



Brüssel, den 16. September 2020
(OR. en)

10810/20

TRANS 395
FIN 619

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat
Nr. Vordok.:	ST 9318/1/20 REV 1
Betr.:	Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum Sonderbericht Nr. 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs: „EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten“ – Billigung

1. Der Europäische Rechnungshof hat am 16. Juni 2020 den oben genannten Sonderbericht veröffentlicht.
2. Gemäß der Regelung, die in den Schlussfolgerungen des Rates betreffend die Verbesserung des Verfahrens zur Prüfung der Sonderberichte¹ des Rechnungshofs niedergelegt ist, hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter die Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ am 24. Juni 2020 beauftragt, den Bericht gemäß dieser Regelung zu prüfen.
3. Daraufhin wurde der Sonderbericht am 2. Juli der Gruppe vorgelegt, und am 10. Juli wurde der erste Entwurf der Schlussfolgerungen des Rates geprüft.
4. In ihrer Sitzung vom 11. September hat die Gruppe Einvernehmen über den überarbeiteten Entwurf² des Vorsitzes erzielt auch über zwei Textvorschläge, die sofort angenommen wurden. Der gebilligte Text ist in der Anlage wiedergegeben.

¹ Dok. ST 7515/00.

² Dok. ST 9318/1/20 REV 1.

5. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird daher ersucht, das in der Gruppe erzielte Einvernehmen zu bestätigen und dem Rat zu empfehlen, die in der Anlage wiedergegebenen Schlussfolgerungen des Rates auf einer seiner nächsten Tagungen als A-Punkt zu billigen.

**Entwurf von Schlussfolgerungen des Rates zum
Sonderbericht Nr. 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs:**

„EU-Verkehrsinfrastrukturen:

**Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von
Megaprojekten“**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

1. NIMMT KENNTNIS von dem Sonderbericht Nr. 10/2020 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten“;
2. STELLT FEST, dass in dem Bericht bewertet wird, wie die Kommission sicherstellt, dass von der EU kofinanzierte grenzüberschreitende Flaggship-Verkehrsinfrastrukturen (Transport Flagship Infrastructures, TFI) im TEN-V-Kernnetz gut geplant und effizient umgesetzt werden, UNTER HINWEIS DARAUF, dass das Konzept der TFI nicht Teil des derzeitigen Rechtsrahmens für das TEN-V-Kernnetz ist;
3. VERWEIST auf die Schlussfolgerungen des Rates vom Dezember 2017 zu den Fortschritten bei der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für den **Verkehr**, in denen der Rat die Zusage der Mitgliedstaaten, das TEN-V-Netz zu verwirklichen, erneuert und alle Empfänger zur zeitnahen Umsetzung der Vorhaben aufgerufen hat³;
4. BETONT, wie wichtig es ist, die Nutzung des gesamten Verkehrssystems sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr zu verbessern. HEBT in diesem Zusammenhang HERVOR, welchen Beitrag die geprüften Projekte leisten, wenn es um die Verlagerung hin zu **effizienteren und** kohlenstoffarmen Verkehrsträgern, die Beseitigung von Engpässen und die Schließung von Verbindungslücken in den Kernnetzkorridoren geht, und BETONT daher, wie wichtig sie für eine Verbesserung der Konnektivität im Kernverkehrsnetz der EU und dafür sind, dass sich die Vorteile eines gut funktionierenden Netzes voll entfalten;

³ Dok. ST 15425/17

5. BEKRÄFTIGT, wie wichtig die finanzielle Unterstützung der EU für die Entwicklung des TEN-V-Netzes im Allgemeinen ist, da sie dazu beiträgt, ein langfristiges Engagement zu gewährleisten und ein stabiles Umfeld für die Durchführung des Projekts zu schaffen; BETONT ferner die bedeutende Hebelwirkung, die die finanzielle Unterstützung der EU in aufeinanderfolgenden Programmplanungszeiträumen auf die Entscheidungsfindung und insbesondere auf die Durchführung von Projekten hat, mit denen zentrale Verbindungslücken geschlossen und die wichtigsten Engpässe beseitigt werden;
6. STELLT FEST, dass ein MFR-Finanzierungszeitraum im Vergleich zu der Zeitspanne, die für die Durchführung großer Infrastrukturprojekte erforderlich ist, kürzer bemessen ist;
7. BETONT, dass es sich bei Projekten wie den im Sonderbericht geprüften, insbesondere wenn sie grenzübergreifend sind, um in Bezug auf ihren Umfang, ihre technische und finanzielle Planung sowie ihre Durchführung sehr komplexe Vorhaben handelt, bei denen die verschiedenen Interessenträger in den betroffenen Mitgliedstaaten eng und kontinuierlich zusammenarbeiten müssen und auch politische Standpunkte und die öffentliche Meinung zu berücksichtigen sind;
8. WÜRDIGT die engagierte Beteiligung der Kommission an der Verwirklichung des TEN-V-Netzes, und BEGRÜSST die Bemühungen der Kommission, eine Vielzahl bestehender Instrumente und Ressourcen einzusetzen, mit denen die Mitgliedstaaten bei der Fertigstellung von Verkehrsinfrastrukturprojekten unterstützt werden sollen;
9. NIMMT KENNTNIS von den Empfehlungen des Rechnungshofs an die Kommission, VERWEIST AUF die bisherigen Fortschritte bei der Verwirklichung des TEN-V, und ERSUCHT die Kommission, eine bessere langfristige Planung auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften und ihrer Weiterentwicklung zu fördern;
10. NIMMT KENNTNIS von den wichtigsten Feststellungen und Schlussfolgerungen des Berichts in Bezug auf die Frage, ob die geprüften Projekte bis 2030 mit voller Kapazität zur Verfügung stehen werden, die für ihre Vorbereitung verwendeten Planungsinstrumente wie Verkehrsprognosen und Kosten-Nutzen-Analysen, die Effizienz ihrer Durchführung und die Rolle der Kommission bei der Überwachung, und VERWEIST auf die **sachdienlichen** Feststellungen **und Reaktionen**, die **Mitgliedstaaten und Projektträger** an den Rechnungshof gerichtet haben, um bestimmte im Bericht offengelegte Daten **zu präzisieren und besser abzugrenzen**;

11. TEILT einen Großteil der Bemerkungen der Kommission im Sonderbericht, insbesondere in Bezug auf:
- die Antwort der Kommission im Hinblick auf die volle Funktionsfähigkeit der geprüften Projekte bis 2030 und die Einzelheiten zum aktuellen Stand der Durchführung der einzelnen Projekte;
 - die Schwierigkeit, Kosten und Verzögerungen von Projekten auf der Grundlage von Vorstudien zu vergleichen, wenn am Umfang und/oder an der Ausgestaltung der Projekte, insbesondere aufgrund von öffentlichen Konsultationen und Umweltverträglichkeitsprüfungen, noch wesentliche Änderungen vorgenommen werden;
 - die Maßnahmen, mit denen die optimale Nutzung der neu gebauten Infrastruktur und damit der öffentlichen Mittel gewährleistet werden soll – beispielsweise Verkehrsprognosen oder Kosten-Nutzen-Analysen – und die für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung im Laufe der Zeit auf der Grundlage einer ersten Analyse und im Einklang mit etwaigen Änderungen am Umfang oder an technischen Anforderungen aktualisiert werden;
 - die Sicherstellung von EU-Finanzmitteln in einer frühen Phase des Prozesses, die eine wichtige Hebelwirkung auf die Priorisierung und Finanzierung auf lokaler oder nationaler Ebene hat, wobei daran erinnert wird, dass die Bereitstellung von Finanzmitteln für diese Großprojekte im Einklang mit den Bestimmungen der Haushaltsordnung und der CEF-Verordnung erfolgen sollte, in der für diese Großprojekte keine vorab zugewiesene, gesonderte Finanzierungspriorität vorgesehen ist.
-