



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 24. Juni 2014  
(OR. en)**

**11254/14**

**FIN 435  
FSTR 35  
FC 23  
REGIO 78  
TRANS 339**

**I/A-PUNKT-VERMERK**

---

Absender: Gruppe "Strukturmaßnahmen"  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat

---

Betr.: Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 1/2014:  
"Wirksamkeit von durch die EU geförderten Projekten im Bereich des  
öffentlichen Nahverkehrs"

---

1. Das Generalsekretariat des Rates hat am 10. April 2014 den Sonderbericht Nr. 1/2014 "Wirksamkeit von durch die EU geförderten Projekten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs" <sup>1</sup> erhalten, den der Rechnungshof auf seiner Tagung vom 5. Februar 2014 angenommen hat.
2. Gemäß den Regeln, die in den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der Sonderberichte des Rechnungshofs <sup>2</sup> niedergelegt sind, hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter (2. Teil) auf seiner Tagung vom 30. April 2014 die Gruppe "Strukturmaßnahmen" beauftragt, diesen Bericht nach den in besagten Schlussfolgerungen festgelegten Regeln zu prüfen.

---

<sup>1</sup> ABl. C 106 vom 9.4.2014, S. 3.

<sup>2</sup> Dok. 7515/00 FIN 127 + COR 1.

3. Die Gruppe "Strukturmaßnahmen" hat den Sonderbericht am 20. Mai 2014 geprüft, und am 20. Juni 2014 wurde im Anschluss an ein Verfahren der stillschweigenden Zustimmung Einigung über einen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates erzielt.
4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird daher ersucht, dem Rat zu empfehlen, dass er den in der Anlage enthaltenen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates als A-Punkt annimmt.

---

**Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 1/2014**

**"Wirksamkeit von durch die EU geförderten Projekten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs"**

Mit dem Sonderbericht (Nr. 1/2014) "Wirksamkeit von durch die EU geförderten Projekten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs" wurden die Durchführung und die Wirksamkeit von durch EU-Strukturfonds kofinanzierten Projekten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs bewertet und geprüft, ob die Projekte dem Bedarf der Benutzer entsprachen und ihre Ziele in Bezug auf die Nutzung erreichten.

Geprüft wurde eine Stichprobe von 26 Projekten, die in den Programmplanungszeiträumen 2000-2006 und 2007-2013 aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) oder dem Kohäsionsfonds kofinanziert wurden. Die ausgewählten Projekte sind in 11 Städten in fünf Mitgliedstaaten angesiedelt. Die EU-Mittel, die für den städtischen Nahverkehr in diesen fünf Ländern bereitgestellt wurden (5,3 Mrd. EUR), machen 50 % der EU-Gesamtfördermittel (10,7 Mrd. EUR) aus. Die Stichprobe umfasste Projekte, die die Schaffung, Erweiterung oder Modernisierung von Zugsystemen (drei), U-Bahn-Systemen (acht), Stadtbahnssystemen (vier) oder Straßenbahnssystemen (sechs) betrafen, sowie ein Busprojekt. Die Maßnahmen galten einer einzelnen Linie oder einem einfachen Abschnitt bis hin zu einem gesamten Netz. Ferner umfasste die Stichprobe vier kleinere Projekte in einem Mitgliedstaat im Zusammenhang mit Betriebs-, Informations- oder Fahrkartensystemen.

Die Prüfer der EU kamen zu dem Schluss, dass Infrastruktur und Fahrzeuge bei den meisten Projekten generell im Einklang mit den Projektspezifikationen eingerichtet wurden. Bei vier Nahverkehrsprojekten kam es zu signifikanten Verzögerungen, und bei drei Projekten wurden die Kosten deutlich überschritten. Nach ihrer Fertigstellung entsprachen nahezu alle geprüften Projekte dem Bedarf der Benutzer. Ein Vergleich zwischen der geplanten Nutzung zu bestimmten Zeitpunkten und der tatsächlichen Nutzung zeigt jedoch, dass bei zwei Dritteln der Projekte die Nutzungsziele nicht erreicht wurden. Dies bedeutet auch, dass die Projekte nicht die erwarteten positiven wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen haben (Reduzierung von Umweltverschmutzung und Staus usw.), was allerdings von den Projektträgern oder den nationalen Behörden generell nicht weiterverfolgt wird. Ferner könnte sich eine finanzielle Schieflage für die öffentlichen Stellen ergeben, die die Nachhaltigkeit des betreffenden Nahverkehrsmittels sicherstellen müssen. Die unzureichende Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist hauptsächlich auf Schwachstellen bei der Projektkonzeption und in der Mobilitätspolitik zurückzuführen. Vieles davon hätte man bereits in der Projektplanungsphase beheben können.

Aufgrund seiner Erkenntnisse empfahl der Rechnungshof, die Kommission möge verlangen, dass

- Managementinstrumente eingerichtet werden, um die Qualität der Leistung und die Benutzerzufriedenheit zu überwachen, sobald das Projekt operativ ist,
- eine Mindestanzahl an Ergebnisindikatoren und damit verbundenen Zielvorgaben in die Finanzhilfvereinbarungen aufgenommen und anschließend überprüft werden,
- die Schätzung der zu erwartenden Benutzerzahl genauer analysiert und die Wahl des Verkehrsmittels durch eine quantifizierte Gegenüberstellung verschiedener Verkehrslösungen gestützt wird,
- städtische Nahverkehrsprojekte in eine solide Mobilitätspolitik eingebettet werden,
- diese einschlägigen Empfehlungen auch von den Behörden der Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, wenn sie mit EU-Mitteln finanzierte städtische Nahverkehrsprojekte verwalten.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

- (1) BEGRÜSST den Bericht des Europäischen Rechnungshofs und NIMMT seine Schlussfolgerungen ZUR KENNTNIS;
- (2) NIMMT ZUR KENNTNIS, dass der städtische Nahverkehr sehr wichtig ist, da der Anteil der in städtischen Gebieten lebenden europäischen Bevölkerung (73 % im Jahr 2010) Schätzungen zufolge bis zum Jahr 2050 auf 82 % ansteigen wird, und die europäischen Städte die Mobilität verbessern, Staus, Unfälle und Umweltverschmutzung verringern und die soziale Inklusion fördern müssen. Der öffentliche Nahverkehr bildet das Rückgrat eines nachhaltigen städtischen Nahverkehrs, und daher stellt die Förderung durch öffentliche Stellen oft eine unverzichtbare Notwendigkeit dar;
- (3) BEGRÜSST, dass 15 der 21 geprüften Projekten fristgerecht oder mit einer Verzögerung von maximal neun Monaten umgesetzt wurden, und BETONT, dass manche Verzögerungen bei großen Infrastrukturprojekten aufgrund technischer oder anderer Schwierigkeiten, die die Projektträger nicht zu verantworten haben (wie archäologische Ausgrabungen, Beschwerden von Bürgern wegen Umweltaspekten der Projekte usw.), oft unvermeidbar sind;

- (4) WEISST DARAUF HIN, dass Verzögerungen bei der Durchführung der Projekte ebenfalls zu Verzögerungen bei der Verwirklichung der Nutzungsziele führen könnten. Die unzureichende Nutzung ist eng mit den Auswirkungen der internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise verknüpft, die zu dem Zeitpunkt, als die Analysen in der Konzeptions- und Planungsphase vorgenommen wurden, nicht vorhersehbar war;
- (5) BETONT, dass das Beurteilungs- und Genehmigungsverfahren für Großprojekte im Programmplanungszeitraum 2014-20 eine frühe, vorgeschaltete Prüfung der Projekte durch Sachverständige, die auf Projektmanagement, Kosten-Nutzen-Analyse und technische/ingenieurwissenschaftliche Fragen spezialisiert sind, ermöglichen wird. Darüber hinaus werden alle Projekte im Einklang mit dem rechtlichen Rahmen für den neuen Programmplanungszeitraum gegebenenfalls gemeinsame Outputindikatoren enthalten. Im Laufe des Verhandlungsverfahrens für die Programme werden Ergebnisindikatoren vereinbart und auf Ebene der Prioritätsachse festgelegt und anschließend in der Durchführungsphase überwacht. Für die besonderen Modalitäten des Bewertungs- und Überprüfungssystems und insbesondere für die Vertragsvereinbarungen zwischen den Verwaltungsbehörden und den Projektträgern sind jedoch gemäß Artikel 125 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 die Verwaltungsbehörden zuständig. Der Auslastungsgrad zählt allerdings nicht zu den gemeinsamen Indikatoren, die von den Mitgliedstaaten überwacht werden müssen;
- (6) WEIST DARAUF HIN, dass alle Großprojekte laut Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 (EFRE-Verordnung) und Artikel 4 Buchstabe a Ziffer v der Verordnung (EU) Nr. 1300/2013 (Kohäsionsfonds-Verordnung) ihren Beitrag zu dem auf Programmebene festgelegten Ziel der Förderung einer nachhaltigen multimodalen städtischen Mobilität nachweisen müssen;
- (7) BEGRÜSST das Ergebnis, dass die von den Projekten angebotenen Dienstleistungen in 18 der 21 überprüften Fälle überwacht wurden und im Hinblick auf die entsprechenden festgelegten Ziele durchgeführt wurden, und STELLT FEST, dass in den anderen drei Fällen der Abschluss sämtlicher Projekte ebenfalls zur Verwirklichung dieser Ziele führen wird.