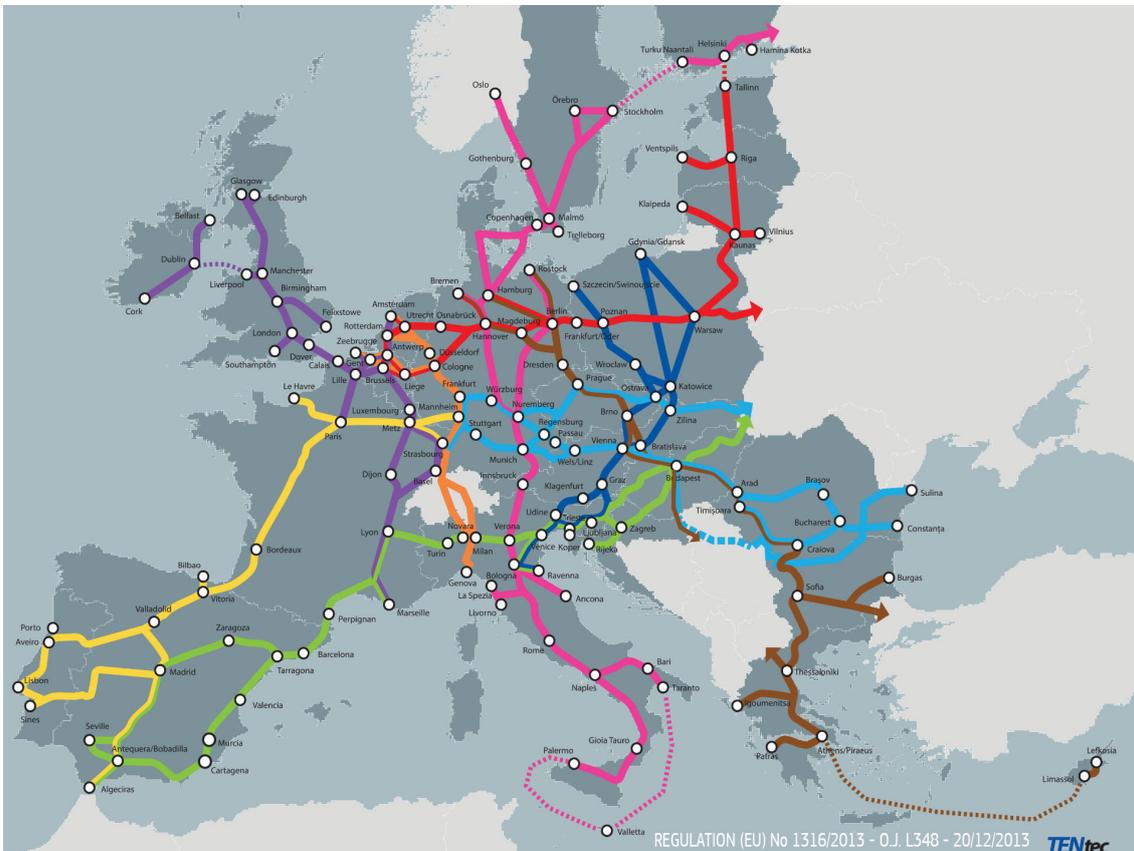
² Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1).

03 Im Jahr 2013 nahmen die Gesetzgeber eine TEN-V-Verordnung³ an, mit der die von den Mitgliedstaaten zu entwickelnden Konzepte TEN-V-"Gesamtnetz" und TEN-V-"Kernnetz" eingeführt wurden, und verlegten sich von einem Ansatz einzelner vorrangiger Vorhaben auf den Ansatz eines multimodalen EU-weiten Netzes, das den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Straßenverkehr, den Seeverkehr und den Luftverkehr verbindet. Das Gesamtnetz, dessen Fertigstellung bis 2050 vorgesehen ist, soll die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der EU gewährleisten. Das Kernnetz, das bis 2030 fertiggestellt sein soll, besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die für die Erreichung der TEN-V-Ziele von größter strategischer Bedeutung sind. Um als vollständig zu gelten, müssen Straßen des Kernnetzes Autobahnen oder Schnellstraßen sein. In der TEN-V-Verordnung sind außerdem zwei zusätzliche technische Anforderungen festgelegt: Verfügbarkeit sicherer Parkplätze und einer Infrastruktur für alternative umweltfreundliche Kraftstoffe als Ersatz für Erdöl als Energieträger. Das Gesamtnetz hat eine Gesamtlänge von etwa 136 700 km; 49 700 km davon entfallen auf das Kernstraßennetz.

04 Um eine koordinierte Entwicklung des Kernnetzes unabhängig von nationalen Grenzen zu gewährleisten, gibt es neun multimodale Kernnetzkorridore, die die wichtigsten Verkehrswege in der EU abdecken. Bei den Straßen machen diese Kernnetzkorridore (von denen sich einige überschneiden) etwa zwei Drittel des Kernstraßennetzes (etwa 34 000 km) aus (siehe [Abbildung 1](#)).

³ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

Abbildung 1 – Kernnetzkorridore des TEN-V



Atlantik, Ostsee-Adria, Mittelmeer, Nord-Ostsee, Nordsee-Mittelmeer, Orient-östliches Mittelmeer, Rhein-Alpen, Rhein-Donau, Skandinavien-Mittelmeer

Quelle: Europäische Kommission.

05 Ende 2019 nahm die Europäische Kommission den europäischen Grünen Deal⁴ an, ein Programm, mit dem bis 2050 die Netto-Treibhausgasemissionen auf null reduziert werden sollen. Als Beitrag zu dieser CO₂-Neutralität enthält der europäische Grüne Deal den Vorschlag, 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu verlagern. Neben der geplanten Förderung des multimodalen Verkehrs beabsichtigt die Kommission, die Frage wirksamer Straßenbenutzungsgebühren neu zu prüfen und die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zu steigern.

EU-Mittel für das Straßennetz

06 Um die Mitgliedstaaten beim Ausbau ihres Anteils am TEN-V-Netz zu unterstützen, stehen über mehrere Instrumente EU-Fördermittel zur Verfügung. Die

⁴ COM(2019) 640 final vom 11. Dezember 2019.

EU-Finanzhilfen für Straßen im Zeitraum 2007-2020 belaufen sich auf rund 78 Milliarden Euro und werden zur Finanzierung des Neubaus sowie der Erneuerung und des Ausbaus von Straßen verwendet. Der Großteil der Mittel stammt aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds, doch ihre Ausrichtung ist unterschiedlich: Während der Kohäsionsfonds ausschließlich auf das Kern- und das Gesamtnetz des TEN-V ausgerichtet ist, wird beim EFRE Investitionen in das TEN-V keine Priorität eingeräumt. Kleinere Beträge stehen außerdem im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" (vormals TEN-V-Programm) zur Verfügung, und zwar hauptsächlich zur Finanzierung des Kernnetzes (siehe [Tabelle 1](#)). Die Haushaltsmittel für Straßen sind zwischen den beiden Programmplanungszeiträumen aufgrund der Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger zurückgegangen. Zum Prüfungszeitpunkt waren die Mittelzuweisungen für den Mehrjährigen Finanzrahmen 2021-2027 noch nicht angenommen worden.

Tabelle 1 – Zugewiesene EU-Fördermittel für Straßenprojekte für den Zeitraum 2007-2020 (in Millionen Euro)

Instrument	2007-2013	2014-2020	Insgesamt
EFRE und Kohäsionsfonds	46 544	29 282	75 826
TEN-V	524	k. A.	524
Fazilität "Connecting Europe"	k. A.	2 060	2 060
Insgesamt	47 068	31 342	78 410

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission und der INEA.

07 Auf die Finanzierungsinstrumente der EU finden unterschiedliche Verwaltungsverfahren Anwendung:

- a) Die Mittel des EFRE und des Kohäsionsfonds werden im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung eingesetzt. Die Kommission (Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung) verhandelt, genehmigt und begleitet die Durchführung der von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Partnerschaftsvereinbarungen und operationellen Programme (OP), einschließlich der Bewertung der Bedingungen, die die Mitgliedstaaten erfüllen müssen, um EU-Mittel zu erhalten (Ex-ante-Konditionalität). Auf nationaler oder regionaler Ebene ist eine Verwaltungsbehörde für die Verwaltung der OP zuständig, wozu auch die Projektauswahl, die Überwachung und die Berichterstattung über die Durchführung des Projekts gehören. Bei Großprojekten (mit förderfähigen

Gesamtkosten von mehr als 75 Millionen Euro) genehmigt die Kommission den Beitrag der EU einzeln.

- b) Die Fazilität "Connecting Europe" (früher auch "TEN-V-Programm") wird im Rahmen der direkten Mittelverwaltung durchgeführt. Die Kommission veröffentlicht Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen für eine Kofinanzierung durch die EU und wertet diese mit Unterstützung der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) unter der Aufsicht der Generaldirektion Mobilität und Verkehr aus.

08 Außer durch Finanzhilfen unterstützt die EU den Ausbau des Straßennetzes durch Finanzierungsinstrumente wie Darlehen und Garantien, um Anreize für private Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, beispielsweise durch das Fremdfinanzierungsinstrument der Fazilität "Connecting Europe" und den Europäischen Fonds für strategische Investitionen. Außerdem gewährt die Europäische Investitionsbank Darlehen für Straßenverkehrsprojekte.

Prüfungsumfang und Prüfungsansatz

09 Im Rahmen dieser Prüfung bewertete der Hof die Fortschritte bei der Fertigstellung eines uneingeschränkt funktionsfähigen TEN-V-Kernstraßennetzes und die Rolle der Kommission bei der Erreichung dieses Ziels. Zu diesem Zweck untersuchte der Hof, ob

- 1) die EU einen Beitrag dazu geleistet hat, das TEN-V-Kernstraßennetz fertigzustellen und für diejenigen, die das Netz nutzen, Ergebnisse zu erzielen;
- 2) das TEN-V-Netz wie geplant funktionierte und die Kommission die Fortschritte bei der Fertigstellung des Netzes sowie die Bemühungen der Mitgliedstaaten um Instandhaltung der Straßen angemessen überwacht hat.

10 Der Hof analysierte die Rolle und die Zuständigkeiten der Kommission bei der Unterstützung der Fertigstellung des Kernstraßennetzes bis 2030. Der Hof bewertete, was die Kommission auf strategischer Ebene unternommen hat, wie die EU-Mittel verteilt wurden und wie die Kommission die Umsetzung des Kernnetzes überwacht hat. Außerdem führte der Hof Befragungen bei der Europäischen Kommission durch: bei der Generaldirektion Mobilität und Verkehr, der Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung, der INEA, den Europäischen Koordinatoren und Eurostat. Er analysierte die aggregierte Nutzung des EFRE und des Kohäsionsfonds für die Programmplanungszeiträume 2007-2013 und 2014-2020 sowie der Zuweisungen über die Fazilität "Connecting Europe", d. h. er prüfte keine einzelnen Projekte.

11 Um seine Feststellungen bei der Kommission zu untermauern, besuchte der Hof außerdem vier Mitgliedstaaten: Bulgarien, Tschechien, Spanien und Polen. Zusammengekommen entfallen rund 62 % der Gesamtmittel des EFRE, des Kohäsionsfonds und der Fazilität "Connecting Europe", die für Straßenprojekte in den Zeiträumen 2007-2013 und 2014-2020 bereitgestellt wurden, auf diese Mitgliedstaaten, durch die sechs der neun Kernnetzkorridore (Ostsee-Adria, Nord-Ostsee, Mittelmeer, Orient-östliches Mittelmeer, Atlantik und Rhein-Donau) führen, die bis 2030 fertiggestellt werden sollen. Ferner führte der Hof Befragungen bei den Behörden der Mitgliedstaaten (für Verkehrs- und Infrastrukturinvestitionen zuständige Ministerien, Verwaltungsbehörden, Straßeninfrastrukturbetreiber) und anderen Interessenträgern (verschiedene nationale und europäische Verbände) durch.

12 Der Hof beschloss, diese Prüfung durchzuführen, da sie aus mehreren Gründen relevant ist. Auf das Straßennetz entfällt der größte Anteil des Binnenverkehrs. Das TEN-V-Kernnetz sollte bis 2030 fertiggestellt sein, und die Kommission hat die für spätestens 2021 geplante Überprüfung der TEN-V-Verordnung eingeleitet. Darüber hinaus hat die EU erhebliche Mittel in Straßenverkehrssysteme investiert: Seit 2007 wurden 78 Milliarden Euro investiert, und die Verhandlungen über den Programmplanungszeitraum 2021-2027 sind derzeit noch im Gange. In den vergangenen Jahren untersuchte der Hof zahlreiche Aspekte des TEN-V-Netzes und konzentrierte sich dabei besonders auf andere Verkehrsträger⁵.

⁵ Sonderbericht Nr. 19/2018 "Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich"; Sonderbericht Nr. 13/2017 "Ein einheitliches europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität?"; Sonderbericht Nr. 23/2016 "Seeverkehr in der EU: in schwierigem Fahrwasser – zahlreiche nicht wirksame und nicht nachhaltige Investitionen"; Sonderbericht Nr. 08/2016 "Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs".

Bemerkungen

Beim Ausbau des TEN-V-Kernstraßennetzes, den die Kommission mit EU-Mitteln und Maßnahmen unterstützt, werden Fortschritte gemacht und damit Ergebnisse für diejenigen erzielt, die das Netz nutzen

13 Der Hof analysierte die Fortschritte beim Ausbau des TEN-V-Kernnetzes in den Mitgliedstaaten. Er untersuchte, ob die EU-Fördermittel und die Beteiligung der Kommission auf strategischer Ebene zu diesen Fortschritten beigetragen haben. Schließlich erhob der Hof Informationen über die bisher erzielten Ergebnisse in Bezug auf gefahrene Autobahnkilometer und kürzere Fahrzeiten auf verschiedenen Abschnitten des Kernnetzes.

Der Ausbau des TEN-V-Straßennetzes schreitet voran, doch die mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten sind nach wie vor im Rückstand

14 Eurostat zufolge stieg die Gesamtzahl der Autobahnkilometer (einschließlich des TEN-V-Netzes) in der EU zwischen 2007 und 2017 um rund 3 100 km. Der Ausbau des Straßennetzes ist in den neun Kernnetzkorridoren mit einer Fertigstellungsquote zwischen 70 % und nahezu 100 % ziemlich weit fortgeschritten (siehe [Tabelle 2](#)).

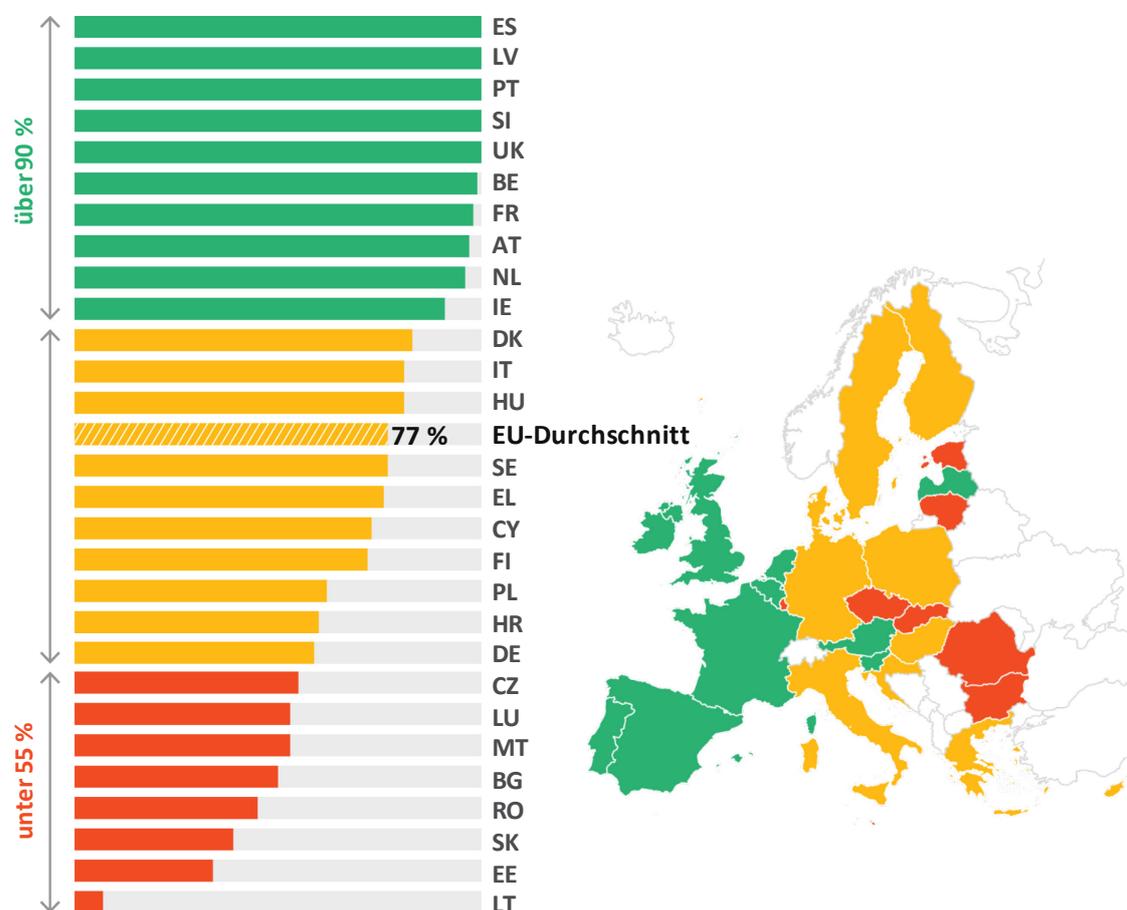
Tabelle 2 – Grad der Fertigstellung der neun Kernnetzkorridore

Korridor	Gesamtlänge (in km)	Fertigstellungsgrad
Ostsee-Adria	3 600	84,0 %
Nord-Ostsee	4 092	70,0 %
Mittelmeer	5 500	98,0 %
Orient-östliches Mittelmeer	5 400	88,2 %
Atlantik	4 535	99,8 %
Rhein-Donau	4 488	78,0 %
Rhein-Alpen	1 721	Erfüllt weitestgehend die Standards
Skandinavien-Mittelmeer	6 300	99,0 %
Nordsee-Mittelmeer	4 538	Regelkonform mit Ausnahme einiger Verbindungen der "letzten Meile"

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der jüngsten Korridor-Arbeitspläne.

15 Die von der Kommission aggregierten Daten zum gesamten Kernnetz unterliegen gewissen Einschränkungen (siehe Ziffer 48). Ungeachtet dessen zeigen die Daten, dass zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bestehen, insbesondere zwischen den westeuropäischen und den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten. Die Fertigstellungsquoten der einzelnen Mitgliedstaaten (letzte aggregierte Daten) mit Stand 2016 schwanken zwischen 7 % (Litauen) und 34 % (Estland) und rund 100 % (z. B. Spanien, Vereinigtes Königreich), während die Fertigstellungsquote des Kernnetzes auf EU-Ebene bei 77 % liegt (siehe *Abbildung 2*). Für die besuchten Mitgliedstaaten erlangte der Hof aktuellere Zahlen: Zum Zeitpunkt der Prüfung lag die Fertigstellungsquote für Bulgarien bei 46 %, in Tschechien bei rund 78 % und in Polen bei rund 75 %.

Abbildung 2 – Fertigstellung des TEN-V-Kernstraßennetzes nach Mitgliedstaat mit Stand 2016



Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission (Delegierte Verordnung (EU) 2017/849 der Kommission, ABl. L 1281 vom 19.5.2017, S. 1).

16 Diese den Fertigstellungsgrad des Kernnetzes betreffende Kluft zwischen den westlichen und den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten wurde 2017 durch den siebten Bericht der Kommission über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt bestätigt, in dem darauf hingewiesen wird, dass viele Regionen in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten noch nicht über ein effizientes Straßennetz verbunden sind und erst nach Fertigstellung des TEN-V-Netzes einen besseren Zugang zu den Märkten haben werden⁶.

⁶ Europäische Kommission, Meine Region, mein Europa, unsere Zukunft: Siebter Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt, 2017, S. 40.

17 Dieser Unterschied wurde auch in einer Studie des Europäischen Parlaments⁷ aus dem Jahr 2016 hervorgehoben, in der die TEN-V-Straßen zwischen 13 Städtepaaren in der EU-15⁸ und den Regionen Mittel- und Osteuropas verglichen wurden. Die vier Städtepaare in der EU-15 waren: Barcelona-Sevilla, Paris-Frankfurt, Köln-Paris und München-Verona, und die neun Städtepaare in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten waren: Zagreb-Bratislava, Warschau-Prag, Zagreb-Lublin, Bratislava-Sofia, Budapest-Sofia, Budapest-Bukarest, Sofia-Konstanza, Warschau-Riga und Vilnius-Lublin. Die Autoren der Studie kamen zu dem Schluss, dass die Fahrgeschwindigkeiten erheblich voneinander abweichen, wobei Tschechien, die Slowakei und Teile Polens weit näher an den EU-15-Durchschnittswerten liegen als die baltischen Staaten, Rumänien und Bulgarien. Die Durchschnittsgeschwindigkeit bei den vier Städtepaaren in der EU-15 betrug 100 km/h, während sie bei den neun Städtepaaren in Mittel- und Osteuropa bei 80 km/h lag. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass es sich bei den Straßen, die die jeweiligen Städtepaare in der EU-15 miteinander verbinden, fast immer (98 %) um Autobahnen handelte, während deren Anteil in den neueren Mitgliedstaaten deutlich niedriger war (53 %).

18 Ein weiterer Faktor ergab sich aus einer Umfrage des Weltwirtschaftsforums aus dem Jahr 2018 zur wahrgenommenen Qualität der Straßeninfrastruktur auf einer Skala von 1 (äußerst schlecht) bis 7 (äußerst gut). Während sich unter den zehn bestplatzierten EU-Mitgliedstaaten neun Mitgliedstaaten der EU-15 befanden, deren Ergebnisse von 5,34 in Luxemburg bis 6,80 in den Niederlanden reichten, lagen die acht Länder mit der schlechtesten Platzierung, deren Ergebnisse zwischen 2,96 in Rumänien und 4,14 in Polen lagen, in Mittel- und Osteuropa⁹.

Seit 2007 leisten EU-Fördermittel einen großen Beitrag zur Entwicklung des TEN-V-Netzes

19 Wie bereits in Ziffer **14** erwähnt, stieg die Gesamtzahl der Autobahnkilometer (einschließlich des TEN-V-Netzes) in der EU zwischen 2007 und 2017 um rund 3 100 km, an deren Finanzierung die EU einen großen Anteil hatte. In den

⁷ Europäisches Parlament, "Research for TRAN committee: Connectivity and Accessibility of Transport Infrastructure in Central and Eastern European EU Member States", Eingehende Analyse, 2016.

⁸ EU-Mitgliedstaaten vor dem Beitritt 2004.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en

Programmplanungszeiträumen 2007-2013 und 2014-2020 belief sich der Gesamtwert der EU-Finanzhilfen für Straßenprojekte sowohl innerhalb als auch außerhalb des TEN-V-Netzes auf rund 78 Milliarden Euro. Der Großteil dieser Unterstützung stammt aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds und floss in Projekte zum Neubau, zur Erneuerung oder zum Ausbau von Straßen (siehe [Tabelle 1](#)). In den [Anhängen I](#) und [II](#) sind die Zuweisungen aus den ESI-Fonds für Straßenbauinvestitionen nach Mitgliedstaat und Art des Projekts für die Programmplanungszeiträume 2007-2013 und 2014-2020 zusammengefasst. Im laufenden Zeitraum stellten 21 Mitgliedstaaten Mittel aus dem EFRE und/oder dem Kohäsionsfonds für Straßenprojekte bereit. Auf Polen allein entfallen fast 50 % dieser Zuweisungen.

20 Seit 2007 wurden von den für Straßen vorgesehenen 78 Milliarden Euro aus den ESI-Fonds 39,1 Milliarden Euro speziell für TEN-V-Straßen bereitgestellt:

- a) Im Zeitraum 2007-2013 wurden 21,3 Milliarden Euro für den Bau neuer TEN-V-Straßen mit einer Länge von 2 400 km verwendet; dabei handelt es sich hauptsächlich um Autobahnen, die zum großen Teil in der EU-12 liegen, wo in diesem Zeitraum fast alle neuen Autobahnen mit EU-Mitteln gebaut wurden. Dies gilt insbesondere für Polen und Rumänien, die 1 056 km Straße (Zunahme der Gesamtlänge der Autobahnen um 124 %) bzw. 314 km Straße (Zunahme um 129 %) mit einer EU-Kofinanzierung von 85 % bauten¹⁰. Neben den neu gebauten TEN-V-Straßen wurde aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds auch die Erneuerung von 28 600 Straßenkilometern unterstützt, wobei zu diesem Zeitpunkt nicht zwischen TEN-V- und anderen Straßen unterschieden wurde;
- b) Im Zeitraum 2014-2020 wurden 17,8 Milliarden Euro für den Neubau von TEN-V-Straßen mit einer Länge von rund 2 000 km und die Erneuerung von TEN-V-Straßen mit einer Länge von 770 km (einschließlich Autobahnen) bereitgestellt. Hauptfinanzierungsquelle der ESI-Fonds für TEN-V-Straßen ist der Kohäsionsfonds (siehe [Tabelle 3](#)).

¹⁰ "Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF), WP1: Synthesis report", August 2016.

Tabelle 3 – Neue und erneuerte TEN-V-Straßen, die im Zeitraum 2014-2020 aus Mitteln der ESI-Fonds gefördert wurden (in km)

	EFRE	Kohäsionsfonds	Insgesamt
Neu gebaut	327	1 681	2 007
Erneuert	127	643	770

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission¹¹.

21 Zum Zeitpunkt der Prüfung wiesen die im Programmplanungszeitraum 2014-2020 aus ESI-Fonds kofinanzierten TEN-V-Straßenprojekte jedoch nach wie vor eine niedrige Fertigstellungsquote auf. Bei den neu gebauten TEN-V-Straßen wurden von den geplanten 2 007 km bisher 390 km fertiggestellt. Bei den erneuerten Straßen waren es 387 km von 770 km¹².

22 In den drei vom Hof besuchten Mitgliedstaaten, in denen das Kernnetz noch nicht fertiggestellt war (Bulgarien, Tschechien und Polen), trugen die Mittel der ESI-Fonds zu Fortschritten im Programmplanungszeitraum 2014-2020 bei (siehe *Kasten 1*).

¹¹ Offene Datenplattform der ESI-Fonds: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>

¹² Offene Datenplattform der ESI-Fonds: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>

Kasten 1

Beitrag der ESI-Fonds-Mittel zum Ausbau des Kernstraßennetzes in Bulgarien, Tschechien und Polen

In Polen wurden 30 Projekte, die jeweils 85 % der EU-Kofinanzierung für das TEN-V-Kernstraßennetz erhalten, für eine Förderung aus dem EFRE oder dem Kohäsionsfonds genehmigt. Nach Fertigstellung dieser Projekte werden 947 km Straße neu gebaut und rund 50 km Straße erneuert sein (im Vergleich zu den insgesamt 3 750 km des Kernnetzes).

In Bulgarien dürften Straßenprojekte im Kernnetz, die mit einer EU-Kofinanzierung von 85 % durchgeführt werden, zu 67 km neu gebauten Straßen auf dem technisch schwierigsten Teil der Autobahn zwischen Sofia und Griechenland führen (im Vergleich zum Kernnetz von insgesamt 1 512 km). In Bulgarien wurden im Programmplanungszeitraum 2007-2013 bedeutende Fortschritte erzielt; dort wurden 264 km Straße des Kernnetzes gebaut.

In Tschechien gibt es derzeit 13 das Kernnetz betreffende Straßenprojekte, die zu 85 % mit EU-Mitteln kofinanziert werden. Zwei Projekte betreffen den Bau neuer Autobahnabschnitte (Gesamtlänge: 21,5 km), 11 Projekte die Erneuerung von 61,7 km Straße (im Vergleich zum Kernnetz von insgesamt 1 022 km).

23 Neben den Mitteln aus den ESI-Fonds hat auch das Instrument der Fazilität "Connecting Europe", das allen Mitgliedstaaten offensteht und von der Kommission direkt verwaltet wird, zum Ausbau des TEN-V-Kernnetzes beigetragen. Finanzhilfen für Straßenprojekte machen etwa 10 % der Mittelzuweisungen aus diesem Instrument für den Bereich Verkehr aus, d. h. rund 2,1 Milliarden Euro. Davon entfallen rund 864 Millionen Euro auf spezifische Investitionen in die Straßeninfrastruktur, 599 Millionen Euro auf die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und rund 31 Millionen Euro auf sichere Parkplätze. Der Rest entfällt hauptsächlich auf intelligente Verkehrssysteme und andere Telematikanwendungen.

24 Von den 864 Millionen Euro, die für Investitionen in die Straßeninfrastruktur bereitgestellt wurden, fließen rund 97 % in das Kernnetz und knapp 80 % (rund 662 Millionen Euro) in Straßenabschnitte, die entweder eine Grenze überqueren oder zu einer Grenze führen. Der Hof ermittelte Beispiele für diese Schwerpunktsetzung in den vier besuchten Mitgliedstaaten, in denen fünf derartige Projekte über die Fazilität "Connecting Europe" kofinanziert wurden (siehe [Kasten 2](#)).

Kasten 2

Beispiele für im Rahmen der Fazilität "Connecting Europe" finanzierte Straßenprojekte mit Schwerpunkt auf grenzüberschreitenden Abschnitten in den vom Hof besuchten Mitgliedstaaten

In Bulgarien wird über die Fazilität "Connecting Europe" die Modernisierung der Autobahnstrecke I-8 von Kalotina bis zur Sofioter Ringstraße, die zum Kernnetz gehört, kofinanziert. Dies umfasst den Ausbau von 14,5 km Straße entlang des grenzüberschreitenden Abschnitts nach Serbien. Die förderfähigen Gesamtkosten belaufen sich auf 83 Millionen Euro, einschließlich eines Höchstbeitrags der EU von 20,6 Millionen Euro.

In Spanien wird im Rahmen der Fazilität der Bau einer grenzüberschreitenden Straßenverbindung entlang des Atlantikkorridors zwischen Fuentes de Oñoro und Vilar Formoso (Portugal) kofinanziert. Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf rund 28,1 Millionen Euro. Die EU-Unterstützung wurde auf 10 % bzw. auf insgesamt rund 2;8 Millionen Euro festgelegt.

Die Kommission spielte auf strategischer Ebene eine wichtige Rolle

25 Die Annahme der TEN-V-Verordnung durch die EU im Jahr 2013 auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags war eine wichtige strategische Entwicklung im Rahmen der Förderung der Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union, insbesondere durch die Einführung der Konzepte Gesamtnetz und Kernnetz mit unterschiedlichen Umsetzungsfristen. Dieser Ansatz trug dazu bei, dass der Fertigstellung der wichtigsten Verkehrswege Vorrang eingeräumt wurde, da der Aufbau des Kernnetzes, einschließlich der neun Kernkorridore, bis 2030 abgeschlossen sein muss.

26 Um den koordinierten Aufbau der Korridore zu erleichtern, haben neun von der Kommission benannte Europäische Koordinatoren (von denen jeder jeweils die Umsetzung eines Korridors überwacht), Korridor-Arbeitspläne¹³ veröffentlicht und deren Umsetzung überwacht. Den regelmäßig aktualisierten Arbeitsplänen wurde eine indikative Liste der geplanten Projekte beigelegt, aus der die geschätzten Kosten, der geplante Fertigstellungszeitpunkt und die Verkehrsart hervorgehen. Von allen entlang

¹³ Artikel 47 der TEN-V-Verordnung.

des betreffenden Korridors liegenden Mitgliedstaaten wurden Arbeitspläne verabschiedet, die gleichwohl rechtlich nicht bindend sind.

27 Über den durch die TEN-V-Verordnung vorgegebenen Rahmen hinaus ist die Kommission in den Mitgliedstaaten, die Mittel aus den ESI-Fonds erhalten (21 von 28 Mitgliedstaaten), auf strategischer Ebene beteiligt (siehe Ziffer **07**). In den vier vom Hof besuchten Mitgliedstaaten machte die Kommission bei der Aushandlung und Genehmigung von Partnerschaftsvereinbarungen und operationellen Programmen für den Programmplanungszeitraum 2014-2020 grundlegende Bemerkungen, um die Mitgliedstaaten dazu zu bewegen, dem TEN-V-Netz bei ihrer Planung Vorrang einzuräumen. Hierzu einige Beispiele:

- a) In Bulgarien stellte die Kommission fest, dass die Analyse des Entwurfs der Partnerschaftsvereinbarung eine unzureichende Konzentration und Priorisierung der EU-Verkehrsinvestitionen für den nächsten Programmplanungszeitraum ergab, und dass in der Partnerschaftsvereinbarung außerdem der Hinweis fehlt, dass die vorrangige Investition die Fertigstellung der Autobahn zwischen Sofia und der griechischen Grenze im Kernnetz betrifft. Die Fertigstellung dieser Autobahn wurde dann sowohl in der im Oktober 2015 genehmigten Partnerschaftsvereinbarung als auch im einschlägigen OP "Verkehr und Verkehrsinfrastruktur" für den Zeitraum 2014-2020 als Schlüsselpriorität festgelegt.
- b) In Polen wies die Kommission bei der Aushandlung der Partnerschaftsvereinbarung mit den nationalen Behörden darauf hin, dass der Entwurf der Partnerschaftsvereinbarung alle Straßentypen für sekundäre Anbindungen ohne Priorisierung zulässt, einschließlich der Anbindung in ländlichen Gebieten, was nicht dem Standpunkt der Kommission entspricht. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass lokale Straßen in der Regel nur dann aus dem EFRE finanziert werden können, wenn sie "eine direkte Anbindung an das TEN-V-Netz" oder "eine direkte Anbindung an das Kern- und Gesamtnetz" gewährleisten.
- c) Die Kommission forderte Tschechien auf, die Verbindung zwischen der nationalen Verkehrsstrategie und der Partnerschaftsvereinbarung durch Aufnahme eines Verweises auf die Fertigstellung der Kernnetzkorridore zu stärken.

Kürzere Fahrzeiten und mehr Autobahnkilometer

28 Die Daten, die der Hof während der Prüfung bei der Kommission und in den vier besuchten Mitgliedstaaten erlangte, deuteten auf einige allgemeine Verbesserungen

zwischen 2012 und 2019 in Bezug auf die Fahrzeiten hin. Der Hof analysierte vier Strecken: Madrid-Warschau, Tallinn-Wien, Bukarest-Paris und Burgas-Berlin. Diese Strecken durchqueren alle vier vom Hof besuchten Mitgliedstaaten und umfassen weite Teile des Kernnetzes auf der Süd-Nord- und der West-Ost-Achse (siehe [Abbildung 3](#)).

Abbildung 3 – Vier analysierte Strecken (2019)



Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

- Bukarest-Paris
- Burgas-Berlin
- Madrid-Warschau
- Tallinn-Wien
- Alle übrigen Korridore

0 250 500 750 1000 km

Quelle: Eurostat.

29 Der Hof stellte fest, dass die Zahl der gefahrenen Autobahnkilometer zugenommen hat, was zu Zeiteinsparungen führt und zur Verbesserung der Sicherheit und Qualität des Verkehrs beiträgt. Die größten Zuwächse waren auf der Strecke

Tallinn-Wien zu verzeichnen, auf der die Autobahnkilometer um 190 % – von 200 km im Jahr 2012 auf 580 km im Jahr 2019 – gesteigert wurden und die Zeitersparnis 8 % betrug (siehe *Tabelle 4*).

Tabelle 4 – Zunahme der Autobahnkilometer und Verkürzung der Fahrzeiten zwischen 2012 und 2019

	Zurück-gelegte Gesamtstrecke 2019 (km)	Änderung der Länge der Autobahn (km)	Änderung der Länge der Autobahn	Gesamtfahrzeit 2019 (Minuten)	Zeitersparnis (Minuten)	Zeitersparnis
Bukarest-Paris	2 322	312	17,0 %	1 291	33	2,5 %
Burgas-Berlin	2 039	339	30,0 %	1 232	33	2,6 %
Madrid-Warschau*	2 920	400	17,0 %	1 485	104	6,5 %
Tallinn-Wien	1 706	380	189,0 %	1 070	93	8,0 %

*Da das Hauptkriterium die schnellste Strecke war, war der Streckenverlauf in diesem Fall in den Jahren 2012 und 2019 unterschiedlich.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der Berechnung von Eurostat.

30 Aus den Informationen, die der Hof bei seinen Besuchen in den vier Mitgliedstaaten erhob, geht auch hervor, dass die Fertigstellung der zum Kernstraßennetz gehörenden Abschnitte zur Verkürzung der Fahrzeiten beitrug. Hierzu einige Beispiele:

- a) In Bulgarien hat sich das gesamte Autobahnnetz von 418 km im Jahr 2007 auf 757 km im Jahr 2018 fast verdoppelt, was vor allem auf die Unterstützung durch EU-Mittel zurückzuführen ist. Im Zeitraum 2007-2013 kofinanzierte die EU die Fertigstellung von 264 km Autobahn im Kernnetz zu 85 %, darunter die Fertigstellung von zwei Autobahnen: eine zur Verbindung von Sofia und Burgas und eine weitere bis zur türkischen Grenze. Nach Aussage der bulgarischen Behörden verkürzte sich die Fahrzeit zwischen Sofia und Burgas infolge der Fertigstellung der ersten Autobahn um etwa 90 Minuten, da die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 68 km/h auf 105 km/h stieg. Mit der Fertigstellung der anderen Autobahn verkürzte sich die Fahrzeit von Sofia bis zur türkischen Grenze ebenfalls um rund 90 Minuten.
- b) In Spanien meldeten die Behörden nach Fertigstellung der fünf fehlenden Abschnitte des Kernstraßennetzes Verbesserungen des Leistungsniveaus (erhöhte Kapazität), der Durchschnittsgeschwindigkeit (verkürzte Fahrzeiten) und der

Straßenverkehrssicherheit in diesen Abschnitten. Die Zeitersparnis, die in diesen Abschnitten erzielt wurde, lag im Zeitraum von 2004 bis 2017 zwischen 15 % und 38 %.

- c) In Polen deuten die Indikatoren auf eine allgemeine Verbesserung der Anbindung hin: Die durchschnittliche Fahrzeit zwischen 18 Großstädten sank von 4,3 Stunden im Jahr 2013 auf 4,1 Stunden im Jahr 2018.

Bestimmte Schlüsselfaktoren beeinträchtigen jedoch die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des TEN-V-Kernstraßennetzes

31 Der Hof prüfte, ob es Schlüsselfaktoren gibt, die die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des TEN-V-Kernstraßennetzes beeinträchtigen. Um voll funktionsfähig zu sein, muss das Kernnetz der EU hinsichtlich des Straßentyps und der technischen Anforderungen vollständig und gut instandgehalten sein. Seine Finanzierung sollte eine Priorität darstellen, und die Kommission sollte bei der Koordinierung zur Vermeidung möglicher Hindernisse und bei der Überwachung der Fortschritte bei der Fertigstellung des Netzes eine entscheidende Rolle spielen. Zu diesem Zweck bewertete der Hof, ob Teile der Infrastruktur fehlten und ob die EU-Mittel für den Zeitraum 2014-2020 im Einklang mit den TEN-V-Politikzielen, insbesondere im Hinblick auf die Fertigstellung des Kernnetzes, zugewiesen wurden. Der Hof überprüfte ferner, ob die Überwachung es der Kommission ermöglichte, die Fortschritte zu verfolgen und zuverlässige Prognosen zur voraussichtlichen Fertigstellung bis zum Ablauf der Frist im Jahr 2030 zu erstellen sowie gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Außerdem analysierte der Hof, ob die Instandhaltungshaushalte der Mitgliedstaaten die Gewährleistung der langfristigen Funktionsfähigkeit des Kernstraßennetzes ermöglichen.

Der Großteil der ESI-Fonds-Mittel für den Zeitraum 2014-2020 wurde außerhalb des TEN-V-Kernstraßennetzes bereitgestellt

32 Im Jahr 2013 wurde mit der TEN-V-Verordnung das Konzept eines Kernnetzes innerhalb des TEN-V-Netzes eingeführt, um der Fertigstellung der wichtigsten Verkehrswege Priorität einzuräumen. Der Hof stellte fest, dass im Zeitraum 2014-2020 die begrenzten Zuweisungen für Straßen über die Fazilität "Connecting Europe" fast ausschließlich auf das Kernnetz ausgerichtet waren (siehe Ziffer **23**), während der Großteil der ESI-Fonds-Mittel, die für Straßenprojekte zur Verfügung standen,

außerhalb des TEN-V-Kernstraßennetzes zugewiesen wurde, nämlich 65,7 % (siehe [Tabelle 5](#)). Zum Zeitpunkt der Verhandlungen über die Zuweisungen für den Zeitraum 2014-2020 lag die Fertigstellungsquote des Kernstraßennetzes in den meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten jedoch nicht über 55 %. In [Anhang III](#) ist der Anteil der dem Kern- und dem Gesamtnetz zugewiesenen Mittel der ESI-Fonds für die Finanzierung der Straßen in den einzelnen Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2014-2020 und der Grad ihrer Fertigstellung im Jahr 2013 dargestellt.

Tabelle 5 – Zuweisungen aus den ESI-Fonds für Straßenprojekte im Zeitraum 2014-2020

Straßennetze	Zuweisungen (als Anteil an den Gesamtzuweisungen für Straßen)	Zuweisungen (in Milliarden Euro)
Kernnetz	34 %	10,1
Gesamtnetz	27 %	7,7
Außerhalb des TEN-V-Netzwerks	39 %	11,5

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission.

33 Augenfällig war dies in Tschechien, das dem Kernnetz lediglich 15 % zuwies, während der Löwenanteil der ESI-Fonds-Mittel außerhalb des TEN-V-Netzes bereitgestellt wurde. Der Hof ermittelte aber auch die positiven Beispiele von Kroatien und Bulgarien, die 83 % bzw. 78 % ihrer Fördermittel zugunsten von Investitionen in das Kernnetz verwendet haben (siehe [Tabelle 6](#)). Ausführliche Informationen hierzu finden sich in [Anhang III](#).

Tabelle 6 – ESI-Fonds-Zuweisungen für Straßen (2014-2020) und Fertigstellungsgrad des Kernstraßennetzes im Jahr 2013

Mitgliedstaat	Zuweisungen für das Kernnetz	Zuweisungen für das Gesamtnetz	Zuweisungen außerhalb von TEN-V	Fertigstellungsgrad des Kernstraßennetzes im Jahr 2013
Bulgarien	78 %	0 %	22 %	45 %
Kroatien	83 %	0 %	17 %	60 %
Tschechien	15 %	22 %	63 %	55 %
Polen	32 %	32 %	36 %	33 %

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission.

34 Es besteht zudem ein deutlicher Unterschied zwischen dem EFRE und dem Kohäsionsfonds hinsichtlich der Art und Weise, wie diese zur Finanzierung von Straßenprojekten eingesetzt werden (siehe Ziffer **06**). Während die Zuweisungen aus dem Kohäsionsfonds für Straßen ausschließlich auf das TEN-V ausgerichtet waren (57 % des Kernnetzes und 43 % des Gesamtnetzes), wurden aus dem EFRE überwiegend Straßenprojekte außerhalb des TEN-V unterstützt. So machten EFRE-Zuweisungen für Projekte innerhalb des Kernstraßennetzes 11 % der Gesamtzuweisungen für Straßen aus (siehe **Tabelle 7**).

Tabelle 7 – Zuweisungen aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds für Straßenprojekte im Zeitraum 2014-2020

	Kernnetz	Gesamtnetz	Außerhalb des TEN-V
Kohäsionsfonds	57 % (8,4 Milliarden Euro)	43 % (6,3 Milliarden Euro)	0 %
EFRE	11 % (1,7 Milliarden Euro)	10 % (1,4 Milliarden Euro)	79 % (11,4 Milliarden Euro)

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission.

35 Schließlich ist in der TEN-V-Verordnung vorgesehen, dass das Kernstraßennetz entweder aus Autobahnen oder Schnellstraßen bestehen muss, wobei die Wahl den Mitgliedstaaten überlassen bleibt. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die Ausführungen des Hofes in den vorangegangenen Sonderberichten¹⁴ zu wiederholen. Da die Kosten für den Bau von Autobahnen deutlich höher sind als für Schnellstraßen (letztere könnten im Durchschnitt um 43 % kostengünstiger sein als Autobahnen), muss die Entscheidung über den Straßentyp auf der Grundlage einer fundierten Kosten-Nutzen-Analyse getroffen werden, die für jedes Projekt einzeln erfolgt und nicht systematisch für das gesamte Straßennetz des Mitgliedstaats. Der Hof ermittelte diesbezüglich unterschiedliche Ansätze in den besuchten Mitgliedstaaten: Während Tschechien und Spanien beschlossen, ausschließlich Autobahnen zu bauen, nutzen Polen und Bulgarien beide Straßentypen (siehe *Tabelle 8*).

Tabelle 8 – Kernstraßennetz nach Straßentyp (fertiggestellt und geplant) in vier besuchten Mitgliedstaaten, Stand 2019

Mitgliedstaat	Autobahn	Schnellstraße	Gesamtlänge Kernstraßennetz
Bulgarien	1 120 km (74 %)	392 km (26 %)*	1 512 km
Tschechien	1 000 km (98 %)	23 km (2 %)	1 023 km
Polen	1 910 km (51 %)	1 840 km (49 %)	3 750 km
Spanien	5 914 km (99,5 %)	26 km (0,5 %)	5 940 km

*Hinweis: Richtwert, da zum Zeitpunkt der Prüfung für einige Kernnetzabschnitte keine endgültigen Entscheidungen vorlagen.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage der von den nationalen Behörden vorgelegten Daten.

Hindernisse für nahtlose Fahrten im Kernstraßennetz

Einige grenzüberschreitende Abschnitte sind unvollständig

36 In der TEN-V-Verordnung¹⁵ ist "grenzüberschreitender Abschnitt" als der Abschnitt definiert, "der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse

¹⁴ Sonderbericht Nr. 5/2013: Werden die Mittel der EU-Kohäsionspolitik für Straßenprojekte effizient eingesetzt? Sonderbericht Nr. 9/2018: Öffentlich-private Partnerschaften in der EU: Weitverbreitete Defizite und begrenzte Vorteile.

¹⁵ Artikel 3 Buchstabe m der TEN-V-Verordnung.

zwischen den am nächsten gelegenen städtischen Knoten auf beiden Seiten der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleistet". Entsprechend dieser Definition kann unter einem grenzüberschreitenden Abschnitt ein längerer Netzabschnitt verstanden werden und nicht einige wenige Straßenkilometer beiderseits der Grenze.

37 Grenzüberschreitende Abschnitte müssen besonders berücksichtigt werden, da Lücken in der grenzüberschreitenden Infrastruktur die beabsichtigte Wirkung des EU-weiten Netzes verringern. In den einschlägigen Korridor-Arbeitsplänen wurden mehrere unvollständige grenzüberschreitende Abschnitte ermittelt, sowohl zwischen den Mitgliedstaaten (z. B. zwischen Polen und der Slowakei im Ostsee-Adria-Korridor) als auch Abschnitte, die zu einer Grenze mit einem Nicht-EU-Land führen (z. B. Erweiterung der ungarischen Autobahn M3 bis zur ukrainischen Grenze im Mittelmeer-Korridor).

38 Darüber hinaus stellte der Hof fest, dass in den vier besuchten Mitgliedstaaten mehrere grenzüberschreitende Abschnitte fehlen und in einigen Fällen die Gefahr besteht, dass sie nicht bis 2030 fertiggestellt werden können:

- a) In Tschechien sind vier von sieben grenzüberschreitenden Abschnitten bereits fertiggestellt, die anderen drei (mit Polen, der Slowakei und Österreich) stehen jedoch noch aus, und es ist nicht sicher, dass sie bis 2030 fertiggestellt sein werden. Diese Abschnitte erstrecken sich auf insgesamt 154 km (bei einem Kernnetz von insgesamt 1 022 km). Zwei Projekte sollen erst 2027 anlaufen. Angesichts der Tatsache, dass der durchschnittliche Zeitaufwand für die Vorbereitung eines Autobahnbauprojekts (einschließlich aller erforderlichen Genehmigungen) 13 Jahre¹⁶ beträgt, ist ein Abschluss dieser Projekte bis 2030 sehr unwahrscheinlich.
- b) In Bulgarien ist derzeit nur einer von sechs grenzüberschreitenden Abschnitten des Kernnetzes (mit der Türkei) fertiggestellt, zwei weitere sind im Bau (mit Serbien und Griechenland). Von den drei übrigen Abschnitten teilt sich das Land einen mit einem Nicht-EU-Land (Nordmazedonien) und zwei mit Rumänien (siehe **Kasten 3**). Im letzteren Fall sind die Projekte zwar in Vorbereitung, doch zum Zeitpunkt der Prüfung existierte weder ein genehmigter Zeitplan noch eine gesicherte Finanzierung für ihre Fertigstellung. Der grenzüberschreitende Abschnitt mit Nordmazedonien wird in wichtigen verkehrspolitischen

¹⁶ "Audit Conclusion 17/05 Construction, Modernization and Overhaul of motorways", https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005_en.pdf.

Strategiepapieren nicht als Priorität behandelt. Daher ist eine Fertigstellung dieser Projekte bis 2030 nicht gesichert.

Kasten 3

Die Donaubrücke

Die Brücke über die Donau zwischen Bulgarien und Rumänien im Korridor Orient-östliches Mittelmeer (Vidin-Calafat) wurde mit Hilfe von EU-Fördermitteln gebaut. Obwohl sie seit 2013 in Betrieb ist, fehlt auf beiden Seiten der Grenze noch immer ein Zugang über TEN-V-konforme Straßen. Die Situation behindert nahtlose Fahrten in diesem Korridor. Derzeit dauert eine Fahrt mit dem Pkw von Sofia nach Bratislava über eine Route im Korridor länger als eine Fahrt über eine Route durch ein weiteres Land (Serbien), selbst unter Berücksichtigung der Zeit für die Kontrolle an der Außengrenze. Eurostat zufolge ist eine Fahrt über eine auf beiden Routen in etwa gleichen Distanz von rund 1 000 km auf letzterer Route um 25 % (171 Minuten) kürzer.

- c) In Polen ist die Situation weiter fortgeschritten, da von zehn grenzüberschreitenden Abschnitten mit den Nachbarländern sechs bereits fertiggestellt sind und drei weitere (mit Litauen, der Slowakei und Tschechien) bis 2023 fertiggestellt sein sollen. Nur für einen Abschnitt bis zur Grenze zu Belarus ist das Fertigstellungsdatum nicht bestätigt.
- d) Auch in Spanien sind von fünf grenzüberschreitenden Abschnitten vier bereits fertiggestellt, und der verbleibende Abschnitt mit Portugal auf dem Atlantikkorridor befindet sich im Bau und wird voraussichtlich 2020 fertiggestellt sein.

Unzureichender koordinierter Ansatz für sichere Parkplätze und eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe behindert nahtlose Fahrt

39 In der TEN-V-Verordnung¹⁷ ist die "Einrichtung von Rastplätzen etwa alle 100 km auf Autobahnen" vorgeschrieben, damit "für gewerbliche Straßennutzer angemessene Parkplätze mit einem angemessenen Sicherheitsniveau zur Verfügung stehen". In der Verordnung wird hingegen weder erläutert, was unter sicheren Parkplätzen zu verstehen ist, noch ein Rahmen vorgegeben, der es ermöglichen würde zu bestimmen, was eine angemessene Verfügbarkeit von Parkraum ist. Aus diesem Grund haben die

¹⁷ Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der TEN-V-Verordnung.

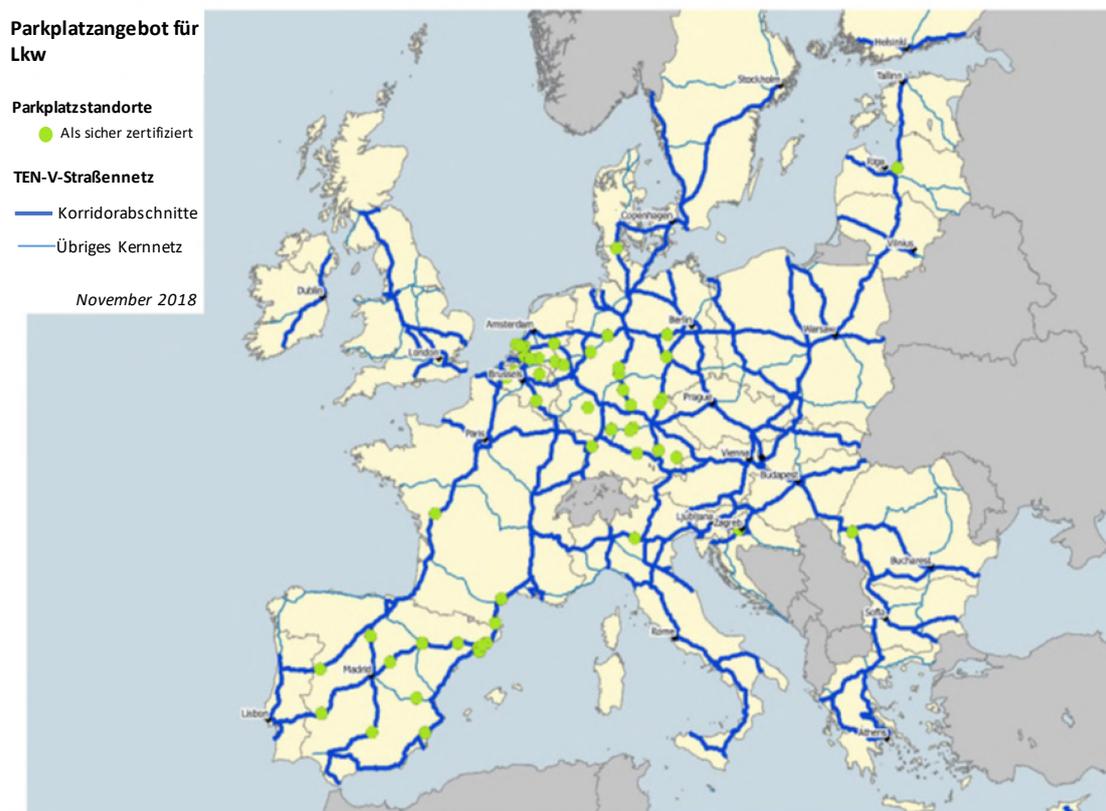
Mitgliedstaaten bislang ihre eigenen Kriterien angewandt, um Parkplätze als sicher einzustufen.

40 Im Februar 2019 veröffentlichte die Kommission daher in Zusammenarbeit mit Interessenträgern aus dem Straßenverkehrssektor die Studie über sichere Parkplätze für Lastkraftwagen ("Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks"¹⁸). In der Studie wird auf das Fehlen einer umfassenden Datenbank und die Existenz unterschiedlicher Klassifikationssysteme hingewiesen. Zur Behebung dieser Situation wird in der Studie eine EU-Norm für Lkw-Parkplätze vorgeschlagen. Der Schwerpunkt der Norm liegt auf Sicherheitsanforderungen (auf Bronze-, Silber-, Gold- und Platinniveau) und auf grundlegenden Dienstleistungsanforderungen (Duschen, Strom, Lebensmittel usw.), die für die Erteilung der Sicherheitszertifizierung erfüllt sein müssen. Die Studie enthält zwar nützliche Leitlinien für die Branche, doch die Norm ist rechtlich nicht verbindlich, und die Mitgliedstaaten können nach wie vor eigene Kriterien für sichere Parkplätze festlegen.

41 Ferner ergab die Studie, dass von 300 000 Parkplätzen im TEN-V-Kernnetz nur 7 000 Plätze (auf 57 Parkflächen in einigen wenigen Ländern) als "sicher" gelten (siehe [Abbildung 4](#)). Außerdem wird in der Studie, noch bevor auf das Thema Sicherheit eingegangen wird, ein genereller Mangel an Parkfläche in einer Größenordnung von rund 100 000 Stellplätzen festgestellt. Eine Bestätigung dafür fand der Hof beispielsweise in den Arbeitsplänen für den Korridor Orient-östliches Mittelmeer, in denen darauf hingewiesen wird, dass es in einigen Ländern auf dem Korridor lange Strecken ohne geeignete Parkplätze gibt.

¹⁸ "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report." Europäische Kommission, Februar 2019.

Abbildung 4 – Zertifiziertes sicheres Parken im TEN-V-Kernnetz



Quelle: Europäische Kommission, "Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks", S. 20.

42 Auch in der TEN-V-Verordnung sind keine klaren Anforderungen an die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt, sondern lediglich die Bereitstellung von Einrichtungen vorgeschrieben. Detailliertere Mindestanforderungen sind in der Richtlinie 2014/94/EU¹⁹ enthalten, in der festgelegt ist, dass die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe je nach Kraftstoffart bis Ende 2020 oder Ende 2025 im Wege nationaler Strategierahmen zu entwickeln und umzusetzen ist. Dies sollte Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Tankstellen für Erdgas (Flüssigerdgas (LNG), komprimiertes Erdgas (CNG)) und (optional) Wasserstoff umfassen. Da die Mitgliedstaaten ihre nationalen Ziele für die einzelnen Kraftstoffe auf der Grundlage der Zahl der in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachten Fahrzeuge einzeln planen, besteht derzeit die Möglichkeit, dass die Infrastruktur für eine bestimmte Kraftstoffart in einem Land entlang eines TEN-V-Kernnetzkorridors weithin verfügbar ist, während

¹⁹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

sie im nächsten Land unzureichend ist, was sich auf grenzüberschreitende nahtlose Fahrten auswirkt.

43 Selbst wenn beispielsweise der Nord-Ostsee-Korridor laut Kommission in Bezug auf die Infrastruktur für alternative umweltfreundliche Kraftstoffe den Anforderungen entspricht, sind nicht alle Kraftstoffarten tatsächlich auf dem gesamten Korridor verfügbar. Von den acht auf dem Korridor liegenden Mitgliedstaaten hat einer noch keine nationalen Ziele festgelegt und haben drei andere noch keine LNG-Infrastruktur aufgebaut. Darüber hinaus könnte sich durch die Tatsache, dass Wasserstoffinfrastrukturziele nicht verbindlich sind, die Situation noch verschärfen. Drei von acht Mitgliedstaaten haben keine Ziele festgelegt, und nur vier Mitgliedstaaten arbeiten an der Entwicklung von Wasserstofftankstellen. Infolgedessen ist es für einen LNG- oder wasserstoffbetriebenen Lastkraftwagen schwierig, von einem Ende des Nord-Ostsee-Korridors zum anderen zu fahren, da ihm auf dem gesamten Korridor keine Betankungsinfrastruktur zur Verfügung steht.

Mängel im Überwachungsrahmen der Kommission beeinträchtigen deren Fähigkeit, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen

Zwischenziele, die es der Kommission ermöglichen würden, Fortschritte angemessen zu überwachen und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, gibt es nicht

44 In der TEN-V-Verordnung sind klare Ziele und Fristen für die vollständige Umsetzung des TEN-V festgelegt: Das Kernnetz soll bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 fertiggestellt sein. Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz beträchtlich verzögert, kann die Kommission die beteiligten Mitgliedstaaten gemäß der TEN-V-Verordnung auffordern, die Gründe dafür anzugeben²⁰, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

45 In der Verordnung werden jedoch keine Zwischenziele – sei es übergreifend oder nach Verkehrsträger – festgelegt, anhand deren die Kommission die Fortschritte bei der Fertigstellung der beiden Netze regelmäßig überwachen könnte. Dies erschwert es der Kommission in der Praxis, gegebenenfalls vor Ablauf der Frist für die Fertigstellung des jeweiligen Netzes Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die Kommission hat noch keinen Mitgliedstaat zur Begründung der Verzögerung aufgefordert, obwohl die

²⁰ Artikel 56 der TEN-V-Verordnung.

Fortschritte in einigen Mitgliedstaaten relativ langsam waren und die Gefahr besteht, dass ihr Kernnetz nicht rechtzeitig fertiggestellt werden kann.

46 Die Kommission leitete die Überprüfung der Umsetzung des Kernnetzes gemäß der TEN-V-Verordnung²¹ im April 2019 mit öffentlichen Konsultationen ein. Dies gibt der Kommission die Möglichkeit, Maßnahmen zu ergreifen, um die in diesem Bericht aufgezeigten Mängel zu beheben.

Die Instrumente der Kommission zur Überwachung der Fortschritte auf dem Weg zur Fertigstellung des Kernstraßennetzes sind nicht in vollem Umfang wirksam

47 Die Kommission führte einige Instrumente ein, um die Fortschritte bei der Fertigstellung des Kernstraßennetzes und die Einhaltung der in der TEN-V-Verordnung festgelegten technischen Anforderungen zu überwachen. Dabei handelt es sich um die folgenden in der TEN-V-Verordnung bestimmten Instrumente:

- a) Fortschrittsberichte über die Umsetzung des TEN-V-Netzes, die von der Kommission alle zwei Jahre zu veröffentlichen und dem Europäischen Parlament und dem Rat zu übermitteln sind. In den Berichten werden die Frage, ob das Kernstraßennetz das EU-weite Autobahn- bzw. Schnellstraßen-Kriterium erfüllt, und die Inanspruchnahme der EU-Finanzhilfe zur Umsetzung des Netzes behandelt²². Die Kommission hat den ersten Fortschrittsbericht im Juni 2017²³ angenommen und erwartet seine Veröffentlichung bis Mitte 2020;
- b) das interaktive geografische und technische Informationssystem für das transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec), an das die Mitgliedstaaten jährlich Daten übermitteln sollten²⁴ und das als Grundlage für den Fortschrittsbericht und andere Strategiedokumente dient;
- c) für jeden der neun Kernkorridore²⁵ die von jedem europäischen Koordinator vorgelegten Korridor-Arbeitspläne zusammen mit einer indikativen Liste der

²¹ Artikel 54 der TEN-V-Verordnung.

²² Artikel 49 Absatz 3 der TEN-V-Verordnung.

²³ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen "Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung des TEN-V-Netzes in den Jahren 2014-2015", 19.6.2017, COM(2017) 327 final.

²⁴ Artikel 49 Absatz 1 der TEN-V-Verordnung.

²⁵ Artikel 47 der TEN-V-Verordnung.

geplanten Projekte mit Angabe der geschätzten Kosten und des geplanten Enddatums.

48 Der Hof stellte jedoch fest, dass diese Instrumente nicht in vollem Umfang wirksam sind. Nicht alle dieser Instrumente erfassen mit der Berichterstattung das gesamte Kernnetz: Korridor-Arbeitspläne sind zwar recht detailliert in Bezug auf die Umsetzung, decken aber nur etwa 68 % ab. Darüber hinaus sind die Daten nicht aktuell, ihre Zuverlässigkeit wird durch das Fehlen eines einheitlichen Ansatzes beeinträchtigt und es wurden keine Ergebnisindikatoren festgelegt.

49 Die im System der Kommission erfassten Informationen sind nicht auf dem letzten Stand. Die neuesten verfügbaren Daten stammen aus dem Jahr 2016, obwohl von den Mitgliedstaaten eine jährliche Übermittlung der TENtec-Daten erwartet wird. Das Übermittlungsverfahren ist jedoch nicht klar, da weder eine Frist für die Mitgliedstaaten zur Übermittlung von Daten, die einen bestimmten Zeitraum abdecken, noch eine Frist für die Kommission zur Verarbeitung und Bereitstellung der Daten im System festgelegt ist.

50 Außerdem stellte der Hof fest, dass das Fehlen eines einheitlichen Ansatzes die Zuverlässigkeit der Daten beeinträchtigt, die die Kommission veröffentlicht und zur Untermauerung ihrer Fortschrittsberichte und anderer Strategiedokumente verwendet²⁶:

- a) Eine einheitliche Methode zur Einstufung von Straßenabschnitten als "fertiggestellt" und "auszubauen" gibt es nicht. Die Mitgliedstaaten verwenden die Begriffe nicht in gleicher Weise, was die Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Daten in Bezug auf die Fertigstellungsquote beeinträchtigt. Einige Abschnitte, die in Bezug auf den Straßentyp bereits fertiggestellt sind, können von einem Mitgliedstaat als in Zukunft ausbaubedürftig eingestuft werden, während ein anderer Mitgliedstaat möglicherweise eine Regelkonformität von 100 % meldet (siehe **Kasten 4**).
- b) Der Inhalt der Korridor-Arbeitspläne ist insbesondere in Bezug auf die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe und sicherer Parkplätze nicht ausreichend standardisiert, um eine Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten; so geben

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

einige Mitgliedstaaten die Regelkonformität in Prozent an, während andere konkrete Zahlen melden oder überhaupt keine Angaben machen.

Kasten 4

Beispiele für unzuverlässige Daten aufgrund einer uneinheitlichen Methodik

- a) Bulgarien: Den jüngsten Daten der Kommission zufolge (Delegierte Verordnung (EU) 2017/849 der Kommission) lag die Fertigstellungsquote des Kernnetzes im Jahr 2016 bei 50 %, während die bulgarischen Behörden zum Zeitpunkt des Prüfbesuchs (Mai 2019) eine Fertigstellungsquote von 46 % meldeten.
- b) Lettland: Den jüngsten Daten der Kommission zufolge (Delegierte Verordnung (EU) 2017/849 der Kommission) lag die Fertigstellungsquote des Kernnetzes im Jahr 2016 bei 100 %, während sie nach den Daten des dritten Arbeitsplans für den Nord-Ostsee-Korridor im Jahr 2014 für den lettischen Abschnitt 8 % betrug. Die Aktualisierung der Korridorstudie von 2017 ergab eine Quote von 36 %. Laut der Website der nationalen Straßenverkehrsbehörde sind die Arbeiten am Kernstraßennetz noch nicht abgeschlossen²⁷, d. h. das Kernnetz ist noch nicht fertiggestellt.
- c) Deutschland: Obwohl die Fertigstellungsquote für Deutschland für das Jahr 2016 mit 59 % angegeben wird, geht aus den einschlägigen Korridor-Arbeitsplänen hervor, dass die deutschen Straßenabschnitte fertiggestellt sind.

51 Aufgrund der oben aufgeführten Mängel kann die Kommission die tatsächlichen Fortschritte bei der Fertigstellung des Kernstraßennetzes nicht angemessen überwachen. Daher ist es für die Kommission schwierig, verlässliche Prognosen über die Wahrscheinlichkeit seiner Fertigstellung bis 2030 zu erstellen und gegebenenfalls rechtzeitige Korrekturmaßnahmen auf der Grundlage der TEN-V-Verordnung zu ergreifen (siehe Ziffer 44).

52 Außerdem wird die Kommission in Bezug auf die Mitgliedstaaten, die Mittel aus den ESI-Fonds für Straßen zuweisen, durch jährliche Durchführungsberichte, Sitzungen des Überwachungsausschusses oder Vor-Ort-Besuche regelmäßig über die Fortschritte ihrer operationellen Programme im Bereich Verkehr informiert. Die OP enthalten

²⁷ <https://lvceli.lv/>

ferner eine Reihe von Output- und Ergebnisindikatoren für kofinanzierte Straßenabschnitte.

53 Hinsichtlich der Indikatoren stellte der Hof fest, dass die Überwachungsinstrumente der Kommission auf Outputindikatoren ausgerichtet sind, aber keine Informationen über die Ergebnisse in den bereits fertiggestellten Abschnitten des Netzes liefern. So sind beispielsweise weder im Fortschrittsbericht noch in den neun Korridor-Arbeitsplänen Angaben zur Zeitersparnis oder zu höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten enthalten, obwohl einige Daten auf Kommissionsebene bereits vorliegen (siehe Ziffer **28**).

54 Auch hinsichtlich der EU-Fördermittel wurden keine gemeinsamen Ergebnisindikatoren für Straßen festgelegt. Die Mitgliedstaaten legten eigene Ergebnisindikatoren für Straßenprojekte fest, wie z. B. die Auslastung der Straßen in Bulgarien, die äquivalente Geschwindigkeit auf gerader Strecke in Tschechien und der synthetische Indikator für die Zugänglichkeit des Straßenverkehrs in Polen. Sie sind jedoch nicht vergleichbar und können weder für die EU insgesamt noch auf Korridorebene aggregiert werden.

55 Die Kommission schlug eine Reihe gemeinsamer Output- und Ergebnisindikatoren für ESI-Fonds-Mittel für den Programmplanungszeitraum 2021-2027 vor, die sich speziell auf Straßen beziehen (wie "Nutzer neu gebauter, erneuerter oder ausgebauter Straßen" und "Zeitersparnis aufgrund verbesserter Straßeninfrastruktur"), was einen Schritt nach vorn bei der Verbesserung der Überwachung der Ergebnisse durch die Kommission auf EU-Ebene bedeutet. Allerdings beziehen sie sich auf Straßen im Allgemeinen und nicht speziell auf TEN-V-Straßen. Zum Zeitpunkt der Prüfung war dieser Gesetzgebungsvorschlag noch nicht gebilligt worden²⁸.

²⁸ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds, COM(2018) 372 final.

Die unzureichende Instandhaltung durch die Mitgliedstaaten gefährdet mittel- bis langfristig den Zustand des Kernstraßennetzes

Obwohl die Instandhaltung in erster Linie in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten fällt, wird sie auch in den EU-Rechtsvorschriften behandelt

56 Ziel der Instandhaltung ist die Erhaltung und nicht der Ausbau eines Sachwerts²⁹. Für die Finanzierung und Verwaltung der Straßeninstandhaltung, einschließlich des Kernnetzes, sind die Mitgliedstaaten zuständig. Obwohl EU-Mittel nicht für die Instandhaltung verwendet werden können, (sondern nur für die Erneuerung oder den Ausbau von Straßen), wird dieses Thema, wie nachstehend erläutert, auch in den EU-Rechtsvorschriften behandelt.

57 In der TEN-V-Verordnung wird auf das Thema Instandhaltung folgendermaßen Bezug genommen: "Planung, Aufbau und Betrieb des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise durch [...] den Aufbau, die Verbesserung und die Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastrukturen [...]" und "diese Straßen sind angemessen zu unterhalten [...]"³⁰.

58 Die Ex-ante-Konditionalität des Finanzierungsverfahrens im Rahmen der ESI-Fonds verpflichtet die Kommission dazu, die Frage der Instandhaltung mit den Mitgliedstaaten, die Mittel aus den ESI-Fonds erhalten, zu bewerten. Nach Maßgabe der einschlägigen Ex-ante-Konditionalität müssen umfassende Verkehrspläne oder -rahmen, die der Kommission vorzulegen sind, die erforderlichen Maßnahmen umfassen, um unter anderem die Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz und gegebenenfalls Ausfallsicherheit bei Katastrophen sowie die Dienstleistungsqualität und die Kontinuität der Verkehrsströme zu verbessern oder zu erhalten. Die Kommission intervenierte in diesem Zusammenhang in den vier vom Hof besuchten Mitgliedstaaten, indem sie beispielsweise Polen aufforderte, den Schwerpunkt stärker auf die Instandhaltung zu legen (was dazu führte, dass in den polnischen Verkehrsplan ein Verweis auf die spezifischen Rechtsvorschriften zur Finanzierung der Landverkehrsinfrastruktur aufgenommen wurde), und wies darauf hin, dass in der Partnerschaftsvereinbarung

²⁹ Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung: "Maintenance of road transport infrastructure" Diskussionspapier, 24.4.2013.

³⁰ Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 17 Absatz 2. Siehe auch Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e: "Beim Aufbau des Gesamtnetzes wird Maßnahmen allgemeine Priorität eingeräumt, die notwendig sind für [...] die Verbesserung oder Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz, Klimaresistenz [...]".

mit Bulgarien auf die Notwendigkeit einer wirksamen Instandhaltung der Straßeninfrastruktur und die Generierung von Finanzmitteln durch ein Gebührensystem Bezug genommen wird.

59 Das oben beschriebene Verfahren gilt nur für Mitgliedstaaten, die Mittel aus den ESI-Fonds für Straßen erhalten, während der Kommission kein Instrument zur Verfügung steht, um das Thema Instandhaltung in anderen Mitgliedstaaten anzugehen. Während in den von dieser Prüfung erfassten Kohäsionsländern, darunter Polen, Tschechien und Bulgarien, neue Autobahnen gebaut werden, erfordert das Straßennetz, das in den vergangenen Jahrzehnten in anderen Mitgliedstaaten – auch mit EU-Mitteln – errichtet wurde, bereits jetzt umfangreiche bauliche Instandhaltungsmaßnahmen oder wird diese demnächst erfordern. Das Problem betrifft nicht nur Straßen, sondern auch andere Strukturelemente wie Brücken und Tunnel.

60 Das Thema Instandhaltung wird auch im Rahmen der überarbeiteten Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur behandelt, die Ende 2019 in Kraft getreten ist³¹. Die Richtlinie bezieht sich auf das transeuropäische Straßennetz im Sinne der TEN-V-Verordnung. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Durchführung "netzweiter Straßenbewertungen" und zur Festlegung einiger indikativer Elemente für diese Bewertungen, die sich unter anderem auf Betriebsmerkmale und die Instandhaltung beziehen. Eine erste Bewertung muss spätestens 2024 und danach mindestens alle fünf Jahre durchgeführt werden. Diese Informationen könnten von der Kommission genutzt werden, um Informationen über die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kernnetzes erheben.

³¹ Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. 305, 26.11.2019, S. 1).

61 Für den Programmplanungszeitraum 2021-2027 würden die Mitgliedstaaten, die Mittel aus den ESI-Fonds erhalten, durch eine grundlegende Voraussetzung, die sich auf die "Umfassende Verkehrsplanung auf der entsprechenden Ebene" bezieht, dazu verpflichtet, Angaben zur Verfügbarkeit von Haushalts- und Finanzmitteln bereitzustellen, die der Finanzierung der geplanten Investitionen und der Deckung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der bestehenden und geplanten Infrastruktur dienen. Wenn diese Voraussetzung eingeführt und angemessen umgesetzt würde, wäre dies ein Schritt nach vorn, da sie von den Mitgliedstaaten während des gesamten Programmplanungszeitraums anzuwenden wäre; andernfalls könnten Ausgaben im Zusammenhang mit dem spezifischen Ziel nicht in ihre Zahlungsanträge aufgenommen werden.

Statt einer Aufstockung entsprechend der zunehmenden Streckenlänge der Infrastruktur und der Alterung wichtiger Verbindungen ist ein stetiger Rückgang der nationalen Mittel für die Instandhaltung zu verzeichnen

62 Nach Auffassung der Kommission ist eine angemessene Planung der Instandhaltung auf der Grundlage der Grundsätze der Sachwerteverwaltung erforderlich, um Kostenwirksamkeit zu gewährleisten und die Lebensdauer der Infrastruktur zu optimieren³².

63 Innerhalb der EU sind die Ausgaben der Mitgliedstaaten für die Straßeninstandhaltung in absoluten Zahlen rückläufig. Nach Angaben der OECD sank der EU-Durchschnitt zwischen 2007 und 2017 um fast die Hälfte. Die Kommission bestätigte dies in einem kürzlich veröffentlichten Bericht über aktuelle Trends und Probleme im Verkehrsbereich in der EU: Die Straßeninfrastruktur habe sich aufgrund mangelnder Instandhaltung EU-weit verschlechtert. Die Instandhaltungshaushalte hätten häufig unter deutlichen Kürzungen gelitten und seien nicht an den zunehmenden Umfang der Infrastruktur und die Alterung wichtiger Verbindungen angepasst worden. Dies habe in vielen EU-Ländern zu einer Verschlechterung des Zustands der Straßen geführt sowie zu einem höheren Unfallrisiko, zu Verkehrsstaus, einem Anstieg der Lärmbelastung und einem reduzierten Dienstleistungsangebot für die Gesellschaft³³.

64 In drei der vier von ihm besuchten Mitgliedstaaten stellte der Hof zwischen 2007 und 2017 einen erheblichen Rückgang der Mittel für die Instandhaltung fest (siehe [Tabelle 9](#)). In Polen sank der Instandhaltungshaushalt um zwei Drittel, in Bulgarien um mehr als die Hälfte. In Spanien sank er zwischen 2008 und 2017 um 50 %, wobei berücksichtigt wurde, dass in den letzten Jahren rund 300 Millionen Euro aus dem Instandhaltungshaushalt für die Zahlung an Konzessionäre von Autobahnen verwendet wurden, auf denen keine direkten Mautgebühren für Nutzer erhoben wurden. Nur in Tschechien wurde der Haushalt aufgestockt, auch wenn gleichzeitig mehr Straßenkilometer in Betrieb genommen wurden.

³² Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU, "Discussion paper on infrastructure maintenance", Brüssel, 19.3.2019.

³³ Europäische Kommission, "Transport in the European Union – Current Trends and Issues", März 2019, S. 13.

Tabelle 9 – Nationale Haushalte für die Straßeninstandhaltung im Zeitraum 2007-2017 (in Millionen Euro)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgarien	215	203	69	100	71	103	96	93	93	93	-
Tschechien	590	611	578	670	570	571	513	587	684	767	721
Polen	1 515	2 004	2 340	2 636	2 679	428	438	383	416	419	517
Spanien*	983	1 106	1 325	1 103	851	650	661	601	535	551	563

Hinweis: *Die spanischen Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Instandhaltungshaushalt für das staatliche Straßennetz.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von OECD-Daten (für Bulgarien, Tschechien und Polen) und nationalen Daten für Spanien.

65 Dies schlägt sich in der Qualität der Infrastruktur nieder. Aus den bei der Prüfung gewonnenen Daten geht hervor, dass von den vier besuchten Mitgliedstaaten Spanien das einzige Land ist, in dem der Zustand des Netzes allgemein als gut eingestuft wird, auch wenn jüngste Haushaltsengpässe bestimmte Instandhaltungsaufgaben verzögern. In Polen sind fast 40 % des Netzes reparaturbedürftig, 14 % davon haben dringenden Reparaturbedarf. In Bulgarien befinden sich 32 % der Straßen in schlechtem und 27 % in durchschnittlichem Zustand. Tschechien wies auf ernste Probleme mit dem Zustand zweier wichtiger Autobahnen hin. Allerdings verfügte noch keiner der vier vom Hof besuchten Mitgliedstaaten über eine langfristige Strategie für die Verwaltung von Sachwerten, und nur Polen startet nun ein derartiges Projekt. Derzeit wird der Bereich Instandhaltung von den zuständigen Behörden in der Regel jährlich auf der Grundlage von zwei- oder dreijährigen Schätzungen mit Schwerpunkt auf den dringendsten Abschnitten oder Strukturelementen mit Finanzmitteln ausgestattet.

66 Obwohl dies Auswirkungen auf die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kernnetzes bis 2030 haben kann, verfügt die Kommission derzeit weder auf Ebene des Kernnetzes noch auf Ebene der neun Kernkorridore über geeignete Informationen. Die Mitgliedstaaten sind nicht förmlich verpflichtet, über ihr Instandhaltungsplanungssystem Bericht zu erstatten. Daher gibt es keine eingehende Analyse des Gesamtzustands der Kernnetzinfrastruktur.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

67 Insgesamt gelangt der Hof zu dem Schluss, dass die Entwicklung des Kernstraßennetzes voranschreitet und für diejenigen, die das Straßennetz nutzen, Ergebnisse erzielt werden. Die EU-Finanzmittel und die Maßnahmen der Kommission haben in positiver Weise zu diesen Ergebnissen beigetragen. Einige Schlüsselfaktoren beeinträchtigen jedoch die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des TEN-V-Kernnetzes.

68 Die Fertigstellung des TEN-V-Kernstraßennetzes schreitet voran. Die meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten sind damit jedoch nach wie vor im Rückstand. Zwischen 2007 und 2017 wurden in der EU rund 3 100 km Autobahn (hauptsächlich TEN-V) gebaut, zu deren Finanzierung die EU seit 2007 in großem Umfang beigetragen hat, wobei mehr als 40 Milliarden Euro für das TEN-V-Netz bereitgestellt wurden. Infolgedessen wurden im Programmplanungszeitraum 2007-2013 neue TEN-V-Straßen mit einer Länge von rund 2 400 km gebaut, und im Programmplanungszeitraum 2014-2020 werden voraussichtlich weitere 2 000 km mit EU-Mitteln fertiggestellt. Dadurch wurden einige positive Ergebnisse für die Verkehrsteilnehmer erzielt, wie z. B. eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine Zunahme der gefahrenen Autobahnkilometer (siehe Ziffern [14-24](#) und [28-30](#)).

69 Die Kommission spielte auf strategischer Ebene eine wichtige Rolle: Auf der Grundlage ihres Vorschlags wurden das Kernnetz und das Gesamtnetz sowie neun Kernnetzkorridore eingeführt. Darüber hinaus lag der Schwerpunkt der Finanzierung über die Fazilität "Connecting Europe" auf dem Kernnetz, einschließlich der grenzüberschreitenden Abschnitte. Was die Finanzierung aus den ESI-Fonds betrifft, intervenierte die Kommission auf Ebene der Mitgliedstaaten unter Anwendung des Verfahrens der Ex-ante-Konditionalität sowie durch die Aushandlung von Partnerschaftsvereinbarungen und operationellen Programmen mit den Mitgliedstaaten, um eine Priorisierung des TEN-V-Netzes zu bewirken (siehe Ziffern [25-27](#)).

70 Wenn es darum ging, die Investitionen speziell auf das Kernnetz auszurichten, führten diese Maßnahmen jedoch nicht immer zu demselben Priorisierungsgrad. Von den verfügbaren ESI-Fonds-Mitteln für den Zeitraum 2014-2020 stellten die Mitgliedstaaten 66 % für Zwecke außerhalb des TEN-V-Kernstraßennetzes bereit. Dies geschah ungeachtet der Tatsache, dass in den Mitgliedstaaten, die die meisten Fördermittel für Straßen aus den ESI-Fonds erhalten, der Fertigstellungsgrad des

Kernnetzes zum Zeitpunkt der Verhandlungen über Zuweisungen auf EU-Ebene gering war (siehe Ziffern [32-35](#)).

71 Der Hof ermittelte ein weiteres Hindernis für eine nahtlose Fahrt entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes: Einige grenzüberschreitende Abschnitte sind unvollständig und der Ansatz für sichere Parkplätze und eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist unzureichend koordiniert (siehe Ziffern [36-43](#)).

Empfehlung 1 – Priorisierung von Investitionen in das Kernstraßennetz

Die Kommission sollte

- a) sicherstellen, dass die Mitgliedstaaten über eine angemessene Planung für die Fertigstellung des gesamten TEN-V-Kernnetzes bis 2030 verfügen, die Angaben zum Zeitplan und zur Verfügbarkeit der Haushaltsmittel umfasst; dabei sollten grenzüberschreitende Abschnitte besondere Aufmerksamkeit erhalten, insbesondere in den Mitgliedstaaten, die in diesen Bereichen keine Fortschritte verzeichnen.

Zeitraumen: Überarbeitung der TEN-V-Verordnung im Jahr 2021

- b) geeignete Schritte einleiten, um zu erreichen, dass die Mitgliedstaaten die für Straßen verfügbaren Mittel aus dem Kohäsionsfonds und dem EFRE vorrangig für Investitionen in das Kernnetz verwenden, damit das Netz bis 2030 fertiggestellt werden kann, insbesondere in den Mitgliedstaaten, in denen bislang nur begrenzte Fortschritte erzielt wurden.

Zeitraumen: bei Annahme der Partnerschaftsvereinbarungen und operationellen Programme für den Programmplanungszeitraum 2021-2027

72 Mängel bei der Überwachung durch die Kommission beeinträchtigen deren Fähigkeit, bei Bedarf rechtzeitig Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die Überwachung durch die Kommission erstreckt sich nicht immer auf das gesamte Kernnetz, und es fehlen Zwischenziele, die eine genaue Bewertung der Fortschritte bei der Fertigstellung des Kernnetzes im Zeitverlauf und die Erstellung zuverlässiger Prognosen im Hinblick auf die voraussichtliche Fertigstellung des Netzes bis 2030 ermöglichen würden. Darüber hinaus sind die Daten nicht aktuell, ihre Zuverlässigkeit wird durch das Fehlen eines einheitlichen Ansatzes beeinträchtigt und es wurden keine Ergebnisindikatoren festgelegt (siehe Ziffern [44-55](#)).

Empfehlung 2 – Verbesserung der Überwachungsvorkehrungen

Die Kommission sollte ihr Überwachungssystem verbessern, um die Fortschritte beim Ausbau des TEN-V-Kernetzes überwachen und die in der TEN-V-Verordnung vorgesehenen Korrekturmaßnahmen ergreifen zu können. Der Überwachungsrahmen sollte das gesamte Kernnetz abdecken und folgende Elemente umfassen:

- a) Zwischenziele zur Bewertung der Fortschritte der Mitgliedstaaten;
- b) einen systematischen und einheitlichen Ansatz mit festen Fristen für die Bereitstellung von Daten über die Fertigstellung des Kernnetzes durch die Mitgliedstaaten und für deren Verarbeitung und Veröffentlichung durch die Kommission; das System sollte so konzipiert sein, dass es eine Überwachung der Ergebnisse wie Zeitersparnis, Durchschnittsgeschwindigkeit und Kapazität ermöglicht, damit die Auswirkungen des EU-Kernetzes bewertet werden können.

Zeitraum: Überarbeitung der TEN-V-Verordnung im Jahr 2021

73 Die unzureichende Instandhaltung durch die Mitgliedstaaten gefährdet mittel- bis langfristig den Zustand des Kernstraßennetzes. Statt einer Aufstockung entsprechend der zunehmenden Streckenlänge der Infrastruktur und der Alterung wichtiger Verbindungen ist ein stetiger Rückgang der nationalen Mittel für die Instandhaltung zu verzeichnen. Obwohl dies Auswirkungen auf die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kernnetzes bis 2030 haben kann, stehen der Kommission keine Instrumente zur Verfügung, mit denen sie überprüfen könnte, ob die Mitgliedstaaten über ein solides System verfügen, das eine angemessene Instandhaltung ihrer Netze gewährleistet (siehe Ziffern [56-66](#)).

Empfehlung 3 – Stärkung des Instandhaltungsansatzes

Um mittel- bis langfristig die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des Kernstraßennetzes zu gewährleisten, sollte die Kommission bei der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der langfristigen Instandhaltungsplanung der Mitgliedstaaten ergreifen, die Angaben zu den Finanzierungsquellen umfasst, die zur Deckung der langfristigen Instandhaltungskosten der bestehenden und geplanten Infrastruktur erforderlich sind.

Zeitraum: Überarbeitung der TEN-V-Verordnung im Jahr 2021

Dieser Bericht wurde von Kammer II unter Vorsitz von Frau Iliana Ivanova, Mitglied des Rechnungshofs, in ihrer Sitzung vom 11. März 2020 in Luxemburg angenommen.

Für den Rechnungshof

Klaus-Heiner Lehne
Präsident

Anhänge

Anhang I – Endgültige Zuweisungen aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds an Straßenprojekte im Zeitraum 2007-2013 in Millionen Euro

	Straßen insgesamt	Autobahnen	TEN-V-Autobahnen	Bundesstraßen	Regionale und lokale Straßen
Belgien	40,3	0	0	0	40,3
Bulgarien	1 050,7	0	673,3	334,6	42,9
Tschechien	3 835,8	257,4	1 326,0	883,4	1 369,0
Dänemark	0	0	0	0	0
Deutschland	2 008,7	147,1	339,9	311,9	1 209,8
Estland	318,6	0	273,2	45,4	0
Irland	64,0	42,1	0	21,9	0
Griechenland	5 086,1	96,6	3 870,1	362,0	757,4
Spanien	3 168,5	863,8	823,8	152,0	1 328,9
Frankreich	201,2	162,1	0	0	39,1
Kroatien	35,1	0	0,3	34,7	0,1
Italien	1 235,5	437,7	0	345,2	452,7
Zypern	82,3	60,3	0	0	22,0
Lettland	639,3	323,6	315,7	0	0
Litauen	827,8	0	423,7	281,3	122,8
Luxemburg	0	0	0	0	0
Ungarn	3 187,4	0	1 068,1	1 373,9	745,4
Malta	94,7	0	72,3	14,0	8,4
Niederlande	24,5	0	0	0	24,5
Österreich	0	0	0	0	0
Polen	16 736,0	1 846,4	8 526,3	2 291,0	4 072,3
Portugal	804,7	0	396,9	8,6	399,2
Rumänien	3 925,1	0	1 784,3	472,1	1 668,7

Slowenien	443,2	24,0	179,1	120,2	119,9
Slowakei	2 031,9	332,7	1 020,2	473,6	205,4
Finnland	28,6	0	0	18,0	10,6
Schweden	18,8	0	0	2,6	16,2
Vereinigtes Königreich	246,1	0	190,1	11,1	44,9
Grenzüberschreitende Abschnitte	409,1	4,4	9,8	1,1	393,9
EU	46 543,8	4 598,2	21 292,9	7 558,6	13 094,1

Hinweis: Grenzüberschreitende Abschnitte bezieht sich auf die Europäische territoriale Zusammenarbeit.

Hinweis: Besuchte Mitgliedstaaten grau hinterlegt.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission. TEN-V-Finanzierung ist in dieser Tabelle nicht enthalten.

Anhang II – Endgültige Zuweisungen aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds an Straßenprojekte im Zeitraum 2014-2020 in Millionen Euro

	Straßen insgesamt	TEN-V-Kernnetz (neu)	TEN-V-Gesamtnetz (neu)	Nebenstraßen als Verbindungen zu TEN-V (neu)	Andere nationale und regionale Straßen (neu)	Lokale Straßen (neu)	TEN-V erneuert	Andere erneuert
Belgien	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7
Bulgarien	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3
Tschechien	2 921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1
Dänemark	0	0	0	0	0	0	0	0
Deutschland	0	0	0	0	0	0	0	0
Estland	267,1	24,4	24,4	0	0	0	218,2	0
Irland	0	0	0	0	0	0	0	0
Griechenland	1 311,4	35,2	499,8	201,7	89,8	0	110,8	374,0
Spanien	389,6	0	0	43,8	169,3	0	10,4	166,2
Frankreich	0	0	0	0	0	0	0	0
Kroatien	400,0	330,0	0	0	0	0	0	70,0
Italien	148,7	0	0	69,1	0	0	0	79,6
Zypern	26,5	0	0	0	0	0	26,5	0

Lettland	673,4	0	0	0	0	0	377,7	295,7
Litauen	466,3	86,9	0	0	0	0	222,7	156,7
Luxemburg	0	0	0	0	0	0	0	0
Ungarn	1 343,0	160,0	500,0	103,5	40,0	67,3	160,0	312,1
Malta	52,3	0	0	0	0	0	52,3	0
Niederlande	0	0	0	0	0	0	0	0
Österreich	0	0	0	0	0	0	0	0
Polen	14 596,2	4 362,2	4 332,7	1 760,8	684,1	70,1	606,4	2 779,9
Portugal	56,9	0	0	0	40,9	0	0	16,0
Rumänien	3 714,8	1 988,4	464,2	17,9	30,8	65,5	82,2	1 065,6
Slowenien	132,0	0	63,5	68,4	0	0	0	0
Slowakei	1 842,9	1 078,6	209,4	0	186,8	0	0	368,2
Finnland	22,9	0	0	0,7	6,3	1,1	0	14,9
Schweden	6,8	0	0	0	0	0	0	6,8
Vereinigtes Königreich	119,1	0	0	0	0	0	110,5	8,6
EU	29 282,0	8 945,5	6 630,9	2 489,3	2 094,3	216,0	2 207,3	6 698,6

Hinweis: Besuchte Mitgliedstaaten grau hinterlegt.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission. TEN-V-Finanzierung ist in dieser Tabelle nicht enthalten.

Anhang III – Mittelzuweisungen aus den ESI-Fonds für Straßennetze im Zeitraum 2014-2020

Mitgliedstaat	Kernnetz	Gesamtnetz	Außerhalb des TEN-V-Netzwerks	Grad der Fertigstellung des Kernstraßennetzes im Jahr 2013
Belgien	0 %	0 %	100 %	99 %
Bulgarien	78 %	0 %	22 %	45 %
Tschechien	15 %	22 %	63 %	55 %
Estland	50 %	50 %	0 %	34 %
Griechenland	7 %	42 %	51 %	76 %
Spanien	1 %	1 %	98 %	100 %
Kroatien	83 %	0 %	17 %	60 %
Italien	0 %	0 %	100 %	77 %
Zypern	50 %	50 %	0 %	73 %
Lettland	28 %	28 %	44 %	88 %
Litauen	42 %	24 %	34 %	7 %
Ungarn	18 %	43 %	39 %	81 %
Malta	50 %	50 %	0 %	53 %
Polen	32 %	32 %	36 %	33 %
Portugal	0 %	0 %	100 %	100 %
Rumänien	55 %	13 %	32 %	41 %
Slowenien	0 %	48 %	52 %	100 %
Slowakei	58 %	11 %	31 %	39 %
Finnland	0 %	0 %	100 %	71 %
Schweden	0 %	0 %	100 %	71 %
UK	47 %	46 %	7 %	100 %
EU	34 %	27 %	39 %	74 %

Hinweis: Besuchte Mitgliedstaaten grau hinterlegt.

Quelle: Europäischer Rechnungshof auf der Grundlage von Daten der Kommission.

Abkürzungen und Glossar

Direkte Mittelverwaltung: Methode, bei welcher der EU-Haushaltsplan direkt von den Dienststellen der Kommission ausgeführt wird.

EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung): EU-Fonds, der der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der EU dient, indem Investitionen zur Verringerung der Ungleichgewichte zwischen den Regionen finanziert werden.

ESI-Fonds (Europäische Struktur- und Investitionsfonds): Die fünf wichtigsten EU-Fonds, die zusammen der Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung in der gesamten EU dienen. Sie werden von der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten der EU gemeinsam verwaltet. Dabei handelt es sich um den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Europäischen Sozialfonds (ESF), den Kohäsionsfonds (KF), den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF).

Europäischer Grüner Deal: Es handelt sich um eine neue Wachstumsstrategie der EU, mit der die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist.

Ex-ante-Konditionalitäten (durch grundlegende Voraussetzungen für den Zeitraum 2021-2027 ersetzt): Bedingungen, die auf vorab in der Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen festgelegten Kriterien beruhen und für alle ESI-Fonds als notwendige Voraussetzung für eine wirksame und wirtschaftliche Verwendung von EU-Mitteln gelten. Bei der Vorbereitung der OP des EFRE und des KF für den Programmplanungszeitraum 2014-2020 müssen die Mitgliedstaaten bewerten, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind. War dies nicht der Fall, mussten Aktionspläne erarbeitet werden, mit denen eine Erfüllung der Voraussetzungen bis zum 31. Dezember 2016 sichergestellt wurde.

Fazilität "Connecting Europe" Mechanismus, über den seit 2014 finanzielle Unterstützung für die drei Sektoren Verkehr, Energie sowie Informations- und Kommunikationstechnologie bereitgestellt wird. Im Bereich Verkehr liegen die Prioritäten auf intermodalen Verkehrskorridoren und einem umweltfreundlicheren Verkehr.

Geteilte Mittelverwaltung: Methode zur Ausführung des Haushaltsplans der EU, bei der die Kommission Haushaltsvollzugsaufgaben an die Mitgliedstaaten delegiert, jedoch weiterhin die oberste Verantwortung trägt.

INEA: Die Exekutivagentur für Innovation und Netze nahm ihre Tätigkeit am 1. Januar 2014 mit dem Ziel auf, Teile der folgenden EU-Programme umzusetzen: Fazilität "Connecting Europe", Horizont 2020 und Altprogramme (TEN-V und Marco Polo 2007-2013).

Kohäsionsfonds: EU-Fonds, der auf die Verringerung wirtschaftlicher und sozialer Unterschiede in der EU ausgerichtet ist, indem Investitionen in Mitgliedstaaten finanziert werden, deren Pro-Kopf-Bruttonationaleinkommen weniger als 90 % des EU-Durchschnitts beträgt.

Operationelles Programm (OP): Grundlegender Rahmen für die Durchführung EU-finanzierter Kohäsionsprojekte in einem bestimmten Zeitraum, der die Prioritäten und Ziele widerspiegelt, welche in Partnerschaftsvereinbarungen zwischen der Kommission und den einzelnen Mitgliedstaaten festgelegt wurden. Die Projekte im Rahmen eines OP müssen zu einer bestimmten Anzahl von Zielen beitragen, die auf EU-Ebene auf Ebene der Prioritätsachse des OP bestimmt werden. Die Finanzmittel für OP können aus dem EFRE, dem KF und/oder dem ESF stammen. Ein operationelles Programm wird von einem Mitgliedstaat erstellt und muss von der Kommission genehmigt werden, bevor Zahlungen aus dem EU-Haushalt geleistet werden können. Während des Programmplanungszeitraums können OP nur mit Einverständnis beider Seiten geändert werden.

Partnerschaftsvereinbarungen: Vereinbarungen, die zwischen der Europäischen Kommission und einem Mitgliedstaat für den Programmplanungszeitraum 2014-2020 geschlossen werden. In Partnerschaftsvereinbarungen ist dargelegt, wie die nationalen Behörden die Mittel der ESI-Fonds einsetzen wollen; außerdem werden darin die strategischen Ziele und Investitionsprioritäten der einzelnen Länder beschrieben und mit dem allgemeinen Ziel der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum in Beziehung gesetzt.

TEN-V (Transeuropäische Verkehrsnetze): Auswahl festgelegter Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverkehrsnetze in Europa. Der Ausbau der TEN-V-Infrastruktur ist eng mit der Umsetzung und Weiterentwicklung der EU-Verkehrspolitik verknüpft.

ANTWORTEN DER KOMMISSION AUF DEN SONDERBERICHT DES EUROPÄISCHEN RECHNUNGSHOFES

„DAS EU-KERNSTRAßENNETZ: KÜRZERE FAHRZEITEN, ABER DAS NETZ IST NOCH NICHT UNEINGESCHRÄNKT FUNKTIONSFÄHIG“

ZUSAMMENFASSUNG

I. Die Entwicklung des multimodalen TEN-V-Kernetzes bis 2030 bleibt eine Aufgabe von großer Bedeutung. Dank der Bemühungen der Kommission und der Mitgliedstaaten wurden bereits seit der Annahme der TEN-V-Verordnung im Jahr 2013 auch in Bezug auf die Straßenverkehrsinfrastruktur erhebliche Fortschritte erzielt. Bei der Weiterentwicklung des Straßennetzes müssen jedoch auch die vorrangigen Prioritäten im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Verkehrs, der Digitalisierung und der Sicherheit berücksichtigt werden. Aus dem Kohäsionsfonds und dem EFRE können Investitionen in die Straßeninfrastruktur einschließlich des Kernstraßennetzes unterstützt werden, wenn dies angesichts der im Vertrag festgelegten Ziele, der Ziele des europäischen Grünen Deals und der sozioökonomischen und territorialen Merkmale der betreffenden Mitgliedstaaten und Regionen gerechtfertigt ist.

VIII. Der EFRE und der Kohäsionsfonds wurden im Rahmen des Vertrags unter anderem mit dem Ziel eingerichtet, eine harmonische Entwicklung durch die Unterstützung von Maßnahmen zur Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts zu fördern (Artikel 174 EUV).

Der Anwendungsbereich der EFRE-Unterstützung ist daher weiter gefasst als das TEN-V-Kernetz. Der Kohäsionsfonds unterstützt Projekte im Bereich Umwelt und transeuropäische Verkehrsnetze, die sowohl das Kernetz als auch das Gesamtnetz abdecken.

Im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung ist die Kommission nicht für die Auswahl von Projekten zuständig, die aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds unterstützt werden sollen. Diese Befugnisse liegen gemäß Artikel 67 der Dachverordnung bei der Verwaltungsbehörde.

Siehe auch die Antwort der Kommission zu Ziffer 32.

XII. Die Kommission akzeptiert die Empfehlungen und verweist auf ihre Antworten zu den Empfehlungen 1 bis 3.

EINFÜHRUNG

06. Laut Artikel 176 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ist es „Aufgabe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung ..., durch Beteiligung an der Entwicklung und an der strukturellen Anpassung der rückständigen Gebiete und an der Umstellung der Industriegebiete mit rückläufiger Entwicklung zum Ausgleich der wichtigsten regionalen Ungleichgewichte in der Union beizutragen.“ Daher zielt der EFRE darauf ab, nur solche TEN-V-Investitionen zu unterstützen, die am besten zur sozioökonomischen Entwicklung benachteiligter Regionen beitragen (beispielsweise TEN-V-Abschnitte in städtischen Knoten).

BEMERKUNGEN

32. Die TEN-V-Kernstraßen machen nur etwa 1 % aller befestigten Straßen in der EU aus, was erklärt, dass 79 % der EFRE-Zuweisung für Straßen außerhalb des TEN-V vorgesehen sind.

Über 57 % der Kohäsionsfondsmittel für den Straßenverkehr waren für das TEN-V-Kernnetz vorgesehen, 43 % für das TEN-V-Gesamtnetz. Unter Berücksichtigung der Längendifferenz zwischen dem TEN-V-Kernnetz und dem TEN-V-Gesamtnetz (das TEN-V-Gesamtnetz ist um 75 % länger als das Kernnetz) war die durchschnittliche Intensität der Unterstützung aus dem Kohäsionsfonds für das TEN-V-Kernstraßennetz mehr als doppelt so hoch wie für das TEN-V-Gesamtnetz (d. h. 169 000 EUR/km gegenüber 72 400 EUR/km).

Darüber hinaus sind EU-Mittel nicht die einzige Quelle für die Finanzierung von Investitionen in das TEN-V-Kernnetz. Gemäß dem Grundsatz der Zusätzlichkeit dürfen die Beiträge aus den ESI-Fonds nicht an die Stelle der öffentlichen oder gleichwertigen Strukturausgaben eines Mitgliedstaats treten.

33. In der Tschechischen Republik wurden in der Tat lediglich 15 % der ESI-Fondsmittel dem Kernnetz zugewiesen, während der Großteil der Unterstützung aus den ESI-Fonds nicht in das TEN-V floss. Mehrere wichtige Großprojekte im TEN-V-Kernnetz, die ursprünglich für eine Unterstützung aus den ESI-Fonds vorgesehen waren, wurden letztlich nicht aus diesen Fonds finanziert und von den tschechischen Behörden aufgrund von Problemen im Zusammenhang mit der Einhaltung des EU-Besitzstands im Bereich Umwelt zurückgezogen.

Siehe auch die Antwort der Kommission zu Ziffer 32.

38 a) Die betreffenden Abschnitte werden während der bevorstehenden Verhandlungen mit den tschechischen Behörden über die Programme für die Zeit nach 2020 geprüft und schwerpunktmäßig behandelt werden. Die Kommission wird diesen Abschnitten Vorrang einräumen, je nachdem, wie weit sie vorbereitet sind und welche Mittel für den Bereich Straßenverkehr zur Verfügung stehen.

b) Bulgarien hat kürzlich seine Strategie 2030 veröffentlicht, die die Vollendung des TEN-V-Kernstraßennetzes bis 2030 vorsieht und den betreffenden Abschnitten daher hohe Priorität einräumt. Diese Abschnitte werden im Rahmen der bevorstehenden Verhandlungen mit Bulgarien über die Programmplanung für die Zeit nach 2020 weiter erörtert.

Kasten 3 – Die Donaubrücke

Bulgarien arbeitet derzeit an einer aus dem Staatshaushalt finanzierten Schnellstraße Vidin–Botevgrad.

Die Kommission ist sich der Lage bewusst und machte im Länderbericht 2019, einschließlich Anhang D des Berichts, auf die unterentwickelten Hauptverbindungen im Norden des Landes aufmerksam. Dieser Punkt wird Teil der bevorstehenden Verhandlungen mit Bulgarien über die Programmplanung für die Zeit nach 2020 sein.

39. Derzeit wird von den beiden Gesetzgebern eine Übertragung von Befugnissen zur Verankerung von Standards für sichere Parkplätze erörtert.¹ Die beiden Gesetzgeber haben im Dezember 2019 eine Einigung über die neuen Rechtsvorschriften erzielt, und diese befinden sich nun in der Phase der Annahme durch die beiden Organe (für Juli 2020 vorgesehen).

¹ Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates.

43. Die Richtlinie 2014/94/EU enthält keine verbindlichen Anforderungen an die Mitgliedstaaten, ein Wasserstoff-Tankstellennetz zu installieren. Entwicklung und Vermarktung der betroffenen Fahrzeuge waren und sind noch weniger weit fortgeschritten als bei Fahrzeugen, die mit anderen unter die Richtlinie fallenden alternativen Kraftstoffen betrieben werden.

54. Im laufenden Programmplanungszeitraum werden Ergebnisindikatoren auf Länderebene festgelegt, um den Überwachungsrahmen besser auf die innerhalb der einzelnen operationellen Programmen ermittelten besonderen Herausforderungen und Ziele abzustimmen.

55. Der Ausbau der Straßen des TEN-V ist kein eigenständiges Ziel der ESI-Fonds, sondern eines der Instrumente zur Verwirklichung der kohäsionspolitischen Ziele. Dies sollte daher im System der Ergebnisindikatoren für die ESI-Fonds berücksichtigt werden.

64. Bulgarien hat der Kommission mitgeteilt, dass es beabsichtigt, die Einnahmen aus den Straßenbenutzungs- und Mautgebühren in den Ausbau und die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur zu reinvestieren. Es zählt auch auf die Einnahmen aus den Mautgebühren für schwere Nutzfahrzeuge, die ab 2020 erhoben werden können und die voraussichtlich zur Vollendung des Kernstraßennetzes in Bulgarien beitragen werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

70. Siehe Antwort der Kommission zu Ziffer 32.

Empfehlung 1 – Priorisierung von Investitionen in das Kernstraßennetz

a) Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

b) Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Für die erfolgreiche Umsetzung des TEN-V-Netzes sind die Mitgliedstaaten und die Kommission gemeinsam verantwortlich. Gezielte Unterstützung kann mit EU-Finanzhilfen aus der Fazilität „Connecting Europe“, dem Kohäsionsfonds und dem EFRE geleistet werden.

Für den Kohäsionsfonds und den EFRE erfolgt die Programmplanung für den Zeitraum 2021-2027 entsprechend den Anforderungen zur thematischen Konzentration im Rahmen der Rechtsvorschriften für die Kohäsionspolitik und auf der Grundlage von Anhang D der Länderberichte zum Europäischen Semester 2019.

Ein zentrales Ziel ist die Verringerung regionaler Ungleichgewichte bei der Entwicklung eines nachhaltigen und intelligenten europäischen Verkehrssystems. Zu den Prioritäten in diesem Zusammenhang gehören z. B. Dekarbonisierung, Digitalisierung und Sicherheitsaspekte.

Im Rahmen der Genehmigung der Programme können Investitionen in Straßen einbezogen werden, wenn dies angesichts der umweltpolitischen Ziele der EU und der sozioökonomischen und territorialen Merkmale der betreffenden Mitgliedstaaten und Regionen gerechtfertigt ist. Diese Unterstützung umfasst unter anderem, aber nicht ausschließlich, Projekte im Rahmen des TEN-V-Kernstraßennetzes.

Empfehlung 2 – Verbesserung der Überwachungsvorkehrungen

a) Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Die Kommission wird vorschlagen, Zwischenziele für die Kernnetzkorridore in die Arbeitspläne für die Korridore aufzunehmen, die fast alle grenzüberschreitenden Abschnitte abdecken.

b) Die Kommission stimmt der Empfehlung zu.

Empfehlung 3 – Stärkung des Instandhaltungsansatzes

Die Kommission stimmt der Empfehlung zu und wird sie, wie angekündigt, im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der TEN-V-Verordnung prüfen.

Prüfungsteam

Die Sonderberichte des Hofes enthalten die Ergebnisse seiner Prüfungen zu Politikbereichen und Programmen der Europäischen Union oder zu Fragen des Finanzmanagements in spezifischen Haushaltsbereichen. Bei der Auswahl und Gestaltung dieser Prüfungsaufgaben ist der Hof darauf bedacht, maximale Wirkung dadurch zu erzielen, dass er die Risiken für die Wirtschaftlichkeit oder Regelkonformität, die Höhe der betreffenden Einnahmen oder Ausgaben, künftige Entwicklungen sowie das politische und öffentliche Interesse abwägt.

Diese Wirtschaftlichkeitsprüfung wurde von Prüfungskammer II – Ausgabenbereich "Investitionen für Kohäsion, Wachstum und Integration" – unter Vorsitz von Iliana Ivanova, Mitglied des Hofes, durchgeführt. Die Prüfung stand unter der Leitung von Ladislav Balko, Mitglied des Hofes. Herr Balko wurde unterstützt von seinem Kabinettschef Branislav Urbanic und der Attachée Zuzana Frankova, dem Leitenden Manager Pietro Puricella, der Aufgabenleiterin Aleksandra Klis-Lemieszonek sowie den Prüferinnen und Prüfern Marjeta Leskovar, Fernando Pascual Gil, Svetoslav Hristov, Zuzana Gullova und Valeria Rota. Zuzanna Filipski und Petra Karkosova leisteten sprachliche Unterstützung.



Von links nach rechts: Pietro Puricella, Zuzana Gullova, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Fernando Pascual-Gil, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Branislav Urbanic, Marjeta Leskovar.

Zeitschiene

Verfahrensschritt	Datum
Annahme des Prüfungsplans/Beginn der Prüfung	23.1.2019
Offizielle Übermittlung des Berichtsentwurfs an die Kommission (bzw. die sonstigen geprüften Stellen)	16.1.2020
Annahme des endgültigen Berichts nach Abschluss des kontradiktorischen Verfahrens	11.3.2020
Eingang der offiziellen Antworten der Kommission (bzw. der sonstigen geprüften Stellen) in allen Sprachfassungen	24.3.2020

URHEBERRECHTSHINWEIS

© Europäische Union 2020.

Die Weiterverwendung von Dokumenten des Europäischen Rechnungshofs wird durch den [Beschluss Nr. 6-2019 des Europäischen Rechnungshofs](#) über die Politik des offenen Datenzugangs und die Weiterverwendung von Dokumenten geregelt.

Sofern nicht anders angegeben (z. B. in gesonderten Urheberrechtshinweisen), werden die Inhalte des Hofes, die Eigentum der EU sind, im Rahmen der Lizenz "[Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#)" zur Verfügung gestellt. Das bedeutet, dass eine Weiterverwendung gestattet ist, sofern die Quelle in angemessener Weise angegeben und auf Änderungen hingewiesen wird. Der Weiterverwender darf die ursprüngliche Bedeutung oder Botschaft der Dokumente nicht verzerrt darstellen. Der Hof haftet nicht für etwaige Folgen der Weiterverwendung.

Sie sind zur Einholung zusätzlicher Rechte verpflichtet, falls ein bestimmter Inhalt identifizierbare Privatpersonen zeigt, z. B. auf Fotos von Mitarbeitern des Hofes, oder Werke Dritter enthält. Wird eine Genehmigung eingeholt, so hebt diese die vorstehende allgemeine Genehmigung auf; auf etwaige Nutzungsbeschränkungen wird ausdrücklich hingewiesen.

Um nicht im Besitz der EU befindliche Inhalte verwenden oder wiedergeben zu können, müssen Sie möglicherweise eine Genehmigung direkt bei den Urheberrechtsinhabern einholen:

Software oder Dokumente, die von gewerblichen Schutzrechten erfasst werden, wie Patente, Marken, eingetragene Muster, Logos und Namen, sind von der Weiterverwendungspolitik des Hofes ausgenommen und werden Ihnen nicht im Rahmen der Lizenz zur Verfügung gestellt.

Die Websites der Organe der Europäischen Union in der Domain "europa.eu" enthalten mitunter Links zu von Dritten betriebenen Websites. Da der Hof diesbezüglich keinerlei Kontrolle hat, sollten Sie deren Bestimmungen zum Datenschutz und zum Urheberrecht einsehen.

Verwendung des Logos des Europäischen Rechnungshofs

Das Logo des Europäischen Rechnungshofs darf nur mit vorheriger Genehmigung des Europäischen Rechnungshofs verwendet werden.

PDF	ISBN: 978-92-847-4469-5	ISSN: 1977-5644	doi: 10.2865/56381	QJ-AB-20-009-DE-N
HTML	ISBN: 978-92-847-4472-5	ISSN: 1977-5644	doi: 10.2865/347068	QJ-AB-20-009-DE-Q

Straßen spielen im Verkehrssystem der EU eine wichtige Rolle, da sie den größten Anteil am Personen- und Güterverkehr haben. Der Hof bewertete die Fortschritte bei der Erreichung des EU-Ziels der Vollendung eines uneingeschränkt funktionsfähigen TEN-V-Kernstraßennetzes und die diesbezügliche Rolle der Kommission. Der Hof stellte fest, dass der Ausbau des TEN-V-Kernstraßennetzes, den die Kommission mit EU-Fördermitteln und Maßnahmen unterstützt, voranschreitet und dadurch Ergebnisse für diejenigen erzielt werden, die das Netz nutzen. Bestimmte Schlüsselfaktoren beeinträchtigen jedoch die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit des TEN-V-Kernstraßennetzes. Der Hof empfiehlt der Kommission, Investitionen in das Kernnetz Priorität einzuräumen, ihre Überwachungsvorkehrungen zu verbessern und ihren Instandhaltungsansatz zu stärken.

Sonderbericht des Hofes gemäß Artikel 287 Absatz 4 Unterabsatz 2 AEUV.



EUROPÄISCHER
RECHNUNGSHOF



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG

Tel. (+352) 4398-1

Kontaktformular: eca.europa.eu/de/Pages/ContactForm.aspx
Website: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors