

Donnerstag, 10. Mai 2012

I

(Entscheidungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

ENTSCHEIDUNGEN

EUROPÄISCHES PARLAMENT

Zukunft der Regionalflughäfen und des Luftverkehrs in der EU

P7_TA(2012)0152

Entscheidung des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2012 zur Zukunft der regionalen Flughäfen und Luftverkehrsdienste in der EU (2011/2196(INI))

(2013/C 261 E/01)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“ (COM(2006)0819),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Die EU und ihre Nachbarregionen: Ein neues Konzept für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich“ (COM(2011)0415),
- unter Hinweis auf seine Entscheidung vom 7. Juni 2011 zu dem Thema „Verkehrsbezogene Anwendungen der globalen Satellitennavigationssysteme – kurz- und mittelfristige Politik der EU“ ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf das Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (COM(2011)0144),
- gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0094/2012),

⁽¹⁾ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.⁽²⁾ Angenommene Texte, P7_TA(2011)0250.

Donnerstag, 10. Mai 2012

- A. in der Erwägung, dass es zurzeit keine allgemein anerkannte Definition für den Begriff „Regionalflughafen“ gibt; in der Erwägung, dass Flughäfen, deren Haupteinzugsgebiet über einer Hauptstadt liegt, nicht in den Geltungsbereich dieses Berichts fallen; in der Erwägung, dass bei den Regionalflughäfen bzw. „Nicht-Drehkreuzflughäfen“ je nach den vom Flughafen angebotenen Flugverbindungen, dem Passagieraufkommen und den Verbindungen mit den wichtigsten Städten und Flughäfen zwischen größeren und kleineren Flughäfen zu unterscheiden ist, und in der Erwägung, dass die Kommission gemeinsame Kriterien festlegen sollte, um eine geeignete Definition des Begriffs „Regionalflughafen“ zu ermöglichen, die allen zuvor genannten Punkten Rechnung trägt; in der Erwägung, dass der Begriff „Regionalluftverkehrsdienst“ jedoch als ein Luftverkehrsdienst definiert werden sollte, der an einem Regionalflughafen startet und/oder landet; in der Erwägung, dass es in der laufenden Debatte um Regionalflughäfen unerlässlich sein wird, deren unterschiedliche Rollen herauszuarbeiten und insbesondere zwischen Inselflughäfen und Flughäfen, die Flüge in schwer erreichbare oder wirtschaftlich schwache Regionen anbieten, zu unterscheiden;
- B. in der Erwägung, dass die Regionalluftfahrt, ebenso wie die anderen Verkehrsträger, wesentlich zur Mobilität der Bürger beiträgt; in der Erwägung, dass eine bessere Anbindung und eine effiziente intermodale Mobilität maßgeblich zu einem besseren Zugang zu Regionen, Unternehmen und Tourismus, zur Entwicklung damit verbundener Dienstleistungen und zur Verbreitung von wirtschaftlichem Wohlstand beitragen können;
- C. in der Erwägung, dass in Bezug auf die Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Flugverbindungen in den Mitgliedstaaten ein Ungleichgewicht besteht, das auf die unterschiedliche materielle Situation der Bürger sowie den unterschiedlichen Entwicklungsgrad der Infrastruktur zurückzuführen ist;
- D. in der Erwägung, dass die durch die Luftfahrt ermöglichte Anbindung für Bürger und Unternehmen in EU-Regionen, insbesondere in schwer zugänglichen Regionen und Inseln, äußerst wichtig ist und dazu beiträgt, die wirtschaftliche Lebensfähigkeit solcher Gebiete sicherzustellen; in der Erwägung, dass die Flughäfen in Europa ein großes Netz von 150 000 Städteverbindungen bieten;
- E. in der Erwägung, dass zahlreiche Regionalflughäfen mit einem Quasi-Monopol eines Luftfahrtunternehmens konfrontiert sind, das diese Monopolstellung als Druckmittel einsetzen kann, um – u. a. in Bezug auf Flughafenengebühren und Luftsicherheitsentgelte – immer mehr Forderungen an die betreffenden Flughäfen und lokalen und/oder regionalen Behörden zu stellen;
- F. in der Erwägung, dass die Verkäufe im Einzelhandel an den Flughäfen aufgrund der Einführung restriktiver Richtlinien für Handgepäck seitens einiger Fluglinien deutlich gesunken sind; in der Erwägung, dass die Auswirkungen der „ein-einziges-Gepäckstück“-Vorschrift, die von den Fluggesellschaften und insbesondere von den Billigfluglinien, die hauptsächlich diese Flughäfen nutzen, praktiziert wird, zusammen mit weiteren Maßnahmen zur Kostendämpfung das Reisen erschweren und an einigen Regionalflughäfen zu einem dramatischen Absatzrückgang des Einzelhandels am Boden geführt haben; in der Erwägung, dass ein Drittel der Einzelhandelsgewinne an Flughäfen der Förderung von Fluglinien durch die Verrechnung von Landegebühren zugutekommt;
- G. in der Erwägung, dass die spanische Regierung Fluglinien die Anwendung der „ein-einziges-Gepäckstück“-Vorschrift beim Abflug von spanischen Flughäfen ausdrücklich untersagt hat;
- H. in Anerkennung der Tatsache, dass die Großflughäfen in einigen Mitgliedsländern der EU in einer Kapazitätskrise stecken;
- I. mit der Feststellung, dass die Finanz- und Staatsschuldenkrise die Bedingungen für die Finanzierung von Flughäfen erheblich verändert hat, insbesondere für „Nicht-Drehkreuzflughäfen“;
- J. in der Erwägung, dass der Bau neuer Regionalflughäfen auf einer Kosten-Nutzen-Analyse basieren sollte;

Donnerstag, 10. Mai 2012

- K. in der Erwägung, dass die Investitionen des öffentlichen Sektors in die Reform von Flughäfen ein bestimmtes Verhältnis zwischen dem investierten Betrag und der Anzahl der Passagiere, welche die Infrastruktur nutzen, widerspiegeln sollten;

Wirtschaftlichkeit regionaler Luftverkehrsdienste

1. unterstreicht die Notwendigkeit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung für Luftverkehrsdienste von wirtschaftlichem und öffentlichem Interesse, insbesondere bei denen, die abgelegenen Regionen, Inseln und Gebieten in äußerster Randlage aufgrund ihrer Ablegenheit und ihrer physischen und natürlichen Merkmale eine Anbindung bieten, um ihre volle Zugänglichkeit und lückenlose territoriale Anbindung zu gewährleisten; betont, dass die derzeitigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aufrechterhalten werden sollten; ist der Auffassung, dass solche Dienstleistungen ohne öffentliche Gelder wirtschaftlich nicht tragbar sein könnten; hebt hervor, wie wichtig die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen in äußerster Randlage und die Förderung ihrer Einbindung in andere Regionen für die Überwindung des bestehenden wirtschaftlichen Gefälles zwischen den betreffenden Regionen und den übrigen Teilen Europas sind;
2. ist der Ansicht, dass die Vermeidung einer Verbreitung von Regionalflughäfen wünschenswert ist, und weist darauf hin, dass die Entwicklung von Regionalflughäfen zielgerichtet sein sollte, um die Schaffung von ungenutzten oder nicht effizient genutzten Flughafeninfrastrukturen zu vermeiden, die zu einer wirtschaftlichen Belastung für die verantwortlichen Behörden führen würde; ist im Gegenteil davon überzeugt, dass die bestehenden Verbindungen besonders in Gebieten mit geografischen Nachteilen (wie z. B. Inseln) ausgebaut werden sollten; bewertet in diesem Sinne jegliche Initiative zur Stärkung der Rolle des öffentlichen Verkehrs und die Förderung der Anbindung, auch per Straßenverkehr, als positiv; betont, dass die öffentlichen Mittel, die an die Regionalflughäfen gehen, mit den in den Artikeln 106 und 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union für staatliche Beihilfen vorgesehenen Regelungen vereinbar sein müssen; ist der Ansicht, dass eine Sanktionsregelung für die Luftfahrtgesellschaften vorgesehen werden müsste, die Regionalflughäfen, die Finanzmittel erhalten, vor Ablauf der vereinbarten Fristen verlassen;
3. fordert die Kommission auf, den Beschluss 2012/21/EU über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2, wonach die Schwelle für den Bezug staatlicher Beihilfen für Flughäfen ohne die Verpflichtung zur Information der Kommission auf 200 000 Passagiere/Jahr gesenkt wurde, zu überprüfen, wobei zu bedenken ist, dass es in den Gemeinschaftlichen Leitlinien heißt, dass ein Flughafen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 500 000 Passagieren/Jahr kosteneffizient betrieben werden kann;
4. ist der Ansicht, dass die regionalen Flughäfen aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und die Wirtschaft von den nationalen und regionalen Behörden angemessen gefördert werden sollten, dass sie Gegenstand einer Konsultation auf lokaler und regionaler Ebene sein sollten und dass sie auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse die Möglichkeit haben sollten, Finanzmittel aus den EU-Fonds und aus anderen von der EU bereitgestellten Finanzierungsmechanismen zu beantragen; legt der Kommission nahe, die Möglichkeiten zu berücksichtigen, die die regionalen Flughäfen als ein Teil des zentralen europäischen Transportnetzes bieten;
5. fordert, dass die Kriterien für den Erhalt von Subventionen und öffentlichen Geldern klar geregelt und transparent gestaltet sind;
6. ruft die Kommission auf, bei künftigen Änderungen der Leitlinien für die Luftfahrt ein ausgewogenes Konzept zu verfolgen, um, unter Berücksichtigung der für die Gewährleistung der Intermodalität erforderlichen Entwicklung der Infrastruktur, für eine sozial und wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung regionaler Luftverkehrsdienste zu sorgen, dabei auch den Zugang zu solchen Dienstleistungen für EU-Bürger sicherzustellen und die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit zu beachten;
7. fordert die Kommission auf, bei der Entwicklung von Regionalflughäfen und dem Bau neuer Regionalflughäfen (insbesondere in den Ländern, in denen sich die nationalen Flughäfen in einer geografischen Randlage befinden) besonderes Augenmerk auf eine ausgewogene Entwicklung der den Ebenen I und II der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) entsprechenden Regionen zu legen, um so auch in Regionen, die verkehrsunünstig und weitab von den Metropolen liegen, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern und eine Entstehung von echten Drehkreuzen für Wirtschaft und Verkehr zu unterstützen;
8. betont, dass eine angemessene Entwicklung der Regionalflughäfen parallel zu einer Entwicklung des Tourismussektors beiträgt, der für viele europäische Regionen von entscheidender Bedeutung ist;

Donnerstag, 10. Mai 2012

9. stellt fest, dass der Fremdenverkehr gegenüber der Wirtschaftskrise eine große Widerstandskraft aufweist und dass allen wirtschaftspolitischen Elementen und allen wirtschaftspolitischen Handlungen, die ihn fördern und gut funktionieren lassen, z. B. Projekten im Bereich des Flugverkehrs und der Infrastruktur der Flughäfen, eine besondere Aufmerksamkeit entgegengebracht werden muss;

10. unterstreicht, dass bestimmte Regionalflughäfen nur in der touristischen Hochsaison betrieben werden, was häufig mit zusätzlichen organisatorischen Schwierigkeiten, erhöhten Stückkosten usw. verbunden ist; fordert die Kommission auf, die Besonderheiten und die Problematik dieser saisonalen Regionalflughäfen bei der Verabschiedung neuer Rechtsvorschriften für den Sektor zu berücksichtigen;

11. betont, dass Regionalflughäfen immer wichtiger für Charterfluglinien und für Billigfluglinien werden; hebt hervor, dass die Hauptanreize für Charterfluglinien heutzutage das Angebot von Langstreckenflügen zu Urlaubszielen sind, wobei die Flugzeuge geringeren Sitzabstand und weniger Bordservice im Vergleich zu Fluggesellschaften mit Linienverkehr haben, und dass diese Charterfluglinien vorzugsweise von Regionalflughäfen starten, welche keinen Liniendienst anbieten und dabei mit ihren Flügen wettbewerbsfähiger sind als Billigfluglinien mit ihren Kurzstreckenflugzeugen; erinnert daran, dass Schmalrumpfflugzeuge für Kurzstreckenflüge bevorzugt werden, besonders dort, wo Netzwerk-Fluggesellschaften Drehkreuze von Regionalflughäfen aus anfliegen, und dass diese Flugzeuge auch von Billigfluggesellschaften (Low Cost Carriers) bevorzugt werden;

12. fordert die Kommission auf, die ordnungsgemäße Anwendung europäischer und nationaler Rechtsvorschriften über soziale und arbeitsrechtliche Bedingungen bei den Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten, damit die Beschäftigten an Regionalflughäfen nicht Opfer von Sozialdumping werden und damit ein fairer Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen im Flugverkehrssektor gewährleistet werden können; fordert, dem Flughafenpersonal angemessene Vertragsbedingungen zu gewähren, insbesondere an den Flughäfen, deren Luftverkehr größtenteils von den Billigfluglinien bestritten wird;

13. äußert sich besorgt darüber, dass gewisse Praktiken von häufig an Regionalflughäfen ansässigen Billigfluglinien zu einer Verschlechterung der Dienstleistungsqualität für die Passagiere und zu verschlechterten Arbeitsbedingungen für die Arbeitskräfte führt; ist angesichts der derzeitigen aggressiven Handelspraktiken einiger an Regionalflughäfen ansässiger Billigfluglinien, die so ihre marktbeherrschende Stellung ausnutzen, und angesichts der Tatsache, dass gewerblicher Handel eine bedeutende Einnahmequelle für regionale Flughäfen darstellt, besorgt über die „ein-einziges-Gepäckstück“-Vorschrift sowie andere Einschränkungen des zulässigen Handgepäckes, die von bestimmten Fluglinien auferlegt wurden; vertritt die Ansicht, dass diese Praktiken einen Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht darstellen, und ist der Auffassung, dass diese Einschränkungen möglicherweise einen Missbrauch der Position von Luftfahrtunternehmen darstellen; fordert deshalb die Mitgliedstaaten auf, für die Luftfahrtunternehmen verbindliche gemeinsame Höchstgrenzen bezüglich der Beschränkungen festzulegen, und ist der Auffassung, dass Kontrollen der Gewichtsbeschränkung und der Abmessungen des Handgepäckes vor der Ankunft am Flugsteig erfolgen sollten;

14. fordert dazu auf, dass Verkäufe des Einzelhandels an Flughäfen als „wesentliche Gegenstände“ berücksichtigt werden müssen, wie dies zurzeit bei Gegenständen wie Mänteln der Fall ist; begrüßt die Entscheidung Spaniens, die in Ziffer 13 dargelegten Praktiken in seinem Hoheitsgebiet⁽¹⁾ zu verbieten, und fordert die Kommission auf, zu prüfen, ob eine ähnliche Maßnahme für sämtliche Luftverkehrsdienste aus Europa eingeführt werden kann;

15. ist der Auffassung, dass der Warentransport einen positiven Faktor für die Regionalflughäfen darstellt, da er zu Entwicklung und Arbeitsplätzen beitragen kann, insbesondere durch die Einrichtung von Bodenabfertigungsdiensten in Verbindung mit der Schaffung von an Regionalflughäfen angebotenen Handlungszentren; fordert die Kommission auf, eine Strategie auszuarbeiten, die den Warentransport fördert und die Zusammenarbeit zwischen benachbarten Regionalflughäfen erleichtert;

16. fordert die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf, Pläne einzureichen, die auf die Entwicklung und den effizienten Einsatz der bestehenden regionalen Flughäfen abzielen;

⁽¹⁾ Gesetz 1/2011 (4. März 2011) zur Einrichtung des staatlichen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zur Änderung des Gesetzes 21/2003 zur Luftfahrtsicherheit (7. Juli 2003).

Donnerstag, 10. Mai 2012

17. ist der Ansicht, dass Regionalflughäfen keine Instrumente zur Erhöhung der staatlichen Defizite sein sollten und sich grundsätzlich mittelfristig als wirtschaftlich tragfähig erweisen sollten;

Umwelt und Innovation

18. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, die Entwicklung des Gemeinsamen Unternehmens für die Errichtung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR) und der Initiative „Clean Sky“ sowie die umgehende Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum zu beschleunigen; stellt fest, dass Regionalflughäfen durch die Arbeit von SESAR und die wichtige Rolle des Europäischen Geostationären Navigationsüberlagerungsdienstes (EGNOS) von Projekten wie standortfremden Kontrolltürmen, Geschwindigkeits- und Überlastungsmanagement sowie verbesserten Betriebsverfahren profitieren werden;

19. anerkennt, dass Flughäfen „mit koordinierten Zeitnischen“ nicht über das gleiche Kapazitätsmanagement verfügen wie Flughäfen „ohne koordinierte Zeitnischen“; ist der Auffassung, dass an vielen Regionalflughäfen große nutzbare Kapazitätsreserven vorhanden sind und dass durch die Nutzung dieser Kapazitätsreserven Überlastung und Warteschleifen an Großflughäfen reduziert und die Auswirkungen auf die Umwelt eingeschränkt werden können; anerkennt, dass eine gute Anbindung zwischen den Großflughäfen und den nahe gelegenen Regionalflughäfen zur Verringerung der Überlastung beitragen kann;

20. unterstreicht, dass die regionalen Flughäfen insofern als Motor für Innovationscluster fungieren, als sie geringere Standortkosten für Unternehmensneugründungen, insbesondere in entlegenen Regionen, bieten;

21. fordert die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen Behörden auf, neben wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkten auch ökologische, räumliche, geologische und meteorologische Faktoren sowie sonstige rationale Kriterien bei der Entscheidung über den Standort von Flughäfen und im Falle des Um- oder Ausbaus von regionalen Flughäfen zu berücksichtigen; unterstreicht aber auch, dass es wichtig ist, vorhandene Strukturen zu nutzen und zu modernisieren, bevor neue errichtet werden;

Überlastung und Multimodalität

22. merkt an, dass kürzlich durchgeführte Studien zeigen, dass europäische Regionen Direktverbindungen zu einigen der am meisten überlasteten Flughäfen verlieren, und ist enttäuscht darüber, dass sich die von der Europäischen Kommission durchgeführten Studien nur mit den größeren Flughäfen befassen; schlägt deshalb eine Ausweitung des Umfangs künftiger Studien auf Regionalflughäfen vor und empfiehlt der Kommission und den Mitgliedstaaten, zwischenzeitlich die Anbindung der Regionalflughäfen an die wichtigsten Flughäfen in den Mitgliedstaaten zu fördern, was zur Ankurbelung der wirtschaftlichen Tätigkeit im Umfeld der Regionalflughäfen beitragen und gleichzeitig eine Antwort auf das Problem der Überlastung des Flugverkehrs in Europa darstellen würde;

23. fordert sämtliche Parteien und Institutionen, die an der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 (geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 793/2004) beteiligt sind, auf, sich eher auf die Bereitstellung neuer Kapazitäten an Flughäfen zu konzentrieren, als darauf, regionale Flugdienste durch eine bestimmte Preisgestaltung aus dem Markt zu drängen; hält es für wesentlich, dass Regionalflughäfen Zugang zu Knotenpunkten haben, und ist der Ansicht, dass dies bei der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 berücksichtigt werden muss, insbesondere im Hinblick auf die Pläne für einen Sekundärhandel mit Zeitnischen und die anvisierte stufenweise Einführung von weiteren Marktmechanismen, einschließlich Primärhandel, die zu einer Gefährdung der Verbindungen zwischen Regionalflughäfen und größeren Knotenpunkten führen könnten;

24. fordert die Kommission auf, im Bereich der administrativen und rechtlichen Regelung des Managements von Zeitnischen auf Regionalflughäfen einen rationalen Ansatz zu verfolgen, ohne den es zu einer Einschränkung des Flugnetzes kommen könnte; ruft die Kommission auf, angesichts der Tatsache, dass große Drehkreuzflughäfen ihre maximale Kapazität nahezu erreicht haben, eine Strategie zur Zuweisung von Zeitnischen an regionale Flughäfen auszuarbeiten, die in der Lage ist, neue Luftverkehrsgesellschaften anzuziehen und den Wettbewerb sowie die Entlastung der Großflughäfen und die Entwicklung der regionalen Flughäfen zu fördern;

Donnerstag, 10. Mai 2012

25. bedauert, dass Regionalflughäfen, die sich weit von städtischen Zentren entfernt befinden, oft nicht angemessen an ein Verkehrsnetz am Boden angebunden sind; fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre intermodale Politik weiterzuentwickeln und in diese strategisch wichtigen Anbindungen, wie zum Beispiel an das Schienennetz, zu investieren, da eine Vernetzung der Regionalflughäfen mit dem übrigen Verkehrsnetz, auch mit anderen Flughäfen, dazu führt, dass bei Kapazitätsengpässen auf Drehkreuzflughäfen eher auf Regionalflughäfen ausgewichen wird;

26. stellt fest, dass das Fehlen von eindeutigen Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Regionalflughäfen durch eine entsprechende Verkehrsanbindung an die städtischen Zentren, unter anderem durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Regionen beeinträchtigt;

27. stellt fest, dass eine bessere Integration verschiedener Verkehrsmittel erforderlich ist; fordert die Kommission nachdrücklich auf, eine Mitteilung vorzulegen, durch die der Sektor darin bestärkt werden soll, eine Multimodalität zu entwickeln, bei der der Eisenbahn- und der Flugsektor gemeinsam ein kombiniertes Ticket aus Fahrkarte und Flugschein herausgeben; weist darauf hin, dass solche Verfahren schon in einigen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, und fordert daher alle Parteien auf, bewährte Verfahren in diesem Bereich auszutauschen;

28. stellt die dringende Notwendigkeit fest, in der Europäischen Union Flughafenkapazität sicherzustellen, um Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Wachstumsregionen zu vermeiden und damit Verkehrsverlagerungen in Nachbarregionen zu verhindern; ist der Ansicht, dass die Regionalflughäfen zur Entlastung der wichtigsten Flughäfen Europas und zur Behauptung der Führungsposition beitragen können;

29. ist der Auffassung, dass in den Netzentwicklungsplänen des Schienen- und Straßenverkehrs der Standort von Flughäfen zwecks Einbindung der Flughäfen in das entstehende Landverkehrsnetz berücksichtigt werden sollte; stellt fest, dass es erforderlich ist, ein Netz von Regionalflughäfen zu entwickeln, die ein integrales Bindeglied zu den „Drehkreuzflughäfen“ darstellen, um auf diese Weise die Mobilitätsmöglichkeiten der Bewohner zu verbessern und den Gütertransport zu rationalisieren;

30. merkt an, dass ein gut ausgebautes Netz von Regionalflughäfen auch die Sicherheit der Passagiere verbessern wird, indem unter anderem im Falle einer Wetterverschlechterung oder aufgrund anderer Ursachen ein Netz an Not- und Ersatzflughäfen garantiert wird;

31. hält die Einbeziehung der Spezialisierung im Bereich des Güterverkehrs für ein unverzichtbares Element, das für eine Ordnung des Flughafenetzes und die Optimierung der verfügbaren Infrastruktur unbedingt erforderlich ist; weist darauf hin, dass die geeignete Anwendung dieses Prinzips zusammen mit einer angemessenen Handhabung der Zeitslots zur Segmentierung des Personen- und Warenverkehrs zur Vermeidung einer Überlastung der Großflughäfen beitragen sollte; betont die Bedeutung der Regionalflughäfen in dieser Strategie;

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

32. hält die Rolle der Regionalflughäfen für den territorialen Zusammenhalt sowie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung für wesentlich, insbesondere in Regionen, in denen es an anderen Verkehrsmitteln mangelt; fordert deshalb die Einbeziehung der Regionalflughäfen in die zukünftige Politik der Transeuropäischen Verkehrsnetze; ist darüber hinaus fest davon überzeugt, dass die größeren Regionalflughäfen mit einem durchgängigen ganzjährigen Flugverkehr und einem nachweisbaren Beitrag für die wirtschaftliche Entwicklung, die Revitalisierung der Industrie und die Beschäftigung in der Region in die Planung für das TEN-V einbezogen werden sollten, insbesondere jene, die ein hohes Flugaufkommen innerhalb Europas und in Drittländer haben und zur Entwicklung multimodaler Verkehrsverbindungen in der betreffenden Region beitragen, und jene Regionalflughäfen, die zur Entlastung von Engpässen dienen können;

Donnerstag, 10. Mai 2012

33. betont, dass Regionalflughäfen in Grenzgebieten, die nahe beieinander liegen, hinsichtlich ihrer Kapazitäten zusammen und koordiniert arbeiten sollten und dass dies als Voraussetzung für eine EU-Kofinanzierung mit Mitteln aus den TEN-V sowie dem Kohäsions- und Regionalfonds gelten sollte;

34. ist überzeugt, dass Regionalflughäfen entsprechend der Mitteilung der Kommission (COM(2011)0415) als Teil des TEN-V eine führende Rolle bei der Schaffung eines größeren Gemeinsamen Europäischen Luftraumes mit einer Milliarde Menschen in der EU und den Nachbarländern spielen könnten;

35. bedauert, dass die Kommission dem Ersuchen des Parlaments und des Rates in Artikel 10 Absatz 4 des Beschlusses 884/2004/EG für eine Anbindung von Regionalflughäfen an das Netz keine Aufmerksamkeit gewidmet hat, insbesondere im Hinblick darauf, dass, zusammen mit der Entwicklung von Schienenverkehrsdiensten, Luftverkehrsdienste in die Regionen Europas sichergestellt werden müssen, da auf dem Luftweg unter bestimmten Umständen hinsichtlich Zeit, Kosten und Umweltauswirkungen effizienter weitere Märkte erreicht und kleinere Märkte bedient werden können; stellt dementsprechend fest, dass die Verbindung von Schienenverkehrsdiensten, insbesondere Hochgeschwindigkeits- und Fernverbindungen, mit Flughäfen von großer Bedeutung ist;

36. ist überzeugt, dass eine umfassendere Integration von Flughäfen in die TEN-V-Richtlinien den Zugang zu privater Finanzierung von Flughafeninfrastrukturprojekten erleichtern und ein positives Signal an die Kapitalmärkte senden wird; appelliert an die Kommission, während der Überprüfung des TEN-V dem wesentlichen Zusammenhang zwischen regionalen Flugdiensten und wirtschaftlicher Erholung Rechnung zu tragen;

Sicherheit

37. stellt fest, dass die Kosten für die Einführung von Sicherheitsmaßnahmen auf kleineren Regionalflughäfen proportional höher sind als auf Großflughäfen, da diese von den Größenvorteilen profitieren; ist jedoch der Ansicht, dass ein etwaiger Vorschlag zur Finanzierung von Sicherheitsmaßnahmen den Wettbewerb zwischen den Flughäfen und Flughafengruppen nicht verfälschen darf;

38. erinnert daran, dass die EU-Richtlinie über Flughafenentgelte⁽¹⁾ nur für Flughäfen mit mehr als 5 Millionen Fluggästen und/oder den größten Flughafen in jedem EU-Mitgliedstaat gilt; ist der Ansicht, dass eine Beurteilung der Auswirkungen auf kleine und mittlere Flughäfen ein zentraler Punkt jeder Überprüfung der relevanten Richtlinien sein sollte;

39. fordert den Rat auf, einen Standpunkt zu den Luftsicherheitsentgelten anzunehmen, und ist der Ansicht, dass striktere Sicherheitsmaßnahmen aus der allgemeinen Besteuerung durch die betreffenden Mitgliedstaaten bezahlt werden sollten, da die Flugsicherheit ein Aspekt der nationalen Sicherheit ist; betont, dass ähnliche Vorschriften für alle anderen Verkehrsmittel gelten sollten, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten;

40. bestätigt die Notwendigkeit einer zuverlässigen Ausrüstung zur Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen, durch die sichergestellt wird, dass ein großes Spektrum von Flüssigsprengstoffen mit hoher Wahrscheinlichkeit entdeckt wird, und fordert die Kommission auf, die Konsequenzen einer Beachtung der künftigen Anforderungen für die Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen für Regionalflughäfen zu bedenken;

41. macht auf die Auswirkungen aufmerksam, die die neuen Verordnungen auf die Luftfracht haben, und weist insbesondere darauf hin, dass viele Regionalflughäfen auf den Luftfrachtverkehr angewiesen sind; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, die wirtschaftlichen Konsequenzen dieser Verordnungen zu untersuchen, um sicherzustellen, dass Frachtunternehmen ihren Betrieb nicht in Staaten außerhalb der EU verlegen;

Transparenz

42. schlägt vor, dass die Unternehmen allen in sämtlichen EU-Staaten wohnhaften Personen die Option einer Zahlung mit einer gebührenfreien Kredit- oder Debitkarte anbieten müssen, und empfiehlt ferner, dass eine solche Karte keine monatlichen Gebühren oder Verwaltungsgebühren mit sich bringen darf, selbst wenn sie von einem anderen Unternehmen als der Fluggesellschaft angeboten wird, und dass, wenn für eine große Mehrheit der Fluggäste einer Fluggesellschaft zusätzliche Gebühren im Zusammenhang mit der Zahlung anfallen, diese verboten werden, als unvermeidliche Gebühren angesehen und deshalb direkt in den angegebenen Gesamtpreis integriert werden sollten;

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Donnerstag, 10. Mai 2012

43. unterstreicht, dass es keine gemeinsamen Leitlinien für die Größe und das Gewicht von Handgepäck oder aufgegebenem Gepäck auf EU-Flügen gibt, obwohl der Stauraum bei manchen Flugzeugen begrenzt sein kann; schlägt vor, dass die Kommission den Sektor ermutigt, gemeinsame Obergrenzen für Beschränkungen festzusetzen, da dies Fluggästen beim Reisen eine größere Sicherheit bieten würde; ist überzeugt, dass die ICAO in den Prozess einbezogen werden muss, damit eine solche Abmachung weltweit funktionieren kann;

44. stellt fest, dass einige Fluglinien Gebühren für aufgegebenes Gepäck berechnen, die oft unverhältnismäßig hoch erscheinen, und fordert die Kommission auf, im Hinblick auf die in Ziffer 13 genannten Praktiken sowie eine faire und transparente Preispolitik diese Vorgehensweise zu prüfen;

45. schlägt eine Höchstgrenze für die von den Fluglinien für Übergepäck zu berechnende Gebühr vor;

Zugänglichkeit

46. ersucht die Flughafenbetreibergesellschaften der Regionalflughäfen, behindertengerechte strukturelle Anpassungen vorzunehmen, um es behinderten Menschen zu ermöglichen, die verschiedenen Flughafenbereiche selbstständig zu erreichen und alle Serviceangebote problemlos zu nutzen;

47. unterstreicht, dass Regionalflughäfen aufgrund kleinerer Terminals, geringerer Komplexität und einfacherer Organisation einen Mehrwert für Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität, Fluggäste mit Familie usw. darstellen; fordert die Kommission, die Flughäfen und sonstigen Interessenträger auf, sich bei Planung und Bau ein Beispiel an leichter für die Fluggäste zugänglichen und einladenderen Terminals zu nehmen;

*

* *

48. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Schutz der finanziellen Interessen der EU — Betrugsbekämpfung — Jahresbericht 2010

P7_TA(2012)0196

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2012 zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Union – Betrugsbekämpfung – Jahresbericht 2010 (2011/2154(INI))

(2013/C 261 E/02)

Das Europäische Parlament,

— unter Hinweis auf seine Entschließungen zu früheren Jahresberichten der Kommission und des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF),

— unter Hinweis auf den Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 29. September 2011 mit dem Titel „Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Union – Betrugsbekämpfung – Jahresbericht 2010“ (KOM(2011)0595) und dessen Begleitunterlagen (SEK(2011)1107, SEK(2011)1108 und SEK(2011)1109) ⁽¹⁾,

— unter Hinweis auf den Elften Tätigkeitsbericht des OLAF – Jahresbericht 2011 ⁽²⁾,

— unter Hinweis auf den Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofs über die Ausführung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2010 zusammen mit den Antworten der Organe ⁽³⁾,

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-commission/2010_de.pdf

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/anti_fraud/documents/reports-olaf/rep_olaf_2010_de.pdf

⁽³⁾ ABl. C 326 vom 10.11.2011, S. 1.