

**Ausschuss der Regionen****COTER-V-026****96. Plenartagung am 18./19. Juli 2012****STELLUNGNAHME
des Ausschusses der Regionen****"FLUGHAFENPAKET"****DER AUSSCHUSS DER REGIONEN**

- begrüßt das Ziel, die notwendigen Rahmenbedingungen für eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu schaffen, weist jedoch darauf hin, dass weitere Schritte unternommen werden müssen, um den steigenden Kapazitätsbedarf ausreichend zu decken. Insbesondere ist es wichtig, die Infrastruktur an überlasteten Flughäfen auszubauen, die freien Kapazitäten der regionalen Flughäfen stärker zu berücksichtigen, die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes zügig voranzutreiben und wettbewerbsfähige Betriebszeiten, auch in der Nacht, sicherzustellen;
- verweist auf die Notwendigkeit, die intermodale Verknüpfung der Flughäfen mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern. Dies steigert die Wettbewerbsfähigkeit und gewährleistet eine ausreichende Anbindung der Regionen an das europäische und weltweite Luftverkehrsnetz;
- stimmt zu, dass im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes die kosteneffizienteste Maßnahme zu wählen ist, um Lärminderungsziele zu erreichen, ist jedoch der Auffassung, dass die vorgesehene Kontrollbefugnis der Europäischen Kommission über das gemäß dem Subsidiaritätsprinzip zulässige Maß an Kompetenz für die Kommission hinausgeht. Betriebsbeschränkungen müssen unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und lokaler Besonderheiten von den regionalen Gebietskörperschaften festgelegt werden. Eine zusätzliche Kontrollbefugnis der Europäischen Kommission ist weder erforderlich noch verhältnismäßig;
- begrüßt die weitere Öffnung und Harmonisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste. Dies führt zu mehr Wettbewerb und letztlich zu einer noch besseren Qualität der an den EU-Flughäfen angebotenen Bodenabfertigungsdienste. Um ungünstige Auswirkungen auf die bestehenden Beschäftigungsverhältnisse, die Luftverkehrssicherheit und die Flughafenkapazität zu vermeiden, sollte es möglich sein, lokale Besonderheiten an den Flughäfen in geeigneter Weise zu berücksichtigen;
- begrüßt den Ansatz der Europäischen Kommission, marktbasierende Instrumente einzuführen, um die knappen Infrastrukturkapazitäten an ausgelasteten Flughäfen optimal zu nutzen, wobei allerdings darauf zu achten ist, dass der Anschluss der Regionen an das Luftverkehrsnetz gewährleistet bleibt.

Berichterstatter

Roland Werner (DE/ALDE), Staatssekretär im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Referenzdokumente

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Flughafenpolitik in der Europäischen Union – Kapazität und Qualität zur Förderung des Wachstums, guter Verkehrsverbindungen und einer nachhaltigen Mobilität
COM(2011) 823 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinien 2002/30/EG
COM(2011) 828 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinien 96/67/EG
COM(2011) 824 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Europäischen Union (Neufassung)
COM(2011) 827 final

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Bemerkungen (zu COM(2011) 823 final)

1. teilt die Auffassung, dass Flughäfen einen unverzichtbaren Bestandteil eines modernen und leistungsfähigen Verkehrsnetzes bilden. Von ihnen gehen wichtige Impulse auf die wirtschaftliche Entwicklung, den Arbeitsmarkt und den Tourismus in den einzelnen Regionen aus. Zugleich stärken sie den territorialen Zusammenhalt innerhalb der Europäischen Union;
2. teilt die Auffassung, dass immer mehr EU-Bürger unter dem von Luftfahrzeugen von Flughäfen ausgehenden Lärm, insbesondere während der Nacht, leiden und daher eine aktive Lärmbekämpfungsstrategie zur Minderung unerwünschter Folgen notwendig ist;
3. unterstützt das Ziel der Europäischen Kommission, die Potentiale des Luftverkehrs, insbesondere des prognostizierten Luftverkehrswachstums, bestmöglich auszuschöpfen und auszubauen;
4. hebt hervor, dass die EU die Investitionen in die Modernisierung des Flughafenetzes und den Bau neuer Flughäfen vor allem unter Anwendung innovativer Finanzinstrumente fördern könnte, um ein dauerhaftes Wirtschaftswachstum der EU sowie eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Beziehungen zum Rest der Welt zu gewährleisten;
5. folgt der Sichtweise, dass die Kapazität der Flughafeninfrastruktur und der stetig wachsende Reise- bzw. Transportbedarf in einem zunehmenden Missverhältnis stehen. Bereits heute sind einige europäische Flughäfen überlastet oder arbeiten an ihrer Kapazitätsgrenze. Neue Kapazitäten, insbesondere an den Drehkreuz-Flughäfen, können nicht immer in dem Maße bereitgestellt werden, wie es die Nachfrage verlangt. Aus diesem Grund ist zu erwarten, dass sich die Kapazitätsengpässe in den nächsten Jahren weiter verschärfen;
6. begrüßt das Ziel, den zunehmenden Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken und die notwendigen Rahmenbedingungen für eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu schaffen. Der Ausschuss weist jedoch darauf hin, dass die im Flughafenpaket vorgeschlagenen Maßnahmen hierfür nicht ausreichend sind;
7. weist darauf hin, dass an vielen regionalen Flughäfen ausreichend Infrastrukturkapazitäten zur Verfügung stehen, um Flughäfen mit Kapazitätsengpässen wirkungsvoll zu entlasten, und dadurch die Anbindung der Regionen verbessert werden kann;
8. stellt fest, dass weitere Schritte unternommen werden müssen, um den steigenden Kapazitätsbedarf ausreichend zu decken. Insbesondere ist es wichtig, die Infrastruktur an überlasteten Flughäfen auszubauen, die freien Kapazitäten der regionalen Flughäfen stärker zu berücksichtigen, die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraumes zügig

voranzutreiben und wettbewerbsfähige Betriebszeiten, auch in der Nacht, sicherzustellen. Außerdem müssen die kleinen Regionalflughäfen entschieden unterstützt werden, um die großen Flughäfen zu ergänzen und die bestehenden Infrastrukturen optimal auszulasten;

9. verweist auf die Notwendigkeit, die intermodale Verknüpfung der Flughäfen mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern. Dies steigert die Wettbewerbsfähigkeit und gewährleistet eine ausreichende Anbindung der Regionen an das europäische und weltweite Luftverkehrsnetz;
10. sieht in der effizienteren Zuweisung von Zeitnischen eine geeignete Möglichkeit, die knappen Infrastrukturkapazitäten an ausgelasteten Flughäfen optimaler zu nutzen. Er begrüßt den Ansatz der Europäischen Kommission, hierfür marktbasierende Instrumente einzuführen, wobei darauf zu achten ist, dass der Anschluss der Regionen an das Luftverkehrsnetz gewährleistet bleibt;
11. befürwortet den Vorschlag, die Regeln und Verfahren zur Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen zu überarbeiten. Das Ziel, die Vorgehensweise bei der Anwendung des ausgewogenen Ansatzes zu harmonisieren, soll im Einklang mit der Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu einem besseren Schutzniveau für die Fluglärmbeeinträchtigten führen;
12. begrüßt das Ziel, den Markt für Bodenabfertigungsdienste weiter zu liberalisieren. Dies führt zu mehr Wettbewerb und letztlich zu einer noch besseren Qualität der Dienstleistungen. Um ungünstige Auswirkungen auf die bestehenden Beschäftigungsverhältnisse, die Luftverkehrssicherheit und die Flughafenkapazität zu vermeiden, sollte es möglich sein, lokale Besonderheiten an den Flughäfen in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Zudem ist darauf zu achten, dass die Regelungen zu keiner Ungleichbehandlung der Dienstleistungsunternehmen führen. Das Ziel der Europäischen Kommission, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, ist nur zu erreichen, wenn für alle Beteiligten die gleichen Bedingungen gelten;
13. äußert seine Besorgnis über die Vorschläge der Kommission und die noch weitergehenden Vorschläge gemäß der "allgemeinen Ausrichtung" des Rates, die Gebühren für die Bodenabfertigungsinfrastruktur im Einklang mit der Richtlinie über Flughafenengebühren (Richtlinie 2009/12/EG) und darüber hinaus zu regulieren. Solche Gebühren machen üblicherweise einen sehr kleinen Teil der Gesamteinkünfte von Flughäfen aus, insbesondere bei Regionalflughäfen, die gerade über die neu vorgeschlagene Schwelle von zwei Mio. Fluggästen pro Jahr kommen, und es handelt sich dabei auch in absoluten Zahlen nur um kleine Beträge. Es kann durchaus sein, dass der Verwaltungskostenaufwand größer ist als die potentiellen Nutzeffekte, da Flughäfen ohnehin schon verpflichtet sind, solche Gebühren auf objektive und transparente Art und Weise festzulegen;
14. betont die Bedeutung der allgemeinen Luftfahrt für den Luftverkehr in der EU. Sie ermöglicht es den Unternehmern, die Wohlstand und Arbeitsplätze schaffen, sich mit größtmöglicher

Flexibilität fortzubewegen, und sie steigert die Wirtschaftskraft von Regionen in Randlage und in äußerster Randlage, was bezüglich Zeitnischen und Zugang zu Flughäfen von besonderer Bedeutung ist;

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (zu COM(2011) 828 final)

15. begrüßt das Ziel, die Verfahren und Regeln zur Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen zu präzisieren und den Abwägungsprozess transparenter zu gestalten. Hierdurch wird der bisher uneinheitlichen Anwendung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten entgegengewirkt. Zudem erhalten die Fluglärm betroffenen ein vergleichbares Lärmschutzniveau. Der Ausschuss stellt jedoch fest, dass der Verordnungsvorschlag insbesondere hinsichtlich der Lärmbewertung und der Kosten-Wirksamkeitsanalyse noch nicht mit der Richtlinie 2002/49/EG zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm abgestimmt ist und deshalb zu einem höheren Verwaltungsaufwand führen würde, der mit höheren Kosten verbunden ist und der Akzeptanz des Luftverkehrs abträglich wäre;
16. erwartet, dass sich mit der Umwandlung der bisherigen Richtlinie in eine Verordnung die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen erhöht und Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Europäischen Union vermieden werden;
17. folgt dem Ansatz der Europäischen Kommission, dass im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes die kosteneffizienteste Maßnahme zu wählen ist, um Lärminderungsziele zu erreichen. Die Gesundheit und Sicherheit der Flughafenanwohner sind dabei allerdings ebenfalls weitestgehend und nicht nur optional zu berücksichtigen. Damit wird es den Mitgliedstaaten ermöglicht, die wirtschaftlichen Auswirkungen von Lärmschutzmaßnahmen mit den berechtigten Schutzbedürfnissen der Fluglärm betroffenen in Einklang zu bringen;
18. befürwortet grundsätzlich das Ziel, den Grenzwert für "knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge" anzuheben. Damit wird dem technischen Fortschritt bei der Entwicklung leiserer Flugzeuge Rechnung getragen. Der Ausschuss gibt jedoch zu bedenken, dass Frachtflugzeuge den strengeren Grenzwert von 10 EPNdB (*Effective Perceived Noise* in Dezibel) weniger häufig erfüllen als Passagierflugzeuge. Demzufolge sind Frachtfluggesellschaften von einem möglichen Verbot von "knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge" ungleich stärker betroffen. Daher empfiehlt der Ausschuss den Grenzwert innerhalb einer angemessenen Übergangsphase in geringerem Maße anzuheben. Bereits mit einer Erhöhung des Grenzwertes auf 8 EPNdB ist mit einer erheblichen Lärmentlastung zu rechnen;
19. ist der Auffassung, dass eine unabhängige Beschwerdestelle auf Ebene der Mitgliedstaaten notwendig ist;
20. begrüßt die Anwendung des ausgewogenen Ansatzes, um die Lärmbetroffenheit zu reduzieren bzw. zu begrenzen. Dies sichert den Mitgliedstaaten die notwendige Flexibilität bei der

Lärmbekämpfung. Dabei folgt der Ausschuss der Sichtweise der Europäischen Kommission, dass Betriebsbeschränkungen nur als letzte Maßnahme ergriffen werden sollten;

21. unterstützt das Ziel, die Regeln für die Bewertung von Fluglärm zu präzisieren und den Bewertungsprozess transparenter zu gestalten. Die vorgesehene Anhörung der Lärmbetroffenen führt zu mehr Akzeptanz bei der Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen. Der Ausschuss gibt jedoch die Empfehlung, den Mitgliedstaaten einen angemessenen Spielraum bei der Zusammensetzung des im Verordnungsentwurf vorgesehenen "Forums für technische Zusammenarbeit" einzuräumen. Sofern bereits ähnliche Kommissionen in den Mitgliedstaaten eingerichtet sind, sollte es möglich sein diese anzuerkennen, um keine zusätzlichen Gremien zu schaffen;
22. ist der Auffassung, dass die in Anhang I des Verordnungsentwurfes genannte Lärmbewertungsmethode, die auf dem ECAC-Bericht Dok. 29 "Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen" beruht, nicht geeignet ist, die Transparenz des Lärmbewertungsverfahrens zu erhöhen. Eine zusätzliche Bewertungsmethode führt dazu, dass die Vergleichbarkeit z.B. zu der Umgebungslärmrichtlinie oder den nationalen Berechnungsvorschriften verloren geht und unnötiger bürokratischer Aufwand entsteht. Zur Lärmbewertung sollte deshalb auf die Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) verwiesen werden;
23. ist der Auffassung, dass die vorgesehene Kontrollbefugnis der Europäischen Kommission, Betriebsbeschränkungen vor deren Einführung zu überprüfen und gegebenenfalls auszusetzen, über das gemäß dem Subsidiaritätsprinzip zulässige Maß an Kompetenz für die Kommission hinausgeht. Betriebsbeschränkungen müssen unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und lokaler Besonderheiten von den regionalen Gebietskörperschaften festgelegt werden. Eine zusätzliche Kontrollbefugnis der Europäischen Kommission ist weder erforderlich noch verhältnismäßig. Zudem wird dadurch das Ziel der Verordnung, die Zahl der von Fluglärm betroffenen Menschen zu reduzieren, keinesfalls besser erreicht;
24. sieht in der Definition der Begriffe "Luftfahrzeug" und "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug", in der Aktualisierung der Lärmhöchstwerte sowie des Bescheinigungsverfahrens und in der Änderung der Methodik und des technischen Berichts wesentliche Inhalte der Verordnung. Insofern eignen sich diese Punkte nicht, der Europäischen Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu übertragen;

Bodenabfertigungsdienste (zu COM(2011) 824 final)

25. teilt die Auffassung der Europäischen Kommission, dass den Bodenabfertigungsdiensten eine Schlüsselfunktion innerhalb der Luftverkehrskette zukommt. Effiziente und qualitätsorientierte Bodenabfertigungsdienste tragen wesentlich zur Gewährleistung eines leistungs- und wettbewerbsfähigen Luftverkehrssystems bei;

26. begrüßt die weitere Öffnung und Harmonisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste. Hierdurch ist zu erwarten, dass sich die Qualität der an den Flughäfen der Gemeinschaft angebotenen Bodenabfertigungsdienste weiter verbessern wird. Dies kommt den Fluggesellschaften, Spediteuren und Fluggästen gleichermaßen zugute. Um ungünstige Auswirkungen auf die bestehenden Beschäftigungsverhältnisse, die Luftverkehrssicherheit und die Flughafenkapazität zu vermeiden, sollte es möglich sein, lokale Besonderheiten an den Flughäfen in geeigneter Weise zu berücksichtigen;
27. befürwortet eine Regelung des Übergangs von Personal zwischen den Dienstleistern. Er bittet in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob von der Möglichkeit des von den Mitgliedsstaaten zu bestimmenden Personalübergangs bereits unmittelbar aus Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch die Vergabestellen ohne weitere Umsetzungsakte der Mitgliedstaaten Gebrauch gemacht werden kann sowie hinsichtlich der Übernahme von Mitarbeitern mögliche Übernahmeparameter definiert werden können;
28. weist darauf hin, dass nicht alle Regelungen des Zulassungsverfahrens ausreichend ausgestaltet sind. Insbesondere zur Frage der Festlegung der zeitlichen Abfolge von Verfahrensschritten, einer Sonderregelung, mit der die unpraktikable aufschiebende Wirkung von Klagen aufgehoben wird, der Zuständigkeit bei der Durchführung des Zulassungsverfahrens sowie der Vergabekriterien sind Nachbesserungen anzustreben;
29. folgt der Sichtweise der Europäischen Kommission, dass den Flughäfen eine entscheidende Rolle bei der Koordination der Bodenabfertigungsdienstleister zukommt. Der Ausschuss gibt jedoch zu bedenken, dass die Flughäfen diese Funktion nur erfüllen können, wenn die hierfür notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen innerhalb der Mitgliedstaaten sichergestellt sind. Zudem verursachen diese Aufgaben zusätzliche Kosten, welche die Flughäfen nur schwer am Markt erwirtschaften können;
30. betont, dass die weitere Öffnung des Marktes nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf die Luftsicherheit führen darf. Um das hohe Sicherheitsniveau auf den Flughäfen der Gemeinschaft zu gewährleisten, ist eine ausreichende Aus- und Fortbildung des Personals erforderlich;
31. hält es für wichtig, die Ausbildungsdauer so zu bemessen, dass eine ausreichende Qualität der Bodenabfertigungsdienste sichergestellt ist. Vor dem Hintergrund, dass Bodenabfertigungsdienste eine Zulassung erhalten sollen, die in allen Mitgliedstaaten anerkannt wird, empfiehlt der Ausschuss den Aus- und Fortbildungsumfang so zu gestalten, dass vergleichbare Qualifikationsstandards geschaffen werden. Hierbei ist auf Kosteneffizienz und Beschäftigungsförderung zu achten;
32. hält fest, dass die Vergabe von Unteraufträgen lediglich Drittanbietern vorbehalten ist. Flughafenbetreiber und Flughafenutzer sollen diese Möglichkeit nicht erhalten. Dies stellt aus Sicht des Ausschusses eine wettbewerbsverzerrende Diskriminierung dar und ist mit dem

Ziel des Verordnungsentwurfes, den Wettbewerb zu stärken, nicht vereinbar. Unter Berücksichtigung präziser Regeln sollte die Unterauftragsvergabe für alle Anbieter von Bodenabfertigungsdienstleistungen erlaubt sein;

Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)

33. ist der Auffassung, dass die Überarbeitung der Verordnung einen wichtigen Beitrag leistet, die knappen Infrastrukturkapazitäten noch effizienter zu nutzen. Angesichts des prognostizierten Luftverkehrswachstums und der nicht im gleichen Maße wachsenden Flughafeninfrastruktur entstehen zunehmend Einschränkungen für die Fluggesellschaften, die nachgefragten Verkehrsdienstleistungen ausreichend zu bedienen. Dies ist ein Hemmnis für die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs und somit auch für die Regionen;
34. vertritt die Meinung, dass wenn die unabhängige Aufsichtsbehörde mit der Entscheidung über die Höhe des Entgelts für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen befasst wurde, das Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen befugt sein sollte, die Entgelte bei den Nutzern in der ursprünglich vorgesehenen Höhe zu erheben, bis die unabhängige Aufsichtsbehörde eine endgültige Entscheidung getroffen hat. Dadurch würde der Anreiz für mutwillige Anfechtungen von Entscheidungen über die Höhe von Entgelten verringert;
35. begrüßt grundsätzlich die Einführung marktwirtschaftlicher Instrumente zur Vergabe von Zeitnischen. Damit wird sichergestellt, dass diejenigen Fluggesellschaften eine Zeitnische erhalten, die diese auch am besten nutzen können. Es ist darauf zu achten, dass der Anschluss der Regionen an das Luftverkehrsnetz gewährleistet bleibt;
36. weist darauf hin, dass nicht alle Folgen des Handels mit Zeitnischen ausreichend dargestellt sind. Insbesondere lässt die Europäische Kommission unerwähnt, wie sich der Handel mit Zeitnischen auf die regionalen Flughäfen und damit auf die regionale Konnektivität auswirken wird;
37. hält es für möglich, dass Fluggesellschaften ihre Zeitnischen, die sie an überlasteten Drehkreuz-Flughäfen besitzen, vorrangig dem Langstreckenverkehr zur Verfügung stellen. Dies würde die Anbindung der regionalen Flughäfen an die Drehkreuze schwächen. Daher fordert der Ausschuss, geeignete Maßnahmen vorzusehen, um den Anschluss der Regionen an das weltweite Luftverkehrsnetz sicherzustellen;
38. ist erfreut über die Absicht, die Unabhängigkeit des Flughafenkoordinators zu stärken. Der Verordnungsentwurf ermöglicht es den Fluggesellschaften ihre Zeitnischen zukünftig auch gegen einen entgeltlichen Ausgleich zu übertragen. Die Übertragung ist an die Zustimmung des Flughafenkoordinators gebunden und muss durch diesen bestätigt werden. Deshalb ist es nach Auffassung des Ausschusses umso wichtiger, dass der Flughafenkoordinator seine Entscheidung unabhängig und objektiv treffen kann;

39. ist der Auffassung, dass eine unentgeltliche Zuteilung von Zeitnischen, nur um diese anschließend verkaufen zu können, nicht zielführend sein könnte. Die Zustimmung zum Handel mit Zeitnischen sollten Fluggesellschaften insbesondere dann erhalten, wenn sie nachweisen können, dass sie die Zeitnische zuvor auch regelmäßig genutzt haben;
40. hält die Änderung der Mindestnutzungsregel für Zeitnischen für akzeptabel. Diese Maßnahme erhöht den Druck, die erhaltenen Zeitnischen besser auszulasten. Gleichzeitig ist die Berücksichtigung von Sonderereignissen (beispielsweise Streiks, Vulkanasche) zu gewährleisten. Es ist zu erwarten, dass zukünftig mehr Zeitnischen in den Zeitnischenpool zurückgegeben oder an eine andere Fluggesellschaft verkauft werden. Dies erleichtert den Marktzugang anderer Luftfahrtunternehmen zu überlasteten Flughäfen;
41. begrüßt die Möglichkeit, dass Flughäfen über die Entgeltordnung Einfluss auf die möglichst frühzeitige Rückgabe nicht benötigter bzw. reservierter Zeitnischen nehmen können. Dies stellt sicher, dass Zeitnischen nicht blockiert, sondern von anderen Fluggesellschaften genutzt werden können.
42. anerkennt die Notwendigkeit der Festlegung "lokaler Vorschriften", um zu gewährleisten, dass der Rechtsrahmen jenen Regionen und Flughäfen ausreichend Flexibilität gewährt, in denen die spezifischen Gegebenheiten gebührend berücksichtigt werden müssen. Unter solchen Umständen ist der regionale Beitrag für die Zwecke einer optimalen und effizienten Nutzung der Kapazität auf den einzelnen Flughäfen unabdingbar;
43. ist der Ansicht, dass die Europäische Kommission mit dem vorgeschlagenen Recht auf die Bestimmung von "Netzflughäfen" – wodurch sie die Mitgliedstaaten dazu auffordern kann, einzelne Flughäfen differenziert und gesondert zu behandeln – gemäß dem Subsidiaritätsprinzip ihre Befugnisse überschreitet;
44. ist besorgt über die Absicht der Europäischen Kommission, einen "Netzmanager" vorzusehen, und insbesondere darüber, dass dieser Stelle wichtige und weitreichende Befugnisse übertragen werden sollen, obwohl klare Angaben zu ihrer Governance fehlen.

II. ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE

Änderungsvorschlag 1

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (zu COM(2011) 828 final)

Artikel 2

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
(5) "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug" ein ziviles Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von weniger als 10 EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago festgelegt sind, erhält;	(5) "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug" ein ziviles Luftfahrzeug, das die im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) festgelegten Höchstwerte um eine kumulative Marge von weniger als 10 <u>8</u> EPNdB (Effective Perceived Noise in Dezibel) <u>für einen Übergangszeitraum von 4 Jahren und danach um eine kumulative Marge von weniger als 10 EPNdB</u> unterschreitet, wobei die kumulative Marge die in EPNdB ausgedrückte Zahl ist, die man durch Addieren der einzelnen Margen (d. h. der Differenzen zwischen dem bescheinigten Lärmpegel und dem zulässigen Lärmhöchstpegel) jeder der drei Referenzlärmmesspunkte, wie sie im Band I Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen von Chicago festgelegt sind, erhält;

Begründung

1. Frachtflugzeuge erfüllen den im Verordnungsentwurf vorgeschlagenen Grenzwert von 10 EPNdB weniger häufig als Passagierflugzeuge. Demzufolge sind Frachtfluggesellschaften von einem möglichen Verbot von "knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge" ungleich stärker betroffen.
2. Mit der Schaffung eines angemessenen Übergangszeitraums erhalten Fluggesellschaften die Möglichkeit, die gegebenenfalls notwendige Modernisierung ihrer Flugzeugflotte unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten planen und durchzuführen zu können.

Änderungsvorschlag 2

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (zu COM(2011) 828 final)

Artikel 10

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Kontrollbefugnis 1. Unbeschadet anhängiger Beschwerdeverfahren kann die Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen vor deren Anwendung überprüfen. Stellt die Kommission fest, dass die Entscheidung die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt oder dem Unionsrecht anderweitig widerspricht, kann sie die Entscheidung aussetzen. 2. Die zuständigen Behörden übermitteln der Kommission Angaben, aus denen die Einhaltung dieser Verordnung hervorgeht. 3. Die Kommission beschließt im Beratungsverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2, insbesondere unter Berücksichtigung der Kriterien in Anhang II, ob die zuständige Behörde die Betriebsbeschränkung einführen darf. Die Kommission teilt ihren Beschluss dem Rat und dem betreffenden Mitgliedstaat mit. 4. Ergeht innerhalb von sechs Monaten nach Eingang der Angaben gemäß Absatz 2 kein Beschluss der Kommission, kann die zuständige Behörde die geplante Betriebsbeschränkung anwenden.	Kontrollbefugnis 1. Unbeschadet anhängiger Beschwerdeverfahren kann die Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats oder von sich aus Entscheidungen über Betriebsbeschränkungen vor deren Anwendung überprüfen. Stellt die Kommission fest, dass die Entscheidung die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt oder dem Unionsrecht anderweitig widerspricht, kann sie die Entscheidung aussetzen. 2. Die zuständigen Behörden übermitteln der Kommission Angaben, aus denen die Einhaltung dieser Verordnung hervorgeht. 3. Die Kommission beschließt im Beratungsverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2, insbesondere unter Berücksichtigung der Kriterien in Anhang II, ob die zuständige Behörde die Betriebsbeschränkung einführen darf. Die Kommission teilt ihren Beschluss dem Rat und dem betreffenden Mitgliedstaat mit. 4. Ergeht innerhalb von sechs Monaten nach Eingang der Angaben gemäß Absatz 2 kein Beschluss der Kommission, kann die zuständige Behörde die geplante Betriebsbeschränkung anwenden.

Begründung

1. Betriebsbeschränkungen sollten, wie bisher auch, allein von den Mitgliedstaaten ausgesprochen werden können. Der Rat hat sich in diesem Sinne bereits geäußert und den entsprechenden Artikel im Kommissionsvorschlag gestrichen. Die obenstehende Streichung ist darüber hinaus im Einklang mit Ziffer 23 der Stellungnahme.
2. In seiner derzeitigen Form birgt Artikel 10 die Gefahr, dass regionale Mediationsvereinbarungen in Frage gestellt werden. Diese Vereinbarungen zwischen den Flughäfen, der betroffenen Region und den Bürgern werden oftmals erst nach jahrelangen schwierigen und zermürbenden Verhandlungen abgeschlossen. Der deutsche Bundesrat, der österreichische Bundesrat, der

französische Senat und die Erste Kammer des niederländischen Parlaments sind zu dem Schluss gekommen, dass die Kontrollbefugnis der Europäischen Kommission in Artikel 10 gegen das Subsidiaritätsprinzip der EU verstößt.

Änderungsvorschlag 3

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (zu COM(2011) 828 final)

Artikel 11

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:	Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:
(a) Definitionsänderungen für die Begriffe Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 3 und knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 4;	(a) Definitionsänderungen für die Begriffe Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 3 und knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug gemäß Artikel 2 Nummer 4;
(b) Änderungen und Aktualisierungen der Lärmhöchstwerte gemäß Artikel 4 und Artikel 8 sowie des Bescheinigungsverfahrens gemäß Artikel 6 Absatz 1;	(b) Änderungen und Aktualisierungen der Lärmhöchstwerte gemäß Artikel 4 und Artikel 8 sowie des Bescheinigungsverfahrens gemäß Artikel 6 Absatz 1;
(c) Änderungen der Methodik und des technischen Berichts gemäß Anhang I.	(c) Änderungen der Methodik und des technischen Berichts gemäß Anhang I.

Begründung

Die Definition der Begriffe "Luftfahrzeug" und "knapp die Vorschriften erfüllendes Luftfahrzeug", die Änderung der Lärmhöchstwerte sowie des Bescheinigungsverfahrens und die Änderung der Methodik und des technischen Berichts sind wesentliche Inhalte der Verordnung. Insofern eignen sich diese Punkte nicht, der Europäischen Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu übertragen.

Änderungsvorschlag 4

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (zu COM(2011) 828 final)

Artikel 12

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel genannten Bedingungen übertragen.</p>	<p>1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den im vorliegenden Artikel genannten Bedingungen übertragen.</p>
<p>2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 gilt ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit.</p>	<p>2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 gilt ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit.</p>
<p>3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im <i>Amtsblatt der Europäischen Union</i> oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.</p>	<p>3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im <i>Amtsblatt der Europäischen Union</i> oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.</p>
<p>4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.</p>	<p>4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.</p>
<p>5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 11 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäi-</p>	<p>5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 11 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäi-</p>

schen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.	sehen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.
---	--

Begründung

Änderungsvorschlag 3 und 4 stehen in direktem Zusammenhang. Die vorgeschlagene Streichung von Artikel 11 bedingt eine Streichung von Artikel 12.

Änderungsvorschlag 5

Bodenabfertigungsdienste (zu COM(2011) 824 final)

Artikel 13

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p><i>Inselflughäfen</i></p> <p>Für die Auswahl der Dienstleister auf einem Flughafen gemäß Artikel 7 bis 10 kann ein Mitgliedstaat eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf andere Flughäfen in diesem Mitgliedstaat ausdehnen, sofern</p> <p>(a) diese Flughäfen auf Inseln in demselben geographischen Gebiet liegen und</p> <p>(b) diese Flughäfen jeweils ein Verkehrsvolumen von mindestens 100.000 Fluggästen pro Jahr haben</p> <p>(c) und diese Ausdehnung von der Kommission genehmigt wird.</p> <p>Die Entscheidung über die Genehmigung der Ausdehnung ist ein Durchführungsrechtsakt, der nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 43 Absatz 2 erlassen wird. Diese Bestimmung lässt die EU-Vorschriften zu staatlichen Beihilfen unberührt.</p>	<p><i>Inselflughäfen</i></p> <p>Für die Auswahl der Dienstleister auf einem Flughafen gemäß Artikel 7 bis 10 kann ein Mitgliedstaat eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf andere Flughäfen in diesem Mitgliedstaat ausdehnen, sofern</p> <p>(a) diese Flughäfen auf Inseln in demselben geographischen Gebiet liegen und</p> <p>(b) diese Flughäfen jeweils ein Verkehrsvolumen von mindestens 100.000 Fluggästen pro Jahr haben</p> <p>(c) und diese Ausdehnung von der Kommission genehmigt wird.</p> <p><u>Auf Inselflughäfen können, wenn kein wirtschaftliches Interesse seitens der Unternehmen oder Fluggesellschaften an der Erbringung der in Artikel 6 Absatz 2 vorgesehenen Dienstleistungen besteht, die Flughafenbetreiber selbst die Verpflichtung übernehmen, diese für das gute Funktionieren der Infrastruktur erforderlichen Dienstleistungen zu erbringen.</u></p> <p>Die Entscheidung über die Genehmigung der Ausdehnung ist ein Durchführungsrechtsakt, der nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 43 Absatz 2 erlassen wird. Diese Bestimmung lässt die EU-Vorschriften zu staatlichen Beihilfen unberührt.</p>

Begründung

Artikel 13 des Verordnungsvorschlags bezieht sich auf die Möglichkeit, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf Inselflughäfen auszudehnen. Es sollte hinzugefügt werden, dass die Betreiber von Inselflughäfen verpflichtet sind, die in Artikel 6 Absatz 2 des Vorschlags vorgesehenen Dienstleistungen sicherzustellen, d.h. Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste sowie Fracht- und Postabfertigung. Außerdem sollte hinzugefügt werden, dass es dann, wenn die Erbringung dieser Dienstleistungen wirtschaftlich nicht rentabel ist, kein Unternehmen Interesse an ihrer Erbringung hat und auch die Fluggesellschaften nicht daran interessiert sind, sie mittels Selbstabfertigung zu erbringen, die Flughafenverwaltung selbst die Verpflichtung zur Erbringung dieser Dienstleistungen übernimmt. In diesem Zusammenhang ist nicht nur die wichtige Rolle zu berücksichtigen, die diese Infrastrukturen dabei spielen, die Zugänglichkeit und die Außenverbindung der Inseln zu gewährleisten, und es an gleichwertigen Alternativen gebricht. Die Infrastrukturen sind auch wichtig, um öffentliche Basisdienstleistungen zu erbringen, wie medizinische Notfalldienste, Brandlöschung, Meeresüberwachung und Seenotrettung sowie weitere Dienstleistungen, die von diesen Flughäfen aus unter Verwendung von Luftfahrzeugen (Hubschraubern) durchgeführt werden und auf keine andere Weise (z.B. ohne Treibstofflieferung) erbracht werden können.

Änderungsvorschlag 6

Bodenabfertigungsdienste (zu COM(2011) 824 final)

Artikel 28 Absatz 6

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Stimmt der Nutzausschuss der vom Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls vom Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen festgesetzten Höhe eines Entgelts nicht zu, so kann er bei der unabhängigen Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eine Entscheidung über die Höhe des Entgelts beantragen.	Stimmt der Nutzausschuss der vom Leitungsorgan des Flughafens oder gegebenenfalls vom Leitungsorgan der zentralen Infrastruktureinrichtungen festgesetzten Höhe eines Entgelts <u>für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen</u> nicht zu, so kann er bei der unabhängigen Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eine <u>Untersuchung der Begründung der</u> Entscheidung über die Höhe des Entgelts beantragen.

Begründung

Durch diesen Vorschlag wird im Wesentlichen ein detailliertes Beschwerdeverfahren eingeführt für den Fall, dass Uneinigkeit über die Gebühren herrscht, welche erhebliche Kosten mit sich bringen können – sowohl finanzieller Hinsicht als auch in Bezug auf den erforderlichen Zeitaufwand. Für einige Flughäfen, bei denen der Umsatz der Bodenabfertigung insgesamt weniger als 1% beträgt, ist ein derartiges Vorgehen nicht verhältnismäßig.

Änderungsvorschlag 7
Bodenabfertigungsdienste (zu COM(2011) 824 final)
Artikel 28 – neuer Absatz 8

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
	<p><u>Artikel 28</u> <u>Entgelte für die Nutzung zentraler Infrastruktureinrichtungen</u></p> <p>8. <u>Wird die unabhängige Aufsichtsbehörde gemäß Absatz 6 mit einer Entscheidung über die Höhe von Entgelten befasst, ist das Leitungsorgan der Infrastruktureinrichtung weiterhin befugt, die Entgelte für die Benutzung der betreffenden Infrastruktur in der ursprünglich vorgesehenen Höhe zu erheben, bis die unabhängige Aufsichtsbehörde eine endgültige Entscheidung getroffen hat. Entscheidet die unabhängige Aufsichtsbehörde, dass die Höhe der strittigen Entgelte überzogen war, muss das Leitungsorgan der Infrastruktureinrichtung die überzogenen Entgelte an die Nutzer dieser Infrastruktureinrichtung zurückerstatten.</u></p>

Begründung

Damit mutwillige Anfechtungen nicht nur unternommen werden, um die Erhebung eines Entgeltes bis zur Klärung eines Einspruches seitens der Nutzer zu verschieben, wäre es wichtig, dass Flughafenbehörden befugt sind, die Entgelte ab dem Zeitpunkt ihrer Festlegung in der ursprünglich vorgesehenen Höhe zu erheben. Dies ist von besonderer Bedeutung für Regionalflughäfen, da sie häufig nur über begrenzte Einkünfte aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten verfügen, insbesondere wenn Luftverkehrsunternehmen, die nur ein einziges Gepäckstück zulassen, eine dominierende Stellung einnehmen. Dies wäre eine aufkommensneutrale Methode zur Förderung der gewerblichen Zusammenarbeit, analog zum Gebührensystem für Flughäfen, um auf die Rückgabe von ungenutzten oder nicht reservierten Zeitnischen einzuwirken.

Änderungsvorschlag 8

Bodenabfertigungsdienste (zu COM(2011) 824 final)

Artikel 32 Absatz 3

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer halten diese Mindestqualitätsnormen ein. Außerdem halten die Flughafennutzer und Bodenabfertigungsdienstleister die Mindestqualitätsnormen in ihren Vertragsbeziehungen ein.	Die Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer halten diese Mindestqualitätsnormen ein. Außerdem halten die Flughafennutzer und Bodenabfertigungsdienstleister die Mindestqualitätsnormen in ihren Vertragsbeziehungen ein. <u>Der Flughafenbetreiber wird ermächtigt, die Mindestqualitätsstandards durchzusetzen. Die getroffenen Maßnahmen müssen transparent, verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein.</u>

Begründung

Mit Blick auf die Bedeutung der Bodenabfertigung für einen reibungslosen Flughafenbetrieb sind angemessene und verhältnismäßige Durchsetzungsmaßnahmen erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Mindeststandards eingehalten werden.

Änderungsvorschlag 9

Bodenabfertigungsdienste (zu COM(2011) 824 final)

Artikel 35

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
1. Bodenabfertigungsdienstleister können unbeschadet der Absätze 2, 3 und 4 Unteraufträge vergeben.	1. Bodenabfertigungsdienstleister <u>und selbst abfertigende Flughafennutzer</u> können unbeschadet der Absätze <u>von Absatz 2, 3 und 4</u> Unteraufträge vergeben.
2. Selbstabfertiger dürfen Unteraufträge für die Bodenabfertigung nur vergeben, wenn sie wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage sind, die Selbstabfertigung vorzunehmen.	2. Selbstabfertiger dürfen Unteraufträge für die Bodenabfertigung nur vergeben, wenn sie wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage sind, die Selbstabfertigung vorzunehmen.
3. Unterauftragnehmer dürfen keine Unteraufträge für die Bodenabfertigung vergeben.	3 2. Unterauftragnehmer dürfen keine Unteraufträge für die Bodenabfertigung vergeben.
4. Ein Bodenabfertigungsdienstleister im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 darf keine Unteraufträge für die Bodenabfertigung vergeben, es	4. Ein Bodenabfertigungsdienstleister im Sinne von Artikel 11 Absatz 1 darf keine Unterauf-

<p>sei denn, er ist wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage, diese Bodenabfertigungsdienste zu erbringen.</p> <p>5. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, tragen dafür Sorge, dass die Unterauftragnehmer den Verpflichtungen von Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß dieser Verordnung nachkommen.</p> <p>6. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, melden dem Leitungsorgan des Flughafens den Namen der betreffenden Unterauftragnehmer und deren Tätigkeiten.</p> <p>7. Beantragt ein Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Artikel 7 die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, so gibt er die Anzahl, die Tätigkeiten und die Namen der Unterauftragnehmer an, die er zu beschäftigen gedenkt.</p>	<p>träge für die Bodenabfertigung vergeben, es sei denn, er ist wegen höherer Gewalt vorübergehend nicht in der Lage, diese Bodenabfertigungsdienste zu erbringen.</p> <p>53. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, tragen dafür Sorge, dass die Unterauftragnehmer den Verpflichtungen von Bodenabfertigungsdienstleistern gemäß dieser Verordnung nachkommen.</p> <p>4. <u>Eine Unterauftragsvergabe ist nur an solche Auftragnehmer möglich, die ihre Qualifikation und Zuverlässigkeit nachgewiesen haben.</u></p> <p>5. <u>Die Vergabestelle kann die Anzahl der Unterauftragsnehmer begrenzen, wenn Platz- oder Kapazitätsgründe dies erforderlich machen.</u></p> <p>6. Alle Bodenabfertigungsdienstleister und selbst abfertigenden Flughafennutzer, die einen oder mehrere Unterauftragnehmer beschäftigen, melden dem Leitungsorgan des Flughafens den Namen der betreffenden Unterauftragnehmer und deren Tätigkeiten.</p> <p>7. Beantragt ein Bodenabfertigungsdienstleister im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Artikel 7 die Befugnis zum Erbringen von Bodenabfertigungsdiensten, so gibt er die Anzahl, die Tätigkeiten und die Namen der Unterauftragnehmer an, die er zu beschäftigen gedenkt.</p>
---	---

Begründung

1. Das Verbot der Unterauftragsvergabe für Flughäfen und Flughafennutzer führt zu deren Diskriminierung gegenüber den übrigen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten und verzerrt

den Wettbewerb. Dies ist mit dem Ziel des Verordnungsentwurfes, den Wettbewerb zu stärken, nicht vereinbar.

2. Die Anforderungen an Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistung sind von den Unterauftragnehmern in gleichem Maße zu erfüllen wie von den Auftraggebern. Darüber hinaus sollte es den Flughäfen erlaubt sein, die Anzahl der Unterauftragnehmer zu begrenzen, wenn dies aus Platzgründen erforderlich ist

Änderungsvorschlag 10

Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)

Artikel 3 Absatz 3 Ziffer ii)

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
auf Verlangen der Kommission, insbesondere wenn Neubewerber bei der Sicherstellung von Start- und Landemöglichkeiten auf dem betreffenden Flughafen auf schwerwiegende Probleme stoßen oder der Netzmanager es für notwendig erachtet, um die Kohärenz des Betriebsplans des Flughafens mit dem Betriebsplan des Netzes in Einklang mit Artikel 6 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission zu gewährleisten.	auf Verlangen der Kommission, insbesondere wenn Neubewerber bei der Sicherstellung von Start- und Landemöglichkeiten auf dem betreffenden Flughafen auf schwerwiegende Probleme stoßen oder der Netzmanager es für notwendig erachtet, um die Kohärenz des Betriebsplans des <u>Flughafens Netzes</u> mit dem Betriebsplan des <u>Netzes Flughafens</u> in Einklang mit Artikel 6 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission zu gewährleisten.

Begründung

Die Rolle des Netzmanagers sollte eher darin bestehen, auf Netzebene Koordinierungsaufgaben wahrzunehmen, als auf lokaler Ebene Anweisungen zu geben. Jeder Flughafen ist selbst für seinen Betriebsplan verantwortlich – nicht der Netzmanager.

Änderungsvorschlag 11

Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)

Artikel 3 Absatz 9

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Nach Aufforderung durch die Kommission, die auf eigene Initiative oder auf Initiative des Netzmanagers tätig wird, und nachdem die in Absatz 4 genannten Stellen konsultiert wurden, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass ein Flughafen ohne Klassifikationsstatus entsprechend als Netzflughafen klassifiziert wird. Die Entscheidung wird der Kommission übermittelt. Wenn die Kommission der Auffassung ist, dass der	Nach Aufforderung durch die Kommission, die auf eigene Initiative oder auf Initiative des Netzmanagers tätig wird, und nachdem die in Absatz 4 genannten Stellen konsultiert wurden, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass ein Flughafen ohne Klassifikationsstatus entsprechend als Netzflughafen klassifiziert wird. Die Entscheidung wird der Kommission übermittelt. Wenn die Kommission der Auffassung ist, dass der

Flughafen nicht mehr für das Netz von Interesse ist, ändert der Mitgliedstaat nach Konsultation der in Absatz 4 genannten Stellen den Status des Flughafens in einen Flughafen ohne Klassifikationsstatus um.	Flughafen nicht mehr für das Netz von Interesse ist, ändert der Mitgliedstaat nach Konsultation der in Absatz 4 genannten Stellen den Status des Flughafens in einen Flughafen ohne Klassifikationsstatus um.
---	--

Begründung

Die im Kommissionsvorschlag enthaltene Definition eines "Netzflughafens" ist sehr weit gefasst und überträgt der Kommission die Befugnis, subjektiv darüber zu befinden, ob ein Flughafen "einen Einfluss auf das Funktionieren des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes" hat. Mit einem "plötzlichen und deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens" ist insbesondere auf regionalen Flughäfen zu rechnen, weshalb das Konzept des "Netzflughafens" und der damit einhergehenden Verpflichtungen gestrichen oder zumindest enger gefasst werden sollte. Die Einfügung dieses Absatzes ist in keiner Weise gerechtfertigt, da das Konzept des "Netzflughafens" keine Auswirkungen auf diese Verordnung hat.

Änderungsvorschlag 12

Zeitmischen (zu COM(2011) 827 final)

Artikel 3 Absatz 10

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Wird ein Beschluss auf der Grundlage der Absätze 6, 8 oder 9 getroffen, so wird er vom Mitgliedstaat den in Artikel 4 genannten Stellen spätestens zum 1. April, sofern die Winterflugplanperiode betroffen ist, und spätestens zum 1. September, sofern die Sommerflugplanperiode betroffen ist, übermittelt.	Wird ein Beschluss auf der Grundlage der Absätze 6, <u>oder</u> 8 oder 9 getroffen, so wird er vom Mitgliedstaat den in Artikel 4 genannten Stellen spätestens zum 1. April, sofern die Winterflugplanperiode betroffen ist, und spätestens zum 1. September, sofern die Sommerflugplanperiode betroffen ist, übermittelt.

Begründung

Siehe Änderungsvorschlag 11.

Änderungsvorschlag 13

Zeitmischen (zu COM(2011) 827 final)

Artikel 5 Absatz 1

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
Der für einen Netzflughafen, einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sorgt nach	Der für einen Netzflughafen , einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sorgt nach

Konsultation der den Flughafen regelmäßig nutzenden Luftfahrtunternehmen, ihrer Verbände und des Leitungsorgans des Flughafens sowie, sofern vorhanden, des Koordinierungsausschusses für die Bestellung einer qualifizierten natürlichen oder juristischen Person zum Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator. Derselbe Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden.	Konsultation der den Flughafen regelmäßig nutzenden Luftfahrtunternehmen, ihrer Verbände und des Leitungsorgans des Flughafens sowie, sofern vorhanden, des Koordinierungsausschusses für die Bestellung einer qualifizierten natürlichen oder juristischen Person zum Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator. Derselbe Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden.
---	---

Begründung

Die Mitgliedstaaten und nicht die Europäische Kommission sind für all ihre Flughäfen zuständig, ob es sich nun um flugplanvermittelte oder koordinierte Flughäfen handelt.

Änderungsvorschlag 14
Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)
Artikel 6

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
<p><i>Artikel 6</i></p> <p>Transparenz der Tätigkeiten zur Koordination und Flugplanvermittlung</p> <p>1. Am Ende jeder Flugplanperiode legt der Koordinator oder Flugplanvermittler den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission einen Tätigkeitsbericht über die allgemeine Situation bezüglich der Zeitnischenzuweisung und/oder Flugplanvermittlung vor. Der Bericht bezieht sich insbesondere auf die Anwendung des Artikels 9 Absatz 5 und der Artikel 13 und 18 sowie über sämtliche an den Koordinierungsausschuss gerichteten Beschwerden über die Anwendung der Artikel 9 und 10 und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen. Der Bericht umfasst auch die Ergebnisse einer Befragung der interessierten Parteien über die Qualität der vom Koordinator erbrachten Dienste.</p> <p>2. Die Kommission kann ein Muster für den in Absatz 1 genannten Tätigkeitsbericht vorge-</p>	<p><i>Artikel 6</i></p> <p>Transparenz der Tätigkeiten zur Koordination und Flugplanvermittlung</p> <p>1. Am Ende jeder Flugplanperiode legt der Koordinator oder Flugplanvermittler den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission einen Tätigkeitsbericht über die allgemeine Situation bezüglich der Zeitnischenzuweisung und/oder Flugplanvermittlung vor. Der Bericht bezieht sich insbesondere auf die Anwendung des Artikels 9 Absatz 5 und der Artikel 13 und 18 sowie über sämtliche an den Koordinierungsausschuss gerichteten Beschwerden über die Anwendung der Artikel 9 und 10 und die entsprechenden Abhilfemaßnahmen. Der Bericht umfasst auch die Ergebnisse einer Befragung der interessierten Parteien über die Qualität der vom Koordinator erbrachten Dienste.</p> <p>2. Die Kommission kann ein Muster für den in Absatz 1 genannten Tätigkeitsbericht vorge-</p>

ben. Der Durchführungsrechtsakt wird nach dem Prüfverfahren des Artikels 16 Absatz 2 erlassen. 3. Der Koordinator richtet eine unentgeltlich zugängliche elektronische Datenbank ein und hält sie auf aktuellem Stand, die die folgenden Informationen enthält: ...	ben. Der Durchführungsrechtsakt wird nach dem Prüfverfahren des Artikels 16 Absatz 2 erlassen. 3. Der Koordinator richtet eine <u>für alle interessierten Parteien</u> unentgeltlich zugängliche elektronische Datenbank ein und hält sie auf aktuellem Stand, die die folgenden Informationen enthält: ...
--	--

Begründung

In Bezug auf die Zugänglichkeit und Transparenz von Informationen ist in Artikel 6 des Verordnungsvorschlags vorgesehen, dass der Koordinator eine unentgeltlich zugängliche elektronische Datenbank mit Informationen einrichtet. Es sollte ausdrücklich hinzugefügt werden, dass diese Informationen allen, nicht nur den Flughäfen und den Luftfahrtunternehmen, zur Verfügung gestellt werden müssen. In der vorhergehenden Verordnung (EWG) 95/93 wurden diese Informationen beschränkt auf interessierte Parteien (einschl. Luftfahrtunternehmen), insbesondere die Mitglieder des Koordinierungsausschusses oder die Beobachter im Ausschuss; andere Interessenten wie die Gebietskörperschaften wurden außen vor gelassen. Dies wurde im Vorschlag schon berichtigt (siehe letzter gestrichener Absatz auf Seite 33 von COM(2011) 827 final). Dennoch sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die Informationen der Datenbank jedem interessierten Dritten (lokalen Verwaltungen, universitären Studien- und Forschungszentren oder auch Beratungsfirmen, die an der Optimierung der öffentlichen Politiken und unternehmerischen Initiativen arbeiten) zur Verfügung gestellt werden müssen. Diese Öffnung würde weder die Regeln des freien Wettbewerbs verletzen noch das Geschäftsgeheimnis oder die gebührende Zurückhaltung der Unternehmensstrategien betreffen, da alle diese Informationen den Luftfahrtunternehmen selbst schon von vornherein zur Verfügung stehen. Zudem ermöglichen es die Informations- und Kommunikationstechnologien, dass diese Informationen gespeichert und jedem Interessenten unmittelbar unentgeltlich bzw. zu vernachlässigbaren Kosten zugänglich gemacht werden. Diese Informationen müssen der Öffentlichkeit daher als wertvolles Instrument zur Verfügung gestellt werden, mithilfe dessen nicht nur die Transparenz der Zeitnischenzuweisung verbessert, sondern auch die Planung der betreffenden Branche (Hotel-, Freizeit-, Gaststättengewerbe) gefördert und die koordinierte Ausübung der Verwaltungsbefugnisse erleichtert wird, z.B. Planung von touristischen Werbekampagnen durch die regionalen Gebietskörperschaften, Verhandlungsstrategien mit Reiseveranstaltern usw.

Änderungsvorschlag 15
Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)
 Artikel 7 Absatz 1

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Luftfahrtunternehmen, die einen Netzflughafen, einen flugplanvermittelten oder einen koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem Flugplanvermittler oder dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. Ergeben sich Änderungen bezüglich dieser Auskünfte, unterrichten die Luftfahrtunternehmen den Flugplanvermittler und den Koordinator unverzüglich. Alle einschlägigen Auskünfte sind in dem Format und in der Frist bereitzustellen, die vom Flugplanvermittler oder dem Koordinator vorgegeben wurden. Ein Luftfahrtunternehmen unterrichtet den Koordinator bei Beantragung der Zuweisung insbesondere darüber, ob es bezüglich der beantragten Zeitnischen in den Genuss des Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Nummer 2 kommen würde.</p>	<p>Luftfahrtunternehmen, die einen Netzflughafen, einen flugplanvermittelten oder einen koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem Flugplanvermittler oder dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. Ergeben sich Änderungen bezüglich dieser Auskünfte, unterrichten die Luftfahrtunternehmen den Flugplanvermittler und den Koordinator unverzüglich. Alle einschlägigen Auskünfte sind in dem Format und in der Frist bereitzustellen, die vom Flugplanvermittler oder dem Koordinator vorgegeben wurden. Ein Luftfahrtunternehmen unterrichtet den Koordinator bei Beantragung der Zuweisung insbesondere darüber, ob es bezüglich der beantragten Zeitnischen in den Genuss des Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Nummer 2 kommen würde.</p>

Begründung

Siehe Änderungsvorschlag 11.

Änderungsvorschlag 16
Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)
 Artikel 8 Absatz 1

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Der für einen koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass auf diesem Flughafen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt wird. Derselbe Koordinierungsausschuss kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht zumindest den Luftfahrtunternehmen offen, die den bzw. die Flughäfen regelmäßig nutzen, ferner ihren Verbänden, dem Leitungsorgan des betreffenden Flughafens, den betreffenden</p>	<p>Der für einen koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass auf diesem Flughafen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt wird. Derselbe Koordinierungsausschuss kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht zumindest den Luftfahrtunternehmen offen, die den bzw. die Flughäfen regelmäßig nutzen, ferner ihren Verbänden, dem Leitungsorgan des betreffenden Flughafens, den betreffenden</p>

<p>Flugsicherungsdienststellen, den Vertretern der den Flughafen regelmäßig nutzenden allgemeinen Luftfahrt, dem Netzmanager, dem Leistungsüberprüfungsgremium und der nationalen Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats.</p>	<p>Flugsicherungsdienststellen, den Vertretern der den Flughafen regelmäßig nutzenden allgemeinen Luftfahrt, dem Netzmanager, dem Leistungsüberprüfungsgremium und der nationalen Aufsichtsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats. <u>In begründeten Fällen können Vertreter von Gemeinden oder Regionen, in denen sich der Flughafen befindet, in den Koordinierungsausschuss berufen werden.</u></p>
---	---

Begründung

Die Forderung, auch Vertreter der lokalen Verwaltung (Gemeinden/Regionen) in den Koordinierungsausschuss aufzunehmen, ist nicht zielführend. Die Mitgliedstaaten sind bereits verpflichtet, Vertreter der nationalen Aufsichtsbehörden in das Gremium zu entsenden. Eine Beteiligung sollte nur dann erfolgen, wenn die besonderen Umstände dies erfordern.

Änderungsvorschlag 17
Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)
 Artikel 9 Absatz 8

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Der Koordinator berücksichtigt des Weiteren zusätzliche Leitlinien, die das Luftverkehrsgerwerbe auf Ebene der Union oder weltweit festgelegt hat, sowie örtliche, auf Vorschlag des Koordinierungsausschusses von dem für den betreffenden Flughafen zuständigen Mitgliedstaat oder einer anderen zuständigen Stelle gebilligte Leitlinien, sofern diese Leitlinien die unabhängige Stellung des Koordinators nicht beeinträchtigen, mit dem Recht der Union in Einklang stehen, die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität bezwecken und im Voraus der Kommission übermittelt und von dieser genehmigt wurden.</p>	<p>Der Koordinator berücksichtigt des Weiteren zusätzliche Leitlinien, die das Luftverkehrsgerwerbe auf Ebene der Union oder weltweit festgelegt hat, sowie örtliche, auf Vorschlag des Koordinierungsausschusses von dem für den betreffenden Flughafen zuständigen Mitgliedstaat oder einer anderen zuständigen Stelle gebilligte Leitlinien, sofern diese Leitlinien die unabhängige Stellung des Koordinators nicht beeinträchtigen, mit dem Recht der Union in Einklang stehen, die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität bezwecken und im Voraus der Kommission übermittelt und von dieser genehmigt wurden. <u>Lokale Vorschriften betreffen die Vergabe von Zeitnischen und die Überwachung deren Nutzung. Diese können zur Anwendung kommen, wenn Leistung oder Durchsatz durch vor Ort angewendete Vorschriften verbessert werden können. Sie müssen transparent und nicht diskriminierend sein.</u></p>

Begründung

Lokale Vorschriften gibt es bereits. Sie sind von wesentlicher Bedeutung, wenn es darum geht, den spezifischen/lokalen Gegebenheiten auf einem lokalen Flughafen Rechnung zu tragen (z.B. Umwelt, Zugänglichkeit, geografische Vielfalt, besondere Witterungsbedingungen). Ebenso wie die lokalen Gegebenheiten und Besonderheiten berücksichtigt werden müssen, wenn lärmbedingte Betriebsbeschränkungen in Erwägung gezogen werden, müssen besondere Umstände bei der Vergabe von Zeitnischen berücksichtigt werden. Es muss gewährleistet werden, dass ein Rechtsrahmen ausreichend Flexibilität bietet, um eine optimale und effiziente Nutzung der Kapazität der einzelnen Flughäfen sicherzustellen.

Änderungsvorschlag 18

Zeitnischen (zu COM(2011) 827 final)

Artikel 12 Absatz 1

<i>Kommissionsvorschlag</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Wurden für eine Strecke gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auferlegt, so kann ein Mitgliedstaat auf einem koordinierten Flughafen die für den vorgesehenen Flugbetrieb auf der betreffenden Strecke benötigten Zeitnischen reservieren. Werden die reservierten Zeitnischen auf der betreffenden Strecke nicht genutzt, so werden diese Zeitnischen anderen am Betrieb dieser Strecke gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen interessierten Luftfahrtunternehmen entsprechend Absatz 2 zur Verfügung gestellt. Wenn kein anderes Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und der betreffende Staat keine Ausschreibung gemäß Artikel 16 Absatz 10, Artikel 17 Absätze 3 bis 7 und Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 veranstaltet, werden die Zeitnischen entweder für eine andere gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Strecke reserviert oder wieder in den Pool eingestellt.</p>	<p>Wurden für eine Strecke gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auferlegt, so kann ein Mitgliedstaat auf einem koordinierten Flughafen die für den vorgesehenen Flugbetrieb auf der betreffenden Strecke benötigten Zeitnischen reservieren. <u>Hierbei sollen die Mitgliedstaaten den Flugstrecken, die Inseln mit dem Festland ihres jeweiligen Mitgliedstaats verbinden, besondere Aufmerksamkeit schenken.</u> Werden die reservierten Zeitnischen auf der betreffenden Strecke nicht genutzt, so werden diese Zeitnischen anderen am Betrieb dieser Strecke gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen interessierten Luftfahrtunternehmen entsprechend Absatz 2 zur Verfügung gestellt. Wenn kein anderes Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und der betreffende Staat keine Ausschreibung gemäß Artikel 16 Absatz 10, Artikel 17 Absätze 3 bis 7 und Artikel 18 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 veranstaltet, werden die Zeitnischen entweder für eine andere gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegende Strecke reserviert oder wieder in den Pool eingestellt.</p>

Begründung

Eine Verschärfung der Reservierungsbestimmung ist nicht erforderlich. Der bisherige VO-Entwurf räumt den Mitgliedstaaten bereits ausreichende Reservierungsrechte ein. Sofern keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bestehen, sollten auch für Inselflughäfen keine Reservierungsmöglichkeiten vorgesehen werden, um den Wettbewerb nicht unnötig zu beschränken.

Brüssel, den 19. Juli 2012

Die Präsidentin
des Ausschusses der Regionen

Mercedes BRESSO

Der Generalsekretär
des Ausschusses der Regionen

Gerhard STAHL

III. VERFAHREN

Titel	<ul style="list-style-type: none"> – Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Flughafenpolitik in der Europäischen Union – Kapazität und Qualität zur Förderung des Wachstums, guter Verkehrsverbindungen und einer nachhaltigen Mobilität – Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinien 96/67/EG – Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Europäischen Union – Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinien 2002/30/EG
Referenzdokumente	<p>COM(2011) 823 final COM(2011) 824 final – 2011/0397 (COD) COM(2011) 827 final – 2011/0391 (COD) COM(2011) 828 final – 2011/0398 (COD)</p>
Rechtsgrundlage	Artikel 100 Absatz 2 AEUV (obligatorische Befassung)
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 39 Buchstabe a)
Befassung	<p>Europäische Kommission: 1. Dezember 2011 Rat der Europäischen Union: 20. Januar 2012 Europäisches Parlament: 13. Januar 2012</p>
Beschluss der Präsidentin	20. Januar 2012
Zuständig	Fachkommission für Kohäsionspolitik
Berichterstatter	<p>Roland Werner (DE/ALDE) Staatssekretär im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr</p>
Analysevermerk	27. Februar 2012
Prüfung in der Fachkommission	11. Mai 2012
Annahme in der Fachkommission	11. Mai 2012
Abstimmungsergebnis	mehrheitlich
Verabschiedung auf der Plenartagung	19. Juli 2012

Frühere Ausschussstellungen	<ul style="list-style-type: none">– Stellungnahme vom 30. Juni 2011 zum Weißbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum" (CdR 101/2011 fin);– Stellungnahme vom 12. Februar 2009 "Einheitlicher Europäischer Luftraum II" (CdR 333/2008 fin)¹;– Stellungnahme vom 10. Oktober 2007 "Die Zukunft der europäischen Flughäfen" (CdR 406/2006 fin)²;– Stellungnahme vom 7. Juli 2005 zu dem "Entwurf von gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" (CdR 76/2005 fin)³;– Stellungnahme vom 17. Juni 2004 zum Thema "Billigfluglinien und Territorientwicklung" (CdR 63/2004 fin)⁴;– Stellungnahme vom 2. Juli 2003 zum Thema "Kapazität von Regionalflughäfen" (CdR 393/2002 fin)⁵.
------------------------------------	---

1 [ABl. C 120 vom 28.5.2009, S. 52.](#)

2 [ABl. C 305 vom 15.12.2007, S. 11.](#)

3 [ABl. C 31 vom 7.2.2006, S. 23.](#)

4 [ABl. C 318 vom 22.12.2004, S. 7.](#)

5 [ABl. C 256 vom 24.10.2003, S. 47.](#)