



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 24. Juni 2020
(OR. en)

9057/20

TRANS 275
FIN 396

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	8876-20
Betr.:	Sonderbericht Nr. 9/2020 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Das EU-Kernstraßennetz: kürzere Fahrzeiten, aber das Netz ist noch nicht uneingeschränkt funktionsfähig“ – Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates

Die Delegationen erhalten in der Anlage den Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 9/2020 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Das EU-Kernstraßennetz: kürzere Fahrzeiten, aber das Netz ist noch nicht uneingeschränkt funktionsfähig“.

*Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates
zum Sonderbericht Nr. 09/2020 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel
„Das EU-Kernstraßennetz: kürzere Fahrzeiten, aber das Netz ist noch nicht uneingeschränkt
funktionsfähig“*

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

1. NIMMT den Sonderbericht Nr. 9/2020 des Europäischen Rechnungshofs zum Kernstraßennetz der EU ZUR KENNTNIS;
2. WEIST DARAUF HIN, dass der Rechnungshof im Rahmen dieses Sonderberichts die Fortschritte bei der Fertigstellung eines uneingeschränkt funktionsfähigen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und die strategische Rolle der Kommission bei der Verwirklichung dieses Ziels bewertet;
3. VERWEIST auf die Schlussfolgerungen des Rates vom Dezember 2017 zum Sachstand in Bezug auf die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN- V) und auf die Fazilität „Connecting Europe“ für den Bereich **Verkehr** (CEF-**Verkehr**), in denen der Rat seine Zusage erneuert hat, das TEN-V-Netz zu verwirklichen;
4. BEGRÜßT die Feststellungen des Berichts über die Fortschritte, die im TEN-V-Netz bezüglich der gestiegenen Gesamtzahl der Autobahnkilometer und der kürzeren Fahrzeiten seit 2007 verzeichnet werden und die zu Zeiteinsparungen geführt und zur Verbesserung der Sicherheit und Qualität des Verkehrs beigetragen haben, und BETONT, wie wichtig es ist, eine angemessene Finanzierung aufrechtzuerhalten, um bis 2030 ein uneingeschränkt funktionsfähiges TEN-V-Kernnetz fertigzustellen;

5. NIMMT die im Bericht festgestellten Unterschiede in Bezug auf die verschiedenen Fertigstellungsquoten des TEN-V-Kernetzes in den Mitgliedstaaten ZUR KENNTNIS, STELLT dabei jedoch FEST, dass der Rechnungshof zu der Einschätzung gelangt, dass die Gesamtfertigungsquote des Kernetzes auf EU-Ebene im Jahr 2016 bei etwa 77 % lag, und BETONT, dass mehrere Mitgliedstaaten beim Ausbau ihres Teils des Kernetzes inzwischen beträchtliche Fortschritte erzielt haben;
6. NIMMT die im Bericht formulierte Einschätzung ZUR KENNTNIS, dass die für Straßeninfrastrukturprojekte verfügbaren Mittel aus den ESI-Fonds gezielter eingesetzt werden könnten, um sie mit den Investitionsprioritäten im Zusammenhang mit dem TEN-V-Kernstraßennetz in Einklang zu bringen, und HEBT ferner HERVOR, dass die Mittelzuweisungen für Straßen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ fast nur dem Kernetz, einschließlich der grenzüberschreitenden Abschnitte, vorbehalten waren;
7. VERWEIST auf die Bedeutung des Gesamtnetzes für die Förderung des Zusammenhalts und die Gewährleistung der Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union;
8. HEBT HERVOR, wie wichtig grenzüberschreitende Abschnitte für nahtlose Fahrten und für ein uneingeschränkt funktionsfähiges TEN-V-Netz sind, und WEIST in diesem Zusammenhang DARAUF HIN, dass zurzeit eine Reihe grenzübergreifender TEN-V-Großprojekte mit voraussichtlicher Fertigstellung vor 2030 durchgeführt werden;
9. BEGRÜßT die Feststellung des Rechnungshofs, dass nahtlose Fahrten im TEN-V-Kernstraßennetz durch einen besser koordinierten Ansatz für sichere Parkplätze und eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ermöglicht werden können, und UNTERSTREICHT in diesem Zusammenhang, dass in den Abschnitten des TEN-V-Korridors alle sauberen alternativen Kraftstoffe verfügbar sein müssen;
10. WEIST DARAUF HIN, dass die Europäische Kommission den europäischen Grünen Deal angenommen hat, mit dem die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2050 auf null reduziert werden sollen, und BEGRÜßT das ehrgeizige Ziel, den multimodalen Verkehr zu fördern, der zur Verwirklichung dieser Zielsetzung beiträgt;
11. IST DER AUFFASSUNG, dass die Instandhaltung von Nationalstraßen, auch unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen der Instandhaltung auf die Straßenverkehrssicherheit, für den allgemeinen Zustand des Straßennetzes mittel- bis langfristig eine wichtige Rolle spielt, und TEILT daher DIE AUFFASSUNG, dass für die Deckung der Instandhaltungskosten der Straßeninfrastruktur und wichtiger Verbindungen ausreichende Finanzmittel vorgesehen werden müssen;

12. NIMMT die Empfehlung des Rechnungshofs, dass die Kommission ihren Ansatz für Infrastrukturinstandhaltung stärken sollte, ZUR KENNTNIS, WEIST jedoch auch DARAUF HIN, dass die Zuständigkeit für die Instandhaltung der Infrastruktur nach wie vor bei den Mitgliedstaaten liegt;
13. NIMMT die an die Kommission gerichteten Empfehlungen des Rechnungshofs, die über den Kohäsionsfonds und den EFRE verfügbaren Mittel vorrangig für Investitionen in das Kernnetz zu verwenden, ZUR KENNTNIS, und BESTÄRKT die Mitgliedstaaten darin, mit Blick auf die Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 für eine geeignete Planung zu sorgen und dabei ein besonderes Augenmerk auf grenzüberschreitende Abschnitte zu richten;
14. NIMMT ZUR KENNTNIS, dass für den Ausbau des TEN-V-Kernnetzes – angesichts der Auswirkungen der durch die COVID-19-Pandemie bedingten Wirtschaftskrise auf die Haushalte der Mitgliedstaaten – eine kontinuierliche und angemessene finanzielle Unterstützung vorgesehen werden muss. Einigen Mitgliedstaaten würde sich damit beispielsweise die Gelegenheit zur Verringerung der Unterschiede beim Netzausbau bieten;
15. NIMMT die Empfehlungen des Rechnungshofs ZUR KENNTNIS, dass die Kommission ihr Überwachungssystem durch Festlegung von Zwischenzielen verbessern und einen systematischen und einheitlichen Ansatz mit festen Fristen zur Anwendung bringen sollte, damit die Fortschritte bei der Fertigstellung des Kernnetzes bewertet und im Hinblick auf die wahrscheinliche Fertigstellung dieses Netzes bis 2030 zuverlässige Voraussagen getroffen werden können und die Kommission die in der TEN-V-Verordnung vorgesehenen Korrekturmaßnahmen ergreifen kann.
