

## Studie für den TRAN-Ausschuss – Finanzierung von Verkehrsprojekten durch die EU

### Zielsetzung

In dieser Studie werden umfassende Informationen über den gegenwärtigen Stand der Finanzierung von Verkehrsprojekten durch die Europäische Union (EU) und zu den wichtigsten Erfolgen und Problemen in diesem Bereich präsentiert. Auf dieser Grundlage werden Empfehlungen abgegeben, um eine Verbesserung der Wirksamkeit der Finanzierung durch die EU im Rahmen des künftigen mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2021-2027 zu erreichen.



### Finanzinstrumente zur Förderung verkehrspolitischer Ziele

Die EU will mit der Finanzierung von Verkehrsprojekten drei verkehrspolitische Ziele erreichen: (i) Soziale und wirtschaftliche Konvergenz zwischen den Mitgliedstaaten; (ii) Vervollständigung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V); (iii) Verbesserungen in bestimmten Problemfeldern im Bereich Verkehr, etwa Dekarbonisierung, Digitalisierung usw. Bestrebungen zur Schließung der Lücken in den Verkehrsnetzen der Mitgliedstaaten und insbesondere in ihren weniger entwickelten Regionen sowie die Förderung eines europaweiten intermodalen Verkehrsnetzes gelten als wesentliche Faktoren für die Förderung von Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit in der EU und für ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts.

Das vorliegende Dokument ist die Zusammenfassung der Studie zur Finanzierung von Verkehrsprojekten durch die EU. Die in englischer Sprache vorliegende Studie kann unter folgendem Link abgerufen werden: <http://bit.ly/2lHo8Mc>

Eine Verringerung der externen Effekte des Verkehrsbereichs<sup>1</sup> ist von entscheidender Bedeutung für den Kampf gegen den Klimawandel und die Verbesserung der Lebensqualität der Bürger. Zu diesem Zweck misst die EU der Schaffung eines nachhaltigeren und sichereren Verkehrssystems durch eine schrittweise Dekarbonisierung aller Verkehrsträger und die Förderung einer verbesserten Nutzung der bestehenden Infrastruktur mit Hilfe der Digitalisierung große Bedeutung zu. Andererseits gilt eine Anpassung des Verkehrsnetzes an militärische Anforderungen angesichts der großen Bedeutung von Sicherheit und Verteidigung der EU als wesentlich für die Förderung der Mobilität der Streitkräfte in der EU.

Generell stehen für Verkehrsprojekte drei verschiedene Arten von EU-Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung: EU-Beihilfen, Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und innovative Finanzinstrumente. Einige Finanzierungsmöglichkeiten der EU - der Kohäsionsfonds und die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) - sind hauptsächlich auf die Unterstützung von TEN-V-Projekten ausgerichtet, während andere Instrumente, wie etwa der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) und die Darlehen der EIB, eher über die Möglichkeit verfügen, andere, nicht zu den TEN-V gehörende Projekte zu finanzieren, sofern diese einen europäischen Mehrwert schaffen.

Die Europäische Kommission spricht sich zunehmend für die Nutzung von innovativen Finanzinstrumenten anstelle von Beihilfen aus. Im künftigen mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 werden wahrscheinlich sowohl der Umfang der zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente als auch ihr Anwendungsbereich erweitert, während die Mittel für einige traditionelle Instrumente, wie etwa den Kohäsionsfonds, möglicherweise gekürzt werden. Um Überschneidungen zu vermeiden und den Zugang zu EU-Finanzierung zu verbessern, sollen mit dem künftigen mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 alle zentral verwalteten Finanzinstrumente zu einem neuen Investitionsfonds namens InvestEU zusammengefasst werden.

## Überprüfung der Leistungen der bestehenden EU-Finanzierungsverfahren

Die folgenden Ergebnisse zu gegenwärtigen Leistungen der EU-Finanzierungsverfahren im Verkehrsbereich sind von besonderer Bedeutung:

- Die Finanzierung aus EU-Mitteln ist bei der Umsetzung verkehrspolitischer Prioritäten weniger wirksam gewesen als erwartet. Der Europäische Rechnungshof (EuRH), die Prüfbehörde der EU, vertritt die Auffassung, dass diese Mittel gezielter vergeben werden müssen.
- Die gegenwärtig dem Verkehrsbereich zugewiesenen Mittel sind offensichtlich unzureichend. Mit der CEF können nicht alle hochwertigen Anträge, die eingehen, finanziert werden; außerdem werden die Haushaltsmittel für Instrumente der Kohäsionspolitik trotz der weiterhin bestehenden Ungleichheiten zwischen den Regionen der EU gekürzt.
- Während die Mittelzuweisung für bestimmte Instrumente, wie etwa den europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF), von den Mitgliedstaaten zu sehr in Richtung nationaler und regionaler Prioritäten beeinflusst wird, erfolgt die Zuweisung von Mitteln aus komplexer gestalteten Instrumenten wie etwa dem EFSI und der CEF an die einzelnen Regionen offensichtlich nicht in einer ausgeglichenen Weise.

---

<sup>1</sup> Externe Effekte oder externe Kosten des Verkehrsbereichs sind die Kosten, die durch die negativen Auswirkungen von Verkehr verursacht werden - wie etwa Verschmutzung, Unfälle, Störungen usw. - und die nicht von den Verkehrsnutzern getragen und daher bei Entscheidungen im Bereich Verkehr nicht berücksichtigt werden ([Korzhenevych et al., 2014](#)).

- Die Bewertung von Projekten und Programmen, die von der EU finanziert werden, bezieht sich oft nicht ausreichend auf deren Ergebnisse und Auswirkungen. Zudem werden die durch die Kommission bzw. die EIB erstellten Bewertungen häufig durch den EuRH angefochten.
- Folgenabschätzungen gelten den Mitgliedstaaten häufig lediglich als Hindernis und nicht als Hilfsmittel bei der Auswahl jener Projekte, die den EU-Prioritäten am besten gerecht werden.
- Auch Verwaltungsverfahren sind weiterhin ein Hindernis für den wirksamen Abschluss von Projekten, insbesondere in Bezug auf grenzüberschreitende Abschnitte, da bei diesen die Beschaffung ein wichtiges Problem darstellt.
- Die Kapazitäten der Mitgliedstaaten sind weiterhin entscheidend für die Verwaltung von EU-Mitteln, insbesondere im Rahmen des Ansatzes der geteilten Mittelverwaltung.
- Es gibt weiterhin Überschneidungen bei der Koordinierung der Finanzierungsinstrumente, während es nur wenige Beispiele für Synergien gibt.

## Herausforderungen und Chancen für die Zukunft

Folgende Herausforderungen und Chancen werden zukünftig vermutlich die größten Auswirkungen auf die Finanzierung von Verkehrsprojekten durch die EU haben:

- Die Notwendigkeit, die Belastbarkeit der Infrastruktur gegenüber Klimaereignissen zu verbessern, die Auswirkungen des Verkehrsbereichs auf die Umwelt zu verringern, die Infrastruktur zu digitalisieren und eine ausgedehnte Infrastruktur zur Herstellung von Energie mit niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu schaffen, wird eine Aufstockung der Finanzmittel für Projekte im Verkehrsbereich erforderlich machen.
- Angesichts der gegenwärtigen demografischen Entwicklung muss sowohl den Problemen, denen sich Großstädte gegenübersehen, als auch den Schwierigkeiten von abgelegenen Landstrichen, deren Bevölkerung stetig abnimmt, besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.
- Die EU-Mittel für Projekte im Verkehrsbereich werden möglicherweise von dem politischen Druck, den EU-Haushalt zu kürzen, und der zunehmenden Bedeutung anderer Haushaltsprioritäten (wie etwa Soziales, Immigration und Sicherheit) betroffen sein.
- Genauere Sicherheitskontrollen an den Grenzen innerhalb der EU werden möglicherweise zu einem Rückgang der grenzüberschreitenden Beziehungen zwischen den EU-Staaten führen.
- Die Finanzierung von Projekten im Verkehrsbereich durch die EU kann zudem durch die fehlende Koordinierung zwischen Institutionen, Schwierigkeiten beim Nachweis eines Mehrwerts der finanzierten Projekte, die Schwierigkeiten von weniger entwickelten Regionen bei der Nutzung der komplexen Finanzierungsverfahren, und die fehlende Bereitschaft von Mitgliedstaaten, grenzüberschreitende Streckenabschnitte zu fördern, behindert werden.
- Die EU verfügt immer noch nicht über einen Rahmen, mit dem durch eine Internalisierung der externen Kosten<sup>2</sup> ein fairer Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern hergestellt und für eine tatsächliche Verflechtung der verschiedenen Verkehrsmittel, wie etwa neuer Formen der Mobilität wie Carsharing, Mitfahrangebote, E-Scooter-Verleihangebote usw., gesorgt würde.

---

<sup>2</sup> Die Internalisierung von externen Kosten im Verkehrsbereich bedeutet, dass diese Kosten in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Dies kann entweder unmittelbar durch die Schaffung von Regelungen geschehen oder mittelbar durch die Schaffung angemessener Anreize für die Nutzer (Korzhenyevych et al., 2014).

## Empfehlungen

Auf der Grundlage der durchgeführten Analyse werden in dieser Studie folgende in der untenstehenden Abbildung zusammengefassten Empfehlungen gegeben:

Abbildung 1: Empfehlungen der Studie

|   |  |
|---|--|
| <b>FINANZIERUNG</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die für den Verkehrsbereich zur Verfügung stehenden Mittel, insbesondere der CEF und des Kohäsionsfonds, sollten aufgestockt werden.</li> <li>• Es sollten mehr Mittel für die Anpassung der Infrastruktur an den zukünftigen Mobilitätsbedarf zugewiesen werden.</li> <li>• Maßnahmen zur Förderung von Integration und Interoperabilität sollten Vorrang erhalten.</li> <li>• Metropolregionen und Regionen im Niedergang sollten Vorrang erhalten.</li> <li>• Der europäische Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) sollte die Möglichkeit erhalten, Wartung und Betrieb von Infrastrukturanlagen zu finanzieren.</li> </ul>              |
| <b>ORGANISATION</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bereitstellung von EU-Mitteln an die Mitgliedstaaten sollte von der Bedingung abhängig gemacht werden, dass grenzüberschreitende Verbindungen Vorrang erhalten.</li> <li>• Flexiblere Ansätze sollten bestimmt werden, um Ressourcen aus verschiedenen Prioritäten und Instrumenten zu kombinieren.</li> <li>• Ein einheitlicher Rahmen für die Bewertung aller von der EU unterstützten Verkehrsprojekte sollte geschaffen werden.</li> <li>• Klare Leitlinien für innovative Instrumente im Rahmen von InvestEU sollen geschaffen werden.</li> <li>• Die Verwaltungsverfahren sollen vereinfacht und vereinheitlicht werden.</li> </ul> |
| <b>VERANTWORTLICHES REGIERUNGSHANDELN</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine unabhängige Überwachung des gemeinsamen Bewertungsrahmens für von der EU finanzierte Projekte im Verkehrsbereich soll etabliert werden.</li> <li>• Eine EU-Verkehrsagentur sollte geschaffen werden.</li> <li>• Weniger entwickelte Regionen und Länder sollten bei der Modernisierung ihrer Institutionen beraten werden.</li> <li>• Eine weitergehende Vereinheitlichung der Erhebung von Entgelten und Steuern und der Gewährung von Zuschüssen sollte gefördert werden.</li> </ul>   |

## Zusätzliche Informationen

Diese Zusammenfassung steht in den folgenden Sprachen zur Verfügung: Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch. Die Studie, die auf Englisch zur Verfügung steht, und die Zusammenfassungen können abgerufen werden unter: <http://bit.ly/2lHo8Mc>

Weitere Informationen zu Forschungsarbeiten der Fachabteilung für den TRAN-Ausschuss: <https://research4committees.blog/tran/>



**Haftungsausschluss und Urheberrechtsschutz:** Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung der Verfasser wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung sind – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern das Europäische Parlament vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.  
© European Union, 2019.  
© Bild auf Seite 1 unter Lizenz von Shutterstock.com verwendet.

Forschungsleiter: Esteban COITO, Balazs MELLAR      Editionsassistent: Adrienn BORKA

Kontakt: [Poldep-cohesion@ep.europa.eu](mailto:Poldep-cohesion@ep.europa.eu)

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar: [www.europarl.europa.eu/supporting-analyses](http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses)