



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

COTER-VII/010

145. Plenartagung, 30. Juni–2. Juli 2021

STELLUNGNAHME

Die Zukunft der Regionalflughäfen – Herausforderungen und Chancen

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- verweist auf die besonders besorgniserregende Lage der Regionalflughäfen (Flughäfen, die keine Drehkreuzflughäfen sind und zu deren Haupteinzugsgebiet nicht die Hauptstadt des betreffenden Landes gehört), die mit einem abrupten Rückgang der Einnahmen (-68,8 % im Jahr 2020) und des Flugverkehrs (bis zu 95 %) konfrontiert sind, so dass im Oktober 2020 193 Flughäfen von Insolvenz bedroht waren; fordert die Europäische Kommission auf, eine Klassifikation der Flughäfen vorzunehmen;
- verweist auf die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, nach der die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2050 um 90 % reduziert werden sollen; empfiehlt den Flughäfen, ihre Emissionen zu senken (z. B. durch Anreize für die Verwendung neuer Kraftstoffe oder die Staffelung der von den Fluggesellschaften zu entrichtenden Gebühren), und unterstreicht die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die häufig Eigentümer oder Betreiber von Regionalflughäfen sind;
- betont, dass die Integration der Verkehrsträger vertieft werden muss, insbesondere des Flug- und Schienenverkehrs (z. B. durch die Einführung von Kombi-Tickets für Bahn und Flugzeug); hält es langfristig für geboten, die Einstellung von Kurzstreckenflügen in Erwägung zu ziehen;
- stellt fest, dass die Entwicklung der Regionen in hohem Maße von der Qualität ihrer Anbindung abhängt und dass Regionalflughäfen eine wichtige Rolle für den territorialen Zusammenhalt der EU spielen, ganz besonders im Falle von Inselgruppen, dünn besiedelten Regionen, Randgebieten, Regionen in äußerster Randlage und weniger entwickelten Regionen, wenn es ihnen an anderen geeigneten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fehlt; weist auch darauf hin, dass Regionalflughäfen ein außerordentlich wichtiger Teil der kritischen Infrastruktur sind, die von entscheidender Bedeutung für die Sicherheit eines Staates und seiner Bürger ist;
- fordert die Europäische Kommission auf, flexiblere und effizientere Regeln für öffentliche Beihilfen zu erarbeiten, die es gestatten, Regionalflughäfen in abgelegenen Regionen, auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage sowie in weniger entwickelten Regionen, in denen keine effizientere und nachhaltigere Alternative existiert, Finanzhilfe gemäß den einschlägigen Bestimmungen des EFRE und der Aufbau- und Resilienzfazilität zu gewähren; ist der Auffassung, dass kleine, nicht mit anderen Flughäfen im Wettbewerb stehende Regionalflughäfen mit einem Passagieraufkommen von jährlich bis zu einer Million Fluggästen von der Meldepflicht über öffentliche Beihilfen befreit werden sollten;
- fordert die Bereitstellung von EU-Mitteln für die Stärkung der Sicherheit, der Gefahrenabwehr, der Innovation und der Digitalisierung der Flughäfen sowie der Forschung und Entwicklung, insbesondere zur Reduzierung von Lärm und Emissionen; ist der Auffassung, dass öffentliche Investitionen in Regionalflughäfen mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und dem Grundsatz der „Vermeidung von Umweltschäden“ im Einklang stehen sollten.

Berichterstatter

Władysław Ortyl (EKR/PL), Präsident der Region Podkarpackie

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Die Zukunft der Regionalflughäfen – Herausforderungen und Chancen

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Aktuelle Situation der Regionalflughäfen

1. betont, dass es auf EU-Ebene keine allgemeingültige Definition des Begriffs Regionalflughafen gibt. Für die Zwecke dieser Stellungnahme wird davon ausgegangen, dass sich dieser Begriff auf Nicht-Drehkreuzflughäfen bezieht, zu deren Haupteinzugsgebiet nicht die Hauptstadt des betreffenden Landes gehört. Der Begriff sollte jedoch von der Europäischen Kommission auf der Grundlage von Kriterien wie der Art der angebotenen Verbindungen, dem Passagieraufkommen und der Zahl der Verbindungen zu anderen Flughäfen präzisiert werden. Der Ausschuss ersucht die Europäische Kommission deshalb, Kriterien aufzustellen, die eine Definition der verschiedenen Kategorien von Regionalflughäfen in den jeweiligen Randgebieten, auf Inseln bzw. in Gebieten in äußerster Randlage und in weniger entwickelten Regionen sowie der für diese Kategorien geltenden Finanzierungs- und Wettbewerbsregeln erlauben;
2. weist darauf hin, dass der Luftverkehr eine der am stärksten von der COVID-19-Pandemie betroffenen Branchen ist und dass die Lage der Regionalflughäfen besonders besorgniserregend ist. Mehr als 6 000 Verbindungen, die 2019 von europäischen Flughäfen aus bedient wurden, waren neun Monate nach Beginn der COVID-19-Krise immer noch nicht wieder in Betrieb.¹ Den größten Verlust im Bereich der Direktverbindungen, insbesondere im Passagierverkehr, haben die kleineren Regionalflughäfen zu verzeichnen. So fielen etwa in Treviso (Italien) 95 % der Verbindungen weg, in Vaasa (Finnland) 91 %, in Quimper (Frankreich) 87 % und in Burgas (Bulgarien) 82 %; bei den großen europäischen Frachtflughäfen, z. B. Lüttich (Belgien), war hingegen eine Zunahme des Frachtverkehrs um 10,7 % zu verzeichnen;
3. weist darauf hin, dass nach Schätzungen von Organisationen wie Eurocontrol² Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Anbieter von Flugsicherungsdiensten 2020 Nettoverluste in Höhe von 56,2 Milliarden Euro erlitten, dass die Zahl der Fluggäste um 1,7 Milliarden sank und dass 6,1 Millionen weniger Flüge durchgeführt wurden (dies war in vielen Fällen bestenfalls ein Rückgang um die Hälfte). Zudem gingen in Europa 191 000 Arbeitsplätze direkt in der Branche verloren. ACI³ geht davon aus, dass die Einnahmen der europäischen Flughäfen im Jahr 2020 infolge des plötzlichen Rückgangs des Passagierverkehrs erheblich, nämlich um 33,6 Milliarden Euro, gesunken sind (-68,8 %). Schätzungen von Eurocontrol vom Januar 2021 zufolge wird der Flugverkehr im günstigsten Falle 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen, im ungünstigsten Falle erst 2029;

¹ Airports Council International (ACI): Airport Industry Connectivity Report 2020.

² EUROCONTROL Think Paper #8: Impact of COVID-19 on European Aviation in 2020 and Outlook 2021.

³ ACI-Bulletin: The impact of COVID-19 on the airport business, 8.12.2020.

4. stellt fest, dass aus Analysen von ACI Europe hervorgeht, dass die Flughäfen mittelfristig im Jahr 2021 noch einmal Einnahmeverluste in Höhe von 25 Milliarden Euro gegenüber 2019 erleiden könnten;
5. weist darauf hin, dass der abrupte Rückgang der Einnahmen einige Flughäfen in eine so schwierige Situation hat geraten lassen, dass ihnen ohne externe Unterstützung die Insolvenz droht. Im Oktober 2020 drohte bis zu 193 Flughäfen in Europa die Insolvenz binnen weniger Monate.⁴ Es handelt sich dabei vor allem um Regionalflughäfen, die die Menschen in den jeweiligen Regionen bedienen. Diese Flughäfen sorgen zusammengenommen für 277 000 Arbeitsplätze und tragen mit 12,4 Milliarden Euro zum BIP bei. Ihre Insolvenz hätte dramatische Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wirtschaft in den Gebieten, in denen sie liegen;

Luftfahrt und europäischer Grüner Deal

6. stellt fest, dass die Europäische Kommission ihre Vorstellungen für die Senkung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁵ dargelegt hat, die bis 2050 zur Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % führen soll. Die Luftfahrt und die Flughäfen müssen ihren Beitrag zur Umsetzung der Ziele der Union in Bezug auf die Senkung der CO₂-Emissionen leisten. Im europäischen Grünen Deal wird betont, dass die Luftqualität in der Nähe von Flughäfen verbessert werden sollte, indem die Schadstoffemissionen von Flugzeugen und im Flughafenbetrieb bekämpft werden, etwa durch die schrittweise Erhöhung des Anteils alternativer klimaneutraler Kraftstoffe, die Umgestaltung in multimodale Mobilitätsknotenpunkte und die Schaffung von emissionsneutralen Flughäfen. Regionalflughäfen könnten ideale Vorreiter der grünen Innovation sein, da sie ihrem Wesen nach kleiner und flexibler sind und sich besser an neuere, ökologischere Flugzeugtypen anpassen lassen;
7. betont, dass der Bau von Infrastruktur für die Umstellung auf emissionsneutrale Flughäfen auf Inseln wegen der durch die Insellage bedingten Mehrkosten im Vergleich zu entsprechenden Vorhaben in einer Region auf dem Festland wesentlich kostspieliger ist; fordert die Mitgliedstaaten auf, für eine gezielte finanzielle Unterstützung regionaler Gebietskörperschaften und/oder Unternehmen zu sorgen, um die Umstellung auf emissionsneutrale Flughäfen auf den Inseln voranzutreiben;
8. stellt fest, dass die Flughäfen unregelmäßig über die Mitgliedstaaten und Regionen verteilt sind. In einigen Regionen wie den Benelux-Ländern, Deutschland oder Norditalien gibt es ein sehr dichtes Netz von Flughäfen, in anderen Regionen wie Mittelosteuropa existieren relativ gesehen nur sehr wenige Regionalflughäfen. Dies ist Ausdruck des allgemeineren Problems einer ungleichen Verkehrsanbindung sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für Unternehmen, die außerhalb der zentral gelegenen Gebiete der Europäischen Union wohnen bzw. dort ihren

⁴ Prognose des Airports Council International (ACI), 27.10.2020: Airports Council International Europe | ACI EUROPE – Media (aci-europe.org).

⁵ Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität.

Sitz haben, weshalb Schritte unternommen werden sollten, um diese Ungleichheiten zu beseitigen und die Zahl der Regionen ohne Regionalflughafen zu verringern;

9. weist darauf hin, dass die Luftfahrt nach dem Straßenverkehr die zweitgrößte Quelle verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen ist und zudem das Klima durch Freisetzung weiterer Stoffe über CO₂ hinaus schädigt (z. B. durch die Freisetzung von Wasserdampf und Sulfaten in großer Höhe); geht davon aus, dass dies eine ebenso große Wirkung hat wie die CO₂-Emissionen selbst.⁶ Zwar wurden in letzter Zeit Fortschritte bei der Treibstoffeffizienz erzielt, der Nutzen für die Umwelt wird allerdings aufgewogen durch die stetige Zunahme des Luftverkehrs (der Flugverkehr hat zwischen 2005 und 2017 um 60 % zugenommen und wird sich bis 2050 voraussichtlich verdreifachen); erwartet, dass der äußerst abrupte Rückgang des Verkehrsaufkommens infolge der COVID-19-Krise nur vorübergehender Natur sein wird;
10. hebt zugleich hervor, dass die Flughäfen einer Mitteilung des Europäischen Hochschulinstituts⁷ zufolge durch ihren Betrieb nur auf etwa 2 % der weltweiten Gesamtemissionen der Luftfahrt unmittelbaren Einfluss haben;
11. verweist auf das Ziel des 2011 überarbeiteten Weißbuchs, das ein Schlüsseldokument für die Verkehrspolitik der EU ist, nämlich die Verringerung der Abhängigkeit des europäischen Verkehrs von Erdölimporten, die Erhöhung seiner Effizienz und die Senkung der CO₂-Emissionen. In dem Weißbuch wird auch die Bedeutung der Intermodalität und der Ko-Modalität durch effiziente Nutzung verschiedener Verkehrsträger bei getrenntem oder multimodalem Einsatz mit dem Ziel einer optimalen und nachhaltigen Ressourcennutzung herausgestellt; betont in diesem Zusammenhang, dass ein laufender Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten und den Gebietskörperschaften im Hinblick auf eine bessere Integration der Verkehrsträger, insbesondere des Luft- und Schienenverkehrs, erforderlich ist, etwa in Bezug auf die Einführung von Kombi-Tickets für Bahn und Flugzeug oder die Möglichkeit, schon vor der Ankunft am Flughafen an einem Bahnhof einzuchecken und Gepäck aufzugeben. Langfristig sollte erwogen werden, ob es angezeigt ist, Kurzstreckenflüge einzustellen und durch Investitionen in Bahnverbindungen und Hochgeschwindigkeitszüge zu ersetzen;
12. betont, dass zur Verbesserung der Intermodalität und der Ko-Modalität in naher Zukunft systematisch attraktive Zugverbindungen einschließlich Hochgeschwindigkeits- und Güterzügen zu Flughäfen gebaut werden müssten; als Service für die Reisenden sollten Fluggesellschaften und Bahn- und Busunternehmen zum Verkauf von Kombi-Tickets verpflichtet werden, die es den Reisenden erlauben, eine kombinierte Reise mit einem einzigen Beförderungsausweis durchzuführen; Fragen im Zusammenhang mit verpassten Anschlüssen müssten im Rahmen der Verordnung über Fahrgastrechte behandelt werden;

⁶ Angaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), November 2020.

⁷ Mitteilung 2021/02, Januar 2021.

13. betont die positiven Folgen der Luftfahrt für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen, darunter auch des Fremdenverkehrs; verweist auf seine Stellungnahme von 2020 „Ein nachhaltigerer Tourismus für die Städte und Regionen der EU“, in der er fordert, zu untersuchen, wie die Verkehrsanbindung der europäischen Städte und Regionen optimiert, weniger umweltschädliche Optionen gefördert und die Intermodalität im Einklang mit dem letztlichen Ziel des Grünen Deals verbessert werden können;
14. empfiehlt, die Erfahrungen aus der Pandemie auszuwerten und die Folgen des Rückgangs des Flugverkehrs auf Umwelt und Klima, aber auch auf die Wirtschaftsentwicklung der Regionen und Städte zu bewerten, wodurch Fakten gewonnen werden können, die die Grundlage für weitere Diskussionen und Beschlüsse für künftige nachhaltige Fremdenverkehrsstrategien und über die Zukunft der Regionalflughäfen bilden;
15. meint, dass Flughäfen die von den Fluggesellschaften zu entrichtenden Gebühren zur Eindämmung der Emissionen auf der Grundlage von Umweltkriterien staffeln können, etwa durch Reduzierung der Gebühren für Flugzeuge, die weniger Lärm produzieren und weniger Schadstoffe ausstoßen. Ferner könnten Fluggesellschaften mit einer höheren Auslastung bevorzugt und so die Emissionen pro Fluggast reduziert werden. Die Flughäfen können zudem Anreize einsetzen, um die Verwendung neuer Kraftstoffe oder die Lärmreduzierung zu fördern, indem sie Starts nach einer bestimmten Uhrzeit in den Abendstunden verbieten oder Nachtflugverbote einführen, von denen nur die Flugzeuge der neuesten Generation ausgenommen sind. Schließlich können sie Begrenzungen für Zeiträume je nach Flugzeugtyp und anderen Zielsetzungen einführen;
16. betont, dass öffentliche Investitionen (aus EU-Mitteln bzw. Programmen für staatliche Beihilfen) in Regionalflughäfen nur dann zulässig sein sollten, wenn diese im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals stehen und keine Umweltschäden verursachen;
17. begrüßt, dass sich die Europäische Kommission intensiver um eine Verringerung der Luftverkehrsemissionen bemüht und die EU-Mitgliedstaaten das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSA) unterstützen;

Bedeutung der Regionalflughäfen

18. weist darauf hin, dass die Luftfahrt in Europa 2018 einen Anteil von 25,9 % am weltweiten Passagierverkehr hatte, direkt und indirekt für über 13,5 Millionen Arbeitsplätze sorgte und mit 991 Milliarden Euro zur Wirtschaft der EU beitrug. Schätzungen zufolge sind etwa 1,7 Millionen Menschen unmittelbar bei Flughafenbetreibern und Einrichtungen bzw. Unternehmen beschäftigt, die mit Flughäfen zusammenarbeiten;⁸
19. betont, dass Regionalflughäfen wichtig für die Verkehrsanbindung in fernab von den Hauptverkehrsknotenpunkten gelegenen, wirtschaftlich eher schwach entwickelten Regionen und Randgebieten sowie auf Inseln sind und so entscheidend zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in diesen Regionen beitragen. Sie setzen

⁸ Aktionsgruppe Luftverkehr (ATAG), „Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020“, Oktober 2020.

Entwicklungsimpulse, die die Umsetzung der Ziele der Politik des territorialen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts erleichtern;

20. stellt fest, dass Regionalflughäfen auch professionelle und komplexe Dienstleistungen im Bereich der Bodenabfertigung für Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt erbringen, die eine wichtige Rolle insbesondere für die Flugausbildung spielt;
21. weist darauf hin, dass Regionalflughäfen ein außerordentlich wichtiger Teil der kritischen Infrastruktur sind, die von entscheidender Bedeutung für die Sicherheit eines Staates und seiner Bürger ist. Sie sind unverzichtbar für Sanitätsflüge (Luftrettung oder Patiententransporte), für Überwachungsflüge (Brandmeldung) und bei der Waldbrandbekämpfung, aber auch in Notsituationen (Natur- und sonstige Katastrophen, Überschwemmungen) und leisten damit einen Beitrag zum reibungslosen Funktionieren der Rettungsdienste, der öffentlichen Verwaltung, der Institutionen sowie der Unternehmen;

Anbindung einer Region als Voraussetzung für ihre nachhaltige Entwicklung

22. weist jedoch darauf hin, dass das Entwicklungstempo der Regionen in hohem Maße von der Qualität ihrer Anbindung abhängt und dass Regionalflughäfen eine wichtige Rolle für den territorialen Zusammenhalt der EU spielen, ganz besonders im Falle von Inselgruppen, wo Regionalflughäfen wichtig für den inneren Zusammenhalt von Regionen sind, da es dort keine Alternativen wie Schiene oder Straße gibt, sowie in dünn besiedelten Regionen, Randgebieten, Regionen in äußerster Randlage und weniger entwickelten Regionen, wenn es ihnen an anderen geeigneten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fehlt;
23. verweist darauf, dass der territoriale Zusammenhalt ein Ziel der EU ist, das im Vertrag von Lissabon als dritte Dimension des Kohäsionsziels neben dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt anerkannt wird;
24. begrüßt in diesem Zusammenhang die Einigung über die künftige Verordnung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, bei der im Einklang mit den Empfehlungen, die der Ausschuss der Regionen in seiner Stellungnahme zum EFRE⁹ ausgesprochen hat, der besonderen Situation von entlegenen Regionen und Regionalflughäfen Rechnung getragen wird. Nach der Verordnung sind Investitionen der EU in die Infrastruktur von Flughäfen nicht zulässig, mit Ausnahme entlegener Regionen und bereits existierender Regionalflughäfen, unter der Bedingung, dass die Investitionen gezielte Maßnahmen zur Eindämmung der Umweltauswirkungen, die Sicherheit oder die Verteidigung betreffen;

Zukunft der Regionalflughäfen

25. ist der Auffassung, dass es an der Zeit ist, die Bedeutung der Regionalflughäfen in Europa zu bewerten. Bei dieser Bewertung sind nicht nur ihre Bedeutung für die Verkehrsanbindung der Bürger und die regionale wirtschaftliche Entwicklung, einschließlich des Fremden- und des

⁹ COTER-VI-046, Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen zum Thema „Europäischer Fonds für regionale Entwicklung und Kohäsionsfonds“.

Güterverkehrs, sondern auch die Erfahrungen mit der COVID-19-Pandemie und deren Auswirkungen sowie ihr Beitrag zu der ehrgeizigen Klimapolitik der EU zu berücksichtigen;

26. erwartet ein koordiniertes Vorgehen der Europäischen Kommission, der Mitgliedstaaten, der Regionen, der Wissenschaft sowie der Unternehmen, um ein neues umfassendes Verkehrssystem in Europa vorzuschlagen, bei dem der Flugverkehr beibehalten und auf den Weg zu nachhaltigem Wachstum gebracht wird. Diese Maßnahmen dürften zu einer größeren Resilienz des Luftfahrtsektors in Krisensituationen, zu seiner engeren Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere der Schiene, und zu seiner Einbeziehung in die Umsetzung der Verpflichtungen des Übereinkommens von Paris führen;
27. betont, dass ein Gleichgewicht zwischen der Einhaltung der Umweltauflagen, die auf die Dekarbonisierung des Luftverkehrs abzielen, und der Abhängigkeit bestimmter Randgebiete, Inselgebiete oder Gebiete in äußerster Randlage von ihren Regionalflughäfen, für die es keine praktikablen Alternativen gibt, gefunden werden muss;

Hilfe der Staaten und der EU

28. meint, dass die Europäische Kommission die Mitgliedstaaten zunächst auffordern könnte, kurz- und langfristige strategische Pläne für die Regionalflughäfen vorzulegen und in diesem Rahmen auch spezielle Unterstützungsinstrumente zur Eindämmung der Klimafolgen der Luftfahrtbranche zu entwickeln und ihre Umstellung auf ein umweltfreundliches Modell zu fördern;
29. ist der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten gemäß den Leitlinien der Europäischen Kommission für staatliche Beihilfen und Gemeinwohlverpflichtungen sowie gemäß den für den Luftverkehr während der COVID-19-Pandemie geltenden Regeln von der Pandemie betroffene Unternehmen, darunter auch Regionalflughäfen, unter bestimmten Bedingungen unterstützen können;
30. betont jedoch, dass Regionalflughäfen, insbesondere auf Inseln, in dünn besiedelten Regionen, Randgebieten, Regionen in äußerster Randlage und weniger entwickelten Regionen, strukturell erhebliche Probleme haben, die Finanzierungs- und Betriebskosten zu decken, und deshalb zusätzliche Mittel benötigen. Solche Flughäfen arbeiten unter ungünstigen Wettbewerbsbedingungen, die es ihnen aufgrund des engen Tätigkeitsbereichs nicht ermöglichen, ihre Fixkosten zu decken;
31. fordert die Europäische Kommission in diesem Zusammenhang auf, im Rahmen ihrer Legislativtätigkeit noch flexiblere und effizientere Regeln für öffentliche Beihilfen zu erarbeiten, die es den Mitgliedstaaten gestatten, Regionalflughäfen Finanzhilfe gemäß den einschlägigen Bestimmungen des EFRE und der Aufbau- und Resilienzfazilität zu gewähren, damit Investitionen in Regionalflughäfen in bestimmten Randgebieten, auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage sowie in weniger entwickelten Regionen getätigt werden können, in denen keine effizientere und nachhaltigere Alternative (z. B. die Schiene) existiert;

32. schlägt auch vor, dass die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Umwelanforderungen den Regionalflughäfen gegenüber einen vielschichtigen Ansatz verfolgen können, bei dem sowohl Maßnahmen berücksichtigt werden, die die Regionalflughäfen selbst ergreifen, als auch Maßnahmen von Akteuren, die vor Ort unmittelbar mit ihnen kooperieren;

Die Luftfahrt in der neuen finanziellen Vorausschau der EU 2021–2027

33. fordert die Europäische Kommission auf, im Rahmen der EU-Kohäsionspolitik im Zeitraum 2021–2027 und unter den eingangs genannten Beschränkungen Mittel für Investitionen als Beihilfen für Regionalflughäfen zuzulassen, mit denen Verfahren zur Senkung der CO₂-Emissionen bzw. Verfahren im Zusammenhang mit einer emissionsarmen Kreislaufwirtschaft direkt gefördert werden;
34. fordert die Europäische Kommission ferner auf, neue Regelungen für staatliche Beihilfen für kleine, nicht mit anderen Flughäfen im Wettbewerb stehende Regionalflughäfen mit einem durchschnittlichen Passagieraufkommen von jährlich bis zu einer Million Fluggästen zu erlassen und sie von der Meldepflicht über öffentliche Investitions- bzw. Betriebsbeihilfen zu befreien (wenn sie nicht in der Lage sind, 25 % Eigenanteil zu generieren);
35. fordert die Europäische Kommission auf, angemessene EU-Mittel für den Ausbau der Infrastruktur für den sicheren Betrieb und die Gefahrenabwehr sowie die Nutzung innovativer Technologien bzw. die Digitalisierung der Flughäfen bereitzustellen, die der Umsetzung der Ziele des europäischen Grünen Deals dienen;
36. hält es im Sinne einer umweltfreundlicheren Gestaltung des Luftverkehrs für erforderlich, die Einführung und Anwendung von FuE-Ergebnissen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verringerung des Fluglärms und der Emissionen von Flugzeugmotoren durch Verwendung alternativer Treibstoffe, mit EU-Mitteln zu unterstützen;
37. betont, dass die Aufbau- und Resilienzfazilität¹⁰ Maßnahmen in Bereichen vorsieht wie „Gefahrenabwehr- und Flugsicherheitssysteme sowie Flugverkehrsleitsysteme für bestehende Flughäfen“ und „Unterstützung für Flughäfen in Gebieten in äußerster Randlage“, sofern die klima- und umweltpolitischen Standards und Prioritäten der Union uneingeschränkt geachtet werden und der Grundsatz der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen im Sinne von Artikel 17 der Verordnung (EU) 2020/852 eingehalten wird. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb gemeinsam mit der Europäischen Kommission die Möglichkeiten zur Förderung von Regionalflughäfen im Rahmen der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne gründlich ausloten;
38. erwartet zudem, dass die Europäische Kommission sicherstellt, dass Regionalflughäfen in Gebieten in äußerster Randlage darin bestärkt werden, EU-Mittel im Rahmen nationaler bzw. regionaler Programme, die mit der neuen finanziellen Vorausschau 2021–2027 umgesetzt werden, für Investitionen zu nutzen, die einen Bezug zum Umweltschutz haben oder von den notwendigen Investitionen zur Abmilderung oder Verringerung der negativen Auswirkungen der Flughafeninfrastruktur auf die Umwelt begleitet werden;

¹⁰ Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021.

Die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften

39. stellt fest, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften für die Planung und Durchführung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen auf ihrem Gebiet sowie für die Förderung der regionalen Wirtschaftsentwicklung verantwortlich sind. Viele lokale und regionale Gebietskörperschaften sind Eigentümer oder Betreiber von Regionalflughäfen, stellen die erforderliche Infrastruktur bereit, erbringen sonstige Dienstleistungen, die für ihr Funktionieren nötig sind, und tragen mitunter zu einem erheblichen Teil zu ihrer Finanzierung bei;
40. betont, dass es Aufgabe der lokalen bzw. regionalen Gebietskörperschaften sein muss, sich ständig für die Verbesserung der Verkehrsmuster einzusetzen und die am besten geeigneten Verkehrsträger zu wählen, wobei die Vor- und Nachteile der Verkehrsanbindung von Regionalflughäfen zu prüfen sind. Zu diesem Zweck müssen im Bereich des klimaneutralen Verkehrs insbesondere Projekte des öffentlichen, aber auch des Individualverkehrs, die geringe oder gar keine Emissionen produzieren, Infrastrukturen für den nichtmotorisierten Verkehr sowie innovative Ladestationen für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und die Integration des öffentlichen Verkehrs gefördert werden. Insbesondere muss dort, wo es machbar ist, die Anreise zu den Flughäfen mit der Bahn möglich sein, was zudem eine Senkung der Emissionen aus der Wirtschaftstätigkeit bewirkt;
41. weist darauf hin, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zusammen mit der Flugbranche einen entscheidenden Beitrag zur Erarbeitung gemeinsamer regionaler Kommunikationskampagnen zur Sensibilisierung der Gesellschaft für folgende Fragen leisten: Flugsicherheit, umweltfreundliche Innovationen an Flugzeugen, Sicherheit auf Flughäfen sowie Vorteile der Multimodalität auf der Grundlage des Luft-, Schienen-, Straßen- und Seeverkehrs;
42. ist der Auffassung, dass die Flughafenbetreiber ihre Entwicklungsstrategien unverzüglich überarbeiten müssen, nicht nur um sie an die Bedingungen eines sich infolge der COVID-19-Pandemie verändernden Luftverkehrsmarkts anzupassen, sondern vor allem um der Notwendigkeit von Investitionen in eine nachhaltige Entwicklung sowie eines Beitrags zum klimaneutralen Verkehr Rechnung zu tragen;
43. erinnert daran, dass in der von der Kommission im März 2021 angenommenen Strategie für Menschen mit Behinderungen 2021–2030 darauf hingewiesen wird, dass die Rechte von Menschen mit Behinderungen in allen politischen Maßnahmen und Bereichen, also auch im Bereich Verkehr, berücksichtigt werden müssen; betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig es ist, dass die Betreiber von Regionalflughäfen umfassende behindertengerechte strukturelle Anpassungen vornehmen, um Menschen mit Behinderungen den uneingeschränkten Zugang zu allen Serviceangeboten zu ermöglichen;

Rasche und koordinierte Maßnahmen als Schlüssel zur wirtschaftlichen Erholung

44. fordert die Europäische Kommission auf, Lösungen umzusetzen, mit denen die Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union während der Pandemie sichergestellt werden kann. Einheitliche Regeln wie das digitale COVID-Zertifikat der EU werden zweifellos zur

Wiederankurbelung der Mobilität, einschließlich des Flugverkehrs und des eng mit ihm zusammenhängenden Fremdenverkehrs beitragen, dürfen jedoch in keiner Weise diskriminierend für die Fluggäste sein, und ihre Einführung sollte nicht nur die Regionalflughäfen (finanziell) belasten.

Brüssel, den 1. Juli 2021

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Apostolos Tzitzikostas

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Petr Blížkovský

II. VERFAHREN

Titel	Die Zukunft der Regionalflughäfen – Herausforderungen und Chancen
Referenzdokumente	–
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe b Ziffer ii GO
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	–
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	7. Dezember 2020
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Władysław Ortyl (PL/EKR), Präsident der Region Podkarpackie
Analysevermerk	11. Februar 2021
Prüfung in der Fachkommission	26. Februar 2021
Annahme in der Fachkommission	23. April 2021
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission (mehrheitlich/einstimmig angenommen)	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	1. Juli 2021
Frühere Stellungnahme(n) des AdR	
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–