



**Pressemitteilung  
Zur unmittelbaren Veröffentlichung  
Luxemburg, den 16. Dezember 2014**

**Bei EU-finanzierten Flughafeninvestitionen wird ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht, so die EU-Prüfer**

**In einem heute veröffentlichten Bericht des Europäischen Rechnungshofs (EuRH) wird aufgezeigt, dass EU-finanzierte Investitionen für Flughäfen nicht die erwarteten Ergebnisse erbrachten und ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufwiesen. Die EU-Prüfer stellten fest, dass einige der finanzierten Flughäfen aufgrund von Mängeln bei Planung und Prognosen zu nahe beieinander lagen und gleichzeitig einige Bauvorhaben angesichts der jeweiligen Flugverkehrs- und Fluggastzahlen überdimensioniert waren.**

*"Unsere Prüfung ergab, dass einige Flughäfen langfristig nicht rentabel sind, einige nicht ausreichend und einige überhaupt nicht genutzt wurden", so George Pufan, das für den Bericht zuständige EuRH-Mitglied. "Es ist davon auszugehen, dass sich der europäische Luftverkehr bis 2030 verdoppeln wird. Um diese zusätzliche Nachfrage in Europa zu decken, müssen sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten bei ihren Investitionen in unsere Flughäfen Verbesserungen vornehmen, indem sie nur diejenigen Flughäfen finanziell unterstützen, die rentabel sind und Investitionen tatsächlich benötigen."*

Die EU-Prüfer untersuchten Investitionsprojekte an 20 Flughäfen in Estland, Griechenland, Italien, Polen und Spanien, für die im Zeitraum 2000-2013 EU-Mittel in Höhe von mehr als 600 Millionen Euro bereitgestellt wurden. Sie stellten fest, dass die Notwendigkeit EU-finanzierter Investitionen nur bei der Hälfte dieser Flughäfen nachgewiesen werden konnte und dass die finanzierten Infrastrukturen oft nicht ausreichend oder - bei Infrastrukturen im Wert von rund 38 Millionen Euro - überhaupt nicht genutzt wurden.

Nur bei der Hälfte der geprüften Flughäfen erhöhten sich die Fluggastzahlen, wohingegen bei über der Hälfte der Flughäfen in den Prognosen des Flugverkehrsaufkommens ein viel zu hoher Anstieg erwartet wurde. In Córdoba beispielsweise wurden im Jahr 2013 weniger als 7 000 Fluggäste befördert, während 179 000 prognostiziert worden waren. Außerdem gab es bei den meisten Flughäfen kaum Nachweise für Verbesserungen im Kundendienst oder für einen regionalen sozioökonomischen Nutzen wie z. B. die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze.

Sieben der geprüften Flughäfen, zumeist diejenigen mit weniger als 100 000 Fluggästen im Jahr, sind nicht finanziell selbsttragend und werden Schwierigkeiten haben, ohne weitere Unterstützung der öffentlichen Hand in Betrieb zu bleiben. In Griechenland beispielsweise erzielte der Flughafen Kastoria im Zeitraum 2005-2012 Einnahmen in Höhe von 176 000 Euro, was im Vergleich zu den Kosten in Höhe von 7,7 Millionen Euro, die im selben Zeitraum für die Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs anfielen, verschwindend gering erscheint. Die Prüfer gelangten zu dem Schluss, dass die Investition weiterer 16,5 Millionen Euro für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Kastoria (die noch nie von der Art von Flugzeugen genutzt wurde, für die sie vorgesehen war) nicht als wirksame Verwendung öffentlicher Mittel gelten kann.

Bei den meisten geprüften Flughäfen stellten die Prüfer Verzögerungen beim Bau und bei der Bereitstellung der Infrastruktur fest, die sich durchschnittlich auf fast zwei Jahre beliefen. Bei nahezu der Hälfte der Flughäfen wurden die Kosten überschritten, sodass die Mitgliedstaaten fast 100 Millionen Euro mehr aus ihren nationalen Haushalten beisteuern mussten als ursprünglich geplant.

Die Prüfer ermittelten, dass die Finanzierung von den Mitgliedstaaten nicht gut koordiniert wurde. So gab es in Estland, Griechenland, Italien und Spanien keinen strategischen langfristigen Plan für die Flughafenentwicklung. Zudem wurde die Finanzierung von der Kommission unzureichend überwacht. Dieser ist im Allgemeinen nicht bekannt, welche Flughäfen Fördermittel erhalten und um welche Beträge es geht. Dadurch verfügt sie nicht über ein vollständiges Bild aller EU-Investitionen für Flughäfen und hat nur begrenzte Möglichkeiten, für eine Überwachung zu sorgen und sicherzustellen, dass Strategien ordnungsgemäß konzipiert und umgesetzt werden.

**Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des vom Europäischen Rechnungshof angenommenen Sonderberichts.**  
Der vollständige Bericht ist auf der Website des Hofes [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu) abrufbar.

**ECA Press**

**Damijan Fišer - Press Officer**

**12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg**

**T: (+352) 4398 45410 M: (+352) 621 55 22 24**

**E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA Youtube: EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)**

## Hinweise für den Herausgeber

Die Sonderberichte des Europäischen Rechnungshofs (EuRH), welche die Feststellungen ausgewählter Prüfungen zu spezifischen Haushaltsbereichen oder Managementthemen der EU enthalten, werden über das gesamte Jahr hinweg veröffentlicht.

In diesem Sonderbericht (Nr. 21/2014) mit dem Titel "**EU-finanzierte Flughafenaufbauten: ein unzureichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis**" werden von der EU geförderte Investitionen in Flughafenaufbauten analysiert. Dabei wird untersucht, ob die Investitionen nachweislich benötigt wurden, ob der jeweilige Zeit- und Kostenrahmen bei den Bauvorhaben eingehalten wurde und ob die neu gebauten oder modernisierten Aufbauten vollständig genutzt wurden. Bei der im Zeitraum Mai 2013 bis Oktober 2014 durchgeführten Prüfung wurde außerdem bewertet, ob die Investitionen zu höheren Fluggastzahlen und einem verbesserten Kundendienst führten und ob die geförderten Flughäfen finanziell tragfähig waren.

In den Programmplanungszeiträumen von 2000-2013 stellte die EU im Rahmen des EFRE, des KF und des TEN-V-Programms (transeuropäische Verkehrsnetze) rund 4,5 Milliarden Euro für Flughafenaufbauprojekte bereit. Mehr als 2,8 Milliarden Euro stammten aus dem EFRE und dem KF, und 75 % dieser Mittel wurden in Griechenland, Italien, Polen und Spanien investiert.

Die Prüfung konzentrierte sich auf 20 EU-finanzierte Flughäfen in fünf Mitgliedstaaten (zwei in Estland, drei in Griechenland, fünf in Italien, zwei in Polen und acht in Spanien). In den Programmplanungszeiträumen 2000-2006 und 2007-2013 erhielten diese Flughäfen EU-Mittel in Höhe von insgesamt 666 Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds (KF), von denen 460 Millionen Euro geprüft wurden.

## Schlussfolgerungen der EU-Prüfer

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei den EU-finanzierten Investitionen für Flughäfen stimmte nicht. Es wurden zu viele Flughäfen, die häufig nahe beieinander lagen, finanziell unterstützt, und in vielen Fällen waren die EU-finanzierten Aufbauten überdimensioniert. Nur bei der Hälfte der geprüften Flughäfen konnten die Fluggastzahlen erhöht werden, und Verbesserungen im Kundendienst wurden entweder nicht gemessen oder konnten nicht nachgewiesen werden.

## Empfehlungen der EU-Prüfer

- Die **Kommission** sollte im Programmplanungszeitraum 2014-2020 dafür Sorge tragen, dass die Mitgliedstaaten EU-Mittel nur für solche Flughafenaufbauten verwenden, die finanziell tragfähig sind und deren Investitionsbedarf angemessen bewertet und nachgewiesen wurde. Dies sollte Gegenstand der von der Kommission durchgeführten Genehmigung und Überwachung der operationellen Programme sein.
- In den **Mitgliedstaaten** sollten auf regionaler, nationaler und supranationaler Ebene kohärente Pläne für den Flughafenaufbau vorliegen, um Überkapazitäten, Doppelungen und unkoordinierte Investitionen in Flughafenaufbauten zu vermeiden.

In ihren dem Bericht beiliegenden Antworten versichert die Kommission, dass aus diesen Erfahrungen Lehren gezogen wurden. Infolgedessen hat sie dafür gesorgt, dass in den einschlägigen Rechtsvorschriften für den Programmplanungszeitraum 2014-2020 ein grundlegend anderer Ansatz zur Anwendung kommt.