

DEUTSCHER BUNDESTAG
16. Wahlperiode
Ausschuss für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

18. September 2007

**45. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, den 19. September 2007, TOP 17a, b, c**

**Antrag
der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

zur Mittellung der Kommission

**Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen
Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen**

**Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa (inkl.
5886/07 ADD 1 und 5886/07 ADD 2)**

KOM-Nr. (2006) 819 endg.; Ratsdok.-Nr. 5886/07

zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu
Flughafenentgelten (inkl. 5887/07 ADD 1 und 5887/07 ADD 2)**

KOM-Nr. (2006) 820 endg.; Ratsdok.-Nr. 5887/07

zum Bericht der Kommission

**Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom
15. Oktober 1996**

KOM-Nr. (2006) 821 endg.; Ratsdok.-Nr. 5894/07

Der Ausschuss wolle beschließen:

I. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellt fest:

1. Die Vorlage des Aktionsplans der Europäischen Kommission für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa ist im Grundsatz zu begrüßen. Die Kommission kommt zu einer realistischen Einschätzung des in den kommenden Jahren zu erwartenden Wachstumstrends in der Luftverkehrsbranche mit den damit verbundenen ökologischen und infrastrukturellen Fragestellungen.
2. Den durch die Verkehrsentwicklung prognostizierten Kapazitätsproblemen in Deutschland kann durch einen Aus- und Neubau der deutschen Hubflughäfen und der übrigen hoch belasteten Flughäfen sowie durch eine effizientere Nutzung der knappen Flughafenkapazitäten begegnet werden. Hierzu können eine optimierte Slotvergabe und eine bessere Nutzung der zugeteilten Slots beitragen. Es darf jedoch keinesfalls ausschließlich auf die bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur abgestellt werden, die Notwendigkeit der Schaffung neuer Kapazitäten muss zwingend berücksichtigt werden, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Flughäfen dauerhaft zu sichern.
3. Die Luftverkehrspolitik fokussiert sich insbesondere in Deutschland auf die beiden Hub-Flughäfen Frankfurt und München sowie die großen internationalen Flughäfen. So liegt allein der Anteil der Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München und Stuttgart am gesamten Passagieraufkommen in Deutschland bereits heute bei 86 Prozent und wird den Prognosen zufolge bis 2015 auf 88 Prozent

- ansteigen. Insbesondere die Hub-Flughäfen sind unverzichtbare Bestandteile der Flughafenstruktur Deutschlands. Daneben kommt aber auch den anderen internationalen Flughäfen als auch den Regionalflughäfen in Deutschland eine hohe Bedeutung für Wirtschaft und Infrastruktur in ihrer jeweiligen Region zu. Die Entscheidung der Konzentration auf bestimmte Flughäfen bei der Verkehrsplanung sollte aufgrund der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten im Flughafeninfrastrukturbereich auch in Zukunft den einzelnen Mitgliedstaaten obliegen. Es besteht daher keine Notwendigkeit für eine zentralistische Flughafenpolitik seitens der Europäischen Kommission.
4. Die Einrichtung einer einheitlichen Beobachtungsstelle für die mittelfristige Kapazitätsplanung unter Federführung der Europäischen Kommission ist abzulehnen. Die Planungshoheit und Infrastrukturverantwortung für die Flughafenkapazitäten liegt originär in der Verantwortung der Mitgliedstaaten. Dies hat sich in der Vergangenheit bewährt, da auf diese Weise den unterschiedlichen regionalen Anforderungen hinsichtlich der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Fragestellungen erfolgreich Rechnung getragen wurde. Die Schaffung einer zentralen Planungsstelle ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend, da dies einen gegen den Grundsatz der Subsidiarität verstoßenden Eingriff in nationale Planungskompetenz darstellen würde, der überdies aufgrund unnötiger Bürokratisierung sogar positive Entwicklungen im Flughafeninfrastrukturbereich bremsen könnte.
 5. Zu unterstützen ist der Vorschlag der Europäischen Kommission, der darauf abzielt, der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) mehr Kompetenzen zu übertragen. Das Ziel der EASA ist die Förderung höchstmöglicher Sicherheits- und Umweltstandards in der Zivilluftfahrt. Die Mitgliedstaaten haben derzeit nicht die gleichen Wettbewerbsbedingungen, da diese die Bestimmungen der ICAO nach wie vor nicht einheitlich umsetzen. Insofern ist es sinnvoll die EASA als eine Art Zwischenbehörde zu installieren und deren Kompetenzbereich auf die Flughafensicherheit auszuweiten, um die Einhaltung einheitlicher Sicherheitsvorschriften zu gewährleisten.
 6. Die von der Europäischen Kommission angestrebte Förderung der Intermodalität wird begrüßt. Eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht zu unterstützen. Insbesondere im Fernverkehr könnten Bahnverbindungen dazu beitragen, reine Zubringerflüge auf Kurzstrecken abzulösen. Es darf hierbei jedoch nicht zu dirigistischen Vorgaben kommen, sondern vielmehr ist seitens der Europäischen Kommission ein System anzustreben, welches die Intermodalität fördert ohne in die individuelle Wettbewerbssituation zwischen Fluggesellschaften und Bahnunternehmen regulierend einzugreifen.
 7. Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf, der eine Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste aus dem Jahr 1996 notwendig macht. Diese hat sich in der Vergangenheit bewährt, eine weitergehende Öffnung des Marktes wird als wenig sinnvoll erachtet, da die von der Europäischen Union anvisierte Zielsetzung – mehr Wettbewerb und Senkung der Betriebskosten der Airlines – in weiten Bereichen erreicht wurde. Überlegungen für noch weitergehende gesetzlich vorgeschriebene Liberalisierungsmaßnahmen müssen immer im kritischen Licht der möglichen Konsequenzen für die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter und der Auswirkungen auf das Niveau der Sicherheit gesehen werden. Eine Erhöhung der Zahl der Abfertigungsdienste bedeutet zugleich erhöhten Verkehr im Rampenbereich. Daneben steht zu befürchten, dass die Stundenlöhne der Mitarbeiter der Abfertigungsdienste bei einer weiteren Liberalisierung weiter sinken könnten.
 8. Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Richtlinienentwurf zur Einführung eines einheitlichen Rahmens zur Festlegung von Flughafenentgelten wird in seiner

jetzigen Gestalt kritisch gesehen. In Deutschland besteht hierzu kein Bedarf, da seit Jahrzehnten ein Rechtsrahmen zur Festsetzung und Genehmigung von einem Teil der Flughafenentgelte gemäß § 43 LuftVZO existiert, der sich bewährt hat. Die Flughafenentgelte werden in Deutschland derzeit von den Landesluftfahrtbehörden nach Konsultation mit den Nutzern genehmigt (dabei werden bereits die ICAO-Prinzipien „Transparenz, Gleichbehandlung, Kostenbezug“ zugrunde gelegt, die Eingang in den Richtlinienentwurf gefunden haben), wobei deren Angemessenheit und Kontrolle durch die unabhängigen Gerichte und Kartellbehörden erfolgen kann. Die Genehmigung der Entgelte umfasst gemäß § 43a LuftVZO bereits die Start- und Landeentgelte, die Gebühren für das Abstellen der Flugzeuge und das Benutzen der Fluggasteinrichtungen sowie an einigen Standorten auch die Entgelte für Zentrale Infrastruktur. Eine weitergehende Genehmigungspflicht für Entgelte erscheint daher nicht notwendig. Gleichwohl ist anzuerkennen, dass in vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Prozesse der Entgelterhebung nicht diesen strengen Regularien wie in Deutschland unterworfen sind, so dass ein europaweit einheitlicher Regelungsrahmen, der Raum für individuelle Kunden- und Verkehrsstrukturen, für verschiedene Geschäftsmodelle sowie für die Gestaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur lässt, zu begrüßen ist. Es darf jedoch ausdrücklich nicht zu einer Überregulierung kommen.

II. Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fordert die Bundesregierung auf

- sicherzustellen, dass der in Deutschland prognostizierten Verkehrsentwicklung im Luftverkehr dadurch Rechnung getragen wird, dass - neben einer optimierten Regulierung am Boden - der Aus- und Neubau der Hub- und Großflughäfen intensiv vorangetrieben wird.
- darauf hinzuwirken, dass die Bedeutung der deutschen Hub-Flughäfen im Rahmen der Schaffung eines europäischen Luftverkehrsnetzes besondere Aufmerksamkeit findet.
- darauf hinzuwirken, dass die Einrichtung einer einheitlichen Beobachtungsstelle für die mittelfristige Flughafenkapazitätsplanung unter Federführung der Europäischen Kommission abgelehnt wird.
- sich für eine Ausweitung der Zuständigkeiten der EASA auf den Bereich der Flughafensicherheit einzusetzen.
- den Ausbau intermodaler Verkehrskonzepte zu fördern, zugleich jedoch sicherzustellen, dass eine dirigistische Verkehrssteuerung seitens der Europäischen Gemeinschaft verhindert wird.
- darauf hinzuwirken, dass eine Revision der Bodenabfertigungsrichtlinie der Europäischen Union aus dem Jahr 1996 zur Zeit nicht weiter verfolgt wird.
- sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen des Entgelt- und Richtlinienentwurfs der Europäischen Gemeinschaft - neben der Möglichkeit eine nationale zentrale Regulierungsbehörde zu schaffen - auch die Möglichkeit eingeräumt wird, bestehende Regulierungsansätze in den Nationalstaaten zu nutzen und weiter zu entwickeln.