



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 12. Dezember 2013  
(OR. en)**

**17691/13**

**FIN 947  
FSTR 169  
FC 104  
REGIO 305  
TRANS 669**

**I/A-PUNKT-VERMERK**

---

|              |   |
|--------------|---|
| Absender:    | Gruppe "Strukturmaßnahmen"  |
| Empfänger:   | Ausschuss der Ständigen Vertreter (2. Teil)/Rat   |
| Nr. Vordok.: | 12659/13, 12660/13  |
| Betr.:       | Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 5/2013:<br>Werden die Mittel der EU-Kohäsionspolitik für Straßenprojekte effizient eingesetzt? |

---

1. Am 17. Juli 2013 ist der Sonderbericht Nr. 5/2013 "Werden die Mittel der EU-Kohäsionspolitik für Straßenprojekte effizient eingesetzt?", den der Rechnungshof am 29. Mai 2013 angenommen hat, beim Generalsekretariat des Rates eingegangen.
2. Gemäß den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der Sonderberichte des Rechnungshofs<sup>1</sup> hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter (2. Teil) auf seiner Tagung vom 4. September 2013 die Gruppe "Strukturmaßnahmen" beauftragt, den Bericht nach den in diesen Schlussfolgerungen festgelegten Regeln zu prüfen.

---

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

3. Die Gruppe "Strukturmaßnahmen" hat den Sonderbericht am 6. Dezember 2013 geprüft und am 11. Dezember 2013 Einvernehmen über einen Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates erzielt.
  4. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird daher ersucht, dem Rat zu empfehlen, dass er den als Anlage beigefügten Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates als A-Punkt annimmt.
-

**Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 5/2013**

**"Werden die Mittel der EU-Kohäsionspolitik für Straßenprojekte effizient eingesetzt?"**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

- (1) UNTER BETONUNG DER TATSACHE, dass es zur Stärkung der nationalen und/oder regionalen Wirtschaft, Kohäsion und Wettbewerbsfähigkeit besonders auf die Verbesserung der Anbindungen ankommt, sowie DER TATSACHE, dass die Verbesserung des Straßennetzes wesentlich dazu beiträgt, die Mobilität von Menschen und Gütern zu steigern, und somit die Bedingungen für Wirtschaftswachstum schafft,
- (2) UNTER HINWEIS DARAUF, dass die EU für den Zeitraum von 2000 bis 2013 rund 65 Milliarden Euro aus dem EFRE und dem Kohäsionsfonds für die Kofinanzierung des Straßenbaus und der Straßenerneuerung zur Verfügung gestellt hat,
- (3) UNTER HINWEIS DARAUF, dass die Kohäsionspolitik nach den Grundsätzen der geteilten Mittelverwaltung und der Subsidiarität durchgeführt wird,
- (3a) UNTER HINWEIS DARAUF, dass nach der EFRE-Verordnung, über die die drei EU-Organe kürzlich Einvernehmen erzielt haben, Investitionen in Straßeninfrastrukturen in allen Kategorien von Regionen – vorbehaltlich der thematischen Konzentration – gefördert werden können,
- (4) IN WÜRDIGUNG des Sonderberichts Nr. 5/2013 des Europäischen Rechnungshofs (im Folgenden "Hof") über die Art und Weise, wie die Mittel der EU-Kohäsionspolitik für Straßenprojekte eingesetzt werden –
- (5) BEGRÜSST, dass der Hof zu dem Schluss gelangt ist, dass alle geprüften Projekte die Qualität der Straßennetze verbessert und zu Einsparungen bei der Reisezeit sowie zu verbesserter Straßensicherheit geführt haben, wobei es sich jeweils um wesentliche Ziele für die Straßeninfrastruktur handelt, und NIMMT ZUR KENNTNIS, dass keine vollständigen und harmonisierten Informationen über die Auswirkungen der Projekte auf die lokale oder nationale Wirtschaft vorliegen;

- (6) NIMMT KENNTNIS von der Feststellung des Hofs, dass zu wenig darauf geachtet worden sei, die Kosteneffektivität der bewerteten Projekte zu gewährleisten, dass ein Großteil der geprüften Projekte durch ungenaue Verkehrsprognosen beeinträchtigt worden sei und dass die Art der gewählten Straße für das jeweilige Verkehrsaufkommen nicht immer am besten geeignet gewesen sei, VERWEIST jedoch auch auf den Einwand der Kommission, dass es sich beim Verkehr um eine abgeleitete Nachfrage handelt, dass sich der wirtschaftliche Abschwung auf den Verkehr ausgewirkt hat und dass Straßeninfrastrukturen eine erwartete Lebensdauer von etwa 30 Jahren haben.
- (7) NIMMT KENNTNIS von der Empfehlung des Hofs, dass die Kommission die zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschiede bezüglich der Kosten für den Bau der Fahrbahn untersuchen sollte, um die Ursachen der erheblichen Preisunterschiede zu ermitteln und sicherzustellen, dass in Zukunft vorbildliche Verfahren angewandt werden, und BEGRÜSST, dass die Kommission bereits mehrere Studien zu den Stückkosten und andere Maßnahmen durchgeführt hat;
- (8) NIMMT KENNTNIS von der Empfehlung des Hofs, Straßenbauinvestitionen künftig davon abhängig zu machen, dass klare Zielsetzungen samt Indikatoren vorhanden sind, dass angemessene und kosteneffektive technische Lösungen genutzt werden, die den ermittelten vorbildlichen Verfahren entsprechen, und dass Wettbewerb auf den Baumärkten sichergestellt wird, indem diejenigen Systeme der Auftragsvergabe genutzt werden, die die wirtschaftlichsten Angebote liefern, während Markteintrittshemmnisse vermieden werden, und BEGRÜSST, dass diese Empfehlungen nach Angaben der Kommission bereits weitgehend umgesetzt sind;
- (9) NIMMT KENNTNIS von der Empfehlung des Hofs, dass der Austausch vorbildlicher Verfahren zwischen den nationalen Straßenverwaltungen in Bezug auf zuverlässige Verkehrsprognosen gefördert werden sollte;
- (10) NIMMT KENNTIS von der Empfehlung des Hofs, eine EU-weite Datenbank mit Stückkosteninformationen für Ingenieure, die Kostenvoranschläge für neue Projekte erstellen, einzurichten, um den Begünstigten zu helfen, die Beschaffungspreise zu senken, und FORDERT die Kommission AUF, diesen Punkt bei der Aktualisierung ihrer Anleitung zur Kosten-Nutzen-Analyse für den nächsten Programmplanungszeitraum zu berücksichtigen.
- (11) BESTÄRKT die Kommission und die Mitgliedstaaten darin, die Verwaltung der Strukturfonds und des Kohäsionsfonds während des aktuellen Programmplanungszeitraums weiter zu verbessern, um die Durchführung im nächsten Programmplanungszeitraum zu optimieren;

- (12) BESTÄRKT den Hof darin, die im Rahmen der Kohäsionspolitik finanzierten Programme und Projekte auch künftig eingehend zu prüfen und mit seinen Empfehlungen einen Beitrag dazu zu leisten, dass diese Politik im nächsten Programmplanungszeitraum noch effizienter und ergebnisorientierter gestaltet wird.
-