

COTER-019

Brüssel, den 2. Juli 2003

PROSPEKTIVSTELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 2. Juli 2003

zum Thema

"Kapazität von Regionalflughäfen"

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

GESTÜTZT auf das Weißbuch Europäisches Regieren, das die Kommission im Jahre 2001 vorgelegt hat und dem zufolge der Ausschuss der Regionen "bei der Prüfung der Politik eine proaktivere Rolle spielen (sollte), beispielsweise durch Erstellung explorativer Berichte, schon bevor die Kommission Vorschläge unterbreitet";

GESTÜTZT auf das Protokoll vom September 2001 über die Modalitäten der Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und dem Ausschuss der Regionen, in dem der "Ausschuss der Regionen zur Erarbeitung strategischer Dokumente (ermutigt wird), in denen er eine Zwischenbilanz zu Themen zieht, die sie als wichtig erachtet; in diesen "vorausschauenden Berichten" werden Probleme in Bereichen, für die der Ausschuss der Regionen über angemessene Informationsmittel vor Ort verfügt, eingehend analysiert";

GESTÜTZT auf das Schreiben von Kommissionsmitglied Palacio an Präsident Bore vom 10. September 2002, in dem dem Ausschuss der Regionen vorgeschlagen wird "die im Anhang [des Schreibens] aufgelisteten vorausschauenden Berichte, Wirkungsberichte bzw. prospektiven Stellungnahmen auszuarbeiten";

GESTÜTZT auf das Befassungsschreiben von Kommissionsmitglied Barnier an Präsident Bore vom 23. Juli 2002, in dem der Ausschuss der Regionen (gemäß Artikel 265 Absatz 1) um Stellungnahme über die "Durchführung der durch die Strukturfonds finanzierten Programme und insbesondere die Art und Weise möglicher Vereinfachungen des Managements der Kohäsionspolitik nach 2006" ersucht wird;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme vom 15. Mai 2002 zu dem "Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems" (KOM(2002) 54 endg. – 2002/0038 (COD)) (CdR 103/2002 fin)¹;

GESTÜTZT auf seine Stellungnahme vom 9. April 2003 zum Thema "Territorialer Zusammenhalt" (CdR 388/2002 fin);

GESTÜTZT auf den von der Fachkommission für Kohäsionspolitik am 30. April 2003 angenommenen Entwurf einer Prospektivstellungnahme (CdR 393/2002 rev. 1) (Berichterstatter: Herr VERBURG, Mitglied des Deputiertenrats der Provinz Nordholland (NL-EVP));

verabschiedete auf seiner 50. Plenartagung am 2./3. Juli 2003 (Sitzung vom 2. Juli) einstimmig folgende Stellungnahme:

*
* *

¹ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 15.

EINLEITUNG

In einem Schreiben vom 10. September 2002 ersuchte Kommissionsmitglied Loyola de Palacio den Ausschuss der Regionen (AdR) um eine Prospektivstellungnahme zum Thema "Kapazität von Regionalflughäfen". Im vorliegenden Papier legt der AdR seinen Standpunkt zur Entwicklung von Regionalflughäfen in Europa im weiteren Kontext der Flughafenkapazität allgemein dar. Die Europäische Kommission wird bei der Ausarbeitung einer Mitteilung über die Flughafenkapazität in Europa Ende 2003 auf dieser AdR-Stellungnahme aufbauen können. Der AdR möchte die Fragen hervorheben, die einer besonderen Sorgfalt und Aufmerksamkeit bedürfen, entweder weil sie von spezieller Bedeutung für die Regionen selbst sind oder aber weil die Behandlung dieser Probleme in die unmittelbare Zuständigkeit der Regionen fällt.

Ausgehend von Frau Loyola de Palacios Schreiben wird sich diese Prospektivstellungnahme mit folgenden Fragen befassen:

- Welche Faktoren machen Regionalflughäfen für Fluggesellschaften attraktiv?
- Spezialisierung der Luftverkehrstätigkeiten: Was können Regionen von einer Spezialisierung ihres Flughafens in einem spezifischen Marktsegment (Billigfluglinien, Frachtflieger u.a.) erwarten, und welche Voraussetzungen müssen für die weitere Entwicklung gegeben sein?
- Wirtschaftliche und soziale Auswirkungen von Regionalflughäfen: Wie kann ein spezieller Wirtschaftszweig wie die Luftfahrt die Wirtschaft einer ganzen Region ankurbeln? Wie lassen sich Beschäftigung und wirtschaftlicher Wohlstand ohne Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner erzeugen?
- Regionalflughäfen als Teil intermodaler Verkehrssysteme: Wie kann der flughafennahe Landverkehr vor Überlastung bewahrt werden? Wie realistisch ist die Integration von Regionalflughäfen in ein umfassenderes intermodales Verkehrssystem?
- Finanzielle Merkmale von Regionalflughäfen: Wie ist die Frage der Rentabilität unter dem Aspekt zu sehen, dass in manchen Fällen die Aufrechterhaltung eines wenig ertragreichen Dienstangebotes in abgelegenen Gegenden im allgemeinen Interesse liegen kann?

Diese Prospektivstellungnahme gliedert sich in vier Teile, die jeweils in Schlussfolgerungen münden. Zunächst beschäftigt sich die Stellungnahme mit der notwendigen Definition des Begriffes Regionalflughafen als Ausgangspunkt für die weitere Gestaltung von Maßnahmen. Zweitens wird die Interaktion von Region und Flughafen unter drei Aspekten untersucht: Verkehrsanbindung der Region, Wettbewerbsfähigkeit der Region und externe Effekte der Luftverkehrstätigkeiten. Drittens wird die mögliche Rolle von Regionalflughäfen in verschiedenen Gemeinschaftspolitiken beleuchtet, wie z.B. transeuropäische Netze, Flughafenkapazität in Europa und intermodaler Verkehr. Und zu guter Letzt sollen die Situation von Regionalflughäfen im Binnenmarkt und der Bedarf an Finanzdaten über Flughäfen beurteilt werden. Im Übrigen wird der vorliegende Stellungnahme-Text durch ein Hintergrundpapier und die Ergebnisse einer Fragebogenaktion ergänzt.

STANDPUNKT DES AdR

1. Definition: Was ist ein Regionalflughafen?

Im Rahmen der umfassenderen Debatte über die Kapazität europäischer Flughäfen muss die Rolle der Regionalflughäfen näher betrachtet werden. Nach Ansicht des AdR ist das Verhältnis zwischen Drehkreuz- und Regionalflughäfen als Teil ein und desselben Kapazitätsproblems zu sehen.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer eindeutigen, europaweiten Definition des Begriffs "Regionalflughafen". Nach dem Dafürhalten des AdR darf sich eine Definition nicht allein auf die Verkehrsdaten eines Flughafens stützen, sondern muss auf einer gründlichen Analyse der wirtschaftlichen und raumplanerischen Funktion des Flughafens in seinem Einzugsgebiet beruhen.

Gegenwärtig gibt es keine allgemein anerkannte und akzeptierte Definition des Begriffs "Regionalflughafen". Die Fluggastzahlen und andere Verkehrsdaten sind hilfreich, doch müssen auch andere Kriterien in die Definition einfließen, wie z.B.:

- Verbindungen mit nationalen Flughäfen und Flughäfen im inner- und außergemeinschaftlichen Ausland. Dies würde Aufschluss über die Gateway-Funktion eines Flughafens geben. Sorgt der Flughafen für eine bessere Anbindung der Region an die übrige Welt?
- Verhältnis abfliegender oder ankommender Fluggäste zur Zahl der Durchreisenden. Daraus wäre ersichtlich, ob der Flughafen nur ein Ort der Durchreise für Passagiere und Waren und damit für Wertschöpfung ist oder ob er wirklich als Gateway Fernstreckenverbindungen in die übrige Welt bietet.
- Darüber hinaus sind auch weniger quantifizierbare Kriterien hilfreich. Eine besondere Problematik stellen Gebiete in Randlage, Inselgebiete und Gegenden mit geringer Bevölkerungsdichte dar. So wurde z.B. angeregt, dass es möglich sein sollte, von jeder Region der EU aus zu den großen wirtschaftlichen, politischen und wissenschaftlichen Zentren in dem Mitgliedstaat und der Europäischen Union innerhalb eines Reisetages hin- und wieder zurückzureisen. Für viele abgelegene Regionen würde das gute Flugverbindungen voraussetzen. In der gegenwärtigen Einteilung wird die öffentliche Dienstleistungsfunktion von Flughäfen als einziger Verbindung einer Region zur übrigen Europäischen Union und zur übrigen Welt unterschätzt. Eine neue Definition von Regionalflughafen muss genug Raum für die Berücksichtigung dieser Faktoren lassen.

Schlussfolgerung

Die angekündigte Mitteilung der Kommission über die Flughafenkapazität in Europa muss politische Leitlinien für die Entwicklung von Regionalflughäfen vorgeben. Dazu muss die Kommission eine Definition des Begriffs "Regionalflughafen" erarbeiten. Nach Auffassung des AdR darf die Definition nicht nur auf der Auswertung von Verkehrsstatistiken (Verkehrsvolumen und -aufteilung) basie-

ren, sondern muss auch eine Analyse der Funktionen beinhalten, die von dem breiten Spektrum der Regionalflughäfen erfüllt werden.

2. **Interaktion zwischen Region und Flughafen: Flughäfen aus regionaler Sicht**

2.1 **Zugänglichkeit der Region**

Aus regionaler Sicht sind Regionalflughäfen ein Standortvorteil: Sie ermöglichen der Region einen schnelleren, leichteren Zugang zu den großen Zentren der EU und weltweit. Regionalflughäfen sind für den Zugang zu einer Region von entscheidender Bedeutung, vor allem in den entlegenen Gebieten der EU, die anders oft kaum zu erreichen sind. Im Sinne des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der EU wurde z.B. angeregt, dass es möglich sein sollte, von jeder Region der EU aus zu den großen wirtschaftlichen, politischen und wissenschaftlichen Zentren in dem Mitgliedstaat und der Europäischen Union innerhalb eines Reisetages hin- und wieder zurückzureisen. Dies gilt insbesondere für Inselgebiete, für Regionen in Mittel- und Osteuropa und für Gegenden in den Randländern der EU. Diese Regionen sind für ihre Zugänglichkeit auf Regionalflughäfen angewiesen. Andererseits erachten es heute alle Regionen in Europa als notwendig, leicht erreichbar zu sein und eine leistungsfähige Anbindung an die anderen Regionen zu haben.

2.2 **Wettbewerbsfähigkeit der Region**

Das Vorhandensein eines Flughafens in einer Region ist ein zusätzlicher Anreiz für die Unternehmensansiedlung. Die Region wird für neue Unternehmen attraktiv, wenn sie leicht zugänglich ist, und bereits ansässige Unternehmen können ihre Marktanteile ausbauen, wenn sie andere Teile des Mitgliedstaats, der EU und der Welt gut erreichen können. Schon dadurch tragen Regionalflughäfen insgesamt zur Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union bei. Dies verbessert die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Regionen.

Die Region kann ihrerseits zur Lebensfähigkeit des Flughafens beitragen. Als Richtschnur gilt, dass ein Flughafen - soweit es sich nicht um einen Konversionsflughafen handelt - rund eineinhalb Millionen Passagiere pro Jahr aufweisen muss, um rentabel zu sein². Viele Regionalflughäfen erreichen gerade eben die Rentabilitätsschwelle, und in zahlreichen Fällen arbeiten sie mit Verlust. Ebenfalls zu bedenken ist, dass Flughäfen langfristige Investitionen (über einen Zeitraum von 20-25 Jahren) darstellen. Der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit eines Regionalflughafens kommt es zugute, wenn Handel und Gewerbe in Flughafennähe angesiedelt werden können. Dieser Prozess kann von der Region unterstützt werden.

Der Ausschuss der Regionen ist sich bewusst, dass für Konversionsflughäfen besondere Regeln gelten müssen. Bei Konversionsflughäfen handelt es sich um bisher militärisch genutzte Flughäfen, die nach Abzug der militärischen Einheiten zivil weitergenutzt werden können. Häufig entstehen durch

² Berechnet nach dem Airport Business Model (RAND Europe, 2003).

den Abbau des Militärs erhebliche arbeitsmarkt- und strukturpolitische Probleme in der jeweiligen Region. Durch eine zivile Anschlussnutzung einer grundsätzlich intakten flugbetrieblichen Infrastruktur kann diesen arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Problemen der Region entgegengewirkt werden. Hierzu bedarf es jedoch unter Umständen zusätzlicher Maßnahmen, die die für die Regionalflughäfen geltenden Rahmenbedingungen ergänzen.

2.3 Externe Effekte

Wie jeder größere Flughafen auch, muss sich ein Regionalflughafen in seine örtliche Umgebung einfügen. Seine nachteiligen externen Effekte sind im Einklang mit EU-Vorschriften möglichst gering zu halten. Der Luftverkehr auf einem Regionalflughafen hat vorwiegend in folgenden Bereichen externe Wirkungen auf die Umwelt:

- Lärmentwicklung in der Luft und am Boden;
- Luftqualität;
- externe Sicherheit;
- Verkehrsbelastung der Flughafenzufahrten;
- Ökologie, Landschaft, Geologie, Hydrogeologie, Wasser- und Energiewirtschaft.

Mehrere Studien belegen, dass die Belästigung der Flughafenanwohner durch Fluglärm exponentiell mit der Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen zunimmt. Andererseits ist die Zahl betroffener Anwohner bei einem Regionalflughafen deutlich niedriger als bei einem Drehkreuzflughafen. Auf einem Regionalflughafen verursachen die Flugbewegungen folglich im Vergleich zu einem Drehkreuzflughafen ein geringeres Maß an Belästigungen. Eine weitere Verringerung der Lärmbelästigung lässt sich darüber hinaus durch verschiedene Lärmbegrenzungsmaßnahmen erreichen, z.B. durch lärmindernde Flugabläufe, Beschränkungen für flugnotwendige Arbeiten am Boden, Nachtflugbeschränkungen sowie eine zweckgemäße Raumplanung.

Sowohl die Triebwerksemissionen aus den Flugbewegungen als auch die auf den Zufahrtrouten entstehenden Abgase (vorwiegend aus Pkws) verschlechtern die Luftqualität rund um den Flughafen. Gegen die Emissionen der Flugzeugtriebwerke kann dadurch etwas unternommen werden, dass Fluggesellschaften durch gestaffelte Landeentgelte oder Emissionsabgaben zum Einsatz emissionsärmerer Triebwerke veranlasst werden. Die Bodenemissionen können durch eine bessere Nahverkehrsanbindung oder auch durch die Gestaltung des Flughafens als intermodales Zentrum verringert werden.

Die Anwohner eines Flughafens tragen zudem noch das Risiko von Drittschäden. Ein größerer Unfall am Flughafen schürt Angst und verursacht Umweltverschmutzungen. Für einen Regionalflughafen ist die Unterhaltung einer leistungsfähigen Flughafenfeuerwehr teuer, aber unerlässlich. Besonders wenn der Flughafen für große doppelstrahlige Flugzeuge ausgelegt ist, ist ein umfassender Brandschutz zu gewährleisten. Wenn die Einführung von Umweltschutzmaßnahmen, wie z.B. lärmindernde Flugverfahren, ein Sicherheitsrisiko darstellen kann, sind solche Maßnahmen zu unterlassen. Sicherheit

hat stets Vorrang. Zur Minderung der Umwelteinflüsse eines Flughafens ist also ein ausgewogenes Maßnahmenbündel erforderlich.

Schlussfolgerung

Angesichts der gegenwärtigen und der potentiellen externen Effekte von Regionalflughäfen sind alle EU-Flughäfen hinsichtlich der allgemeinen Umweltwirkungen unter Berücksichtigung der jeweils vorhandenen ökologischen, topographischen, raumordnerischen und standortpolitischen Gegebenheiten gleich zu beurteilen. Der Ausschuss der Regionen unterstützt die EU bei der Entwicklung von Leitlinien (Lden, Lnight) für Flughafenlärm. Ein Umwelt-Dumping durch örtliche Unterschreitung von Leitlinien und Standards betreffend Lärm, Emissionen und externe Sicherheit ist zu vermeiden und zu verhindern.

3. Regionalflyghäfen: Erhöhung der Kapazität des europäischen Flughafensystems

3.1 Flughafenkapazität

Während Regionalflyghäfen durch freie Kapazitäten an Terminalplatz und Rollbahnausnutzung gekennzeichnet sind, sind internationale Drehkreuze (Hubs) und nationale Flughäfen oft an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Solange die großen Fluggesellschaften aber weiterhin ihre Hub-and-Spoke-Strategien (Verknüpfung weniger großer Drehkreuze (Hub = Nabe) mit möglichst vielen Zubringer-routen (Spoke = Speiche) verfolgen, lässt sich dieses offensichtliche Paradoxon nicht lösen. Von einigen Airlines ist zu vernehmen, dass sie nunmehr die komplementäre Rolle des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs (Direktflugverkehr) prüfen.

Regionalflyghäfen haben ein Potential zur Entwicklung von Direktflugverbindungen. Dies ist seit einiger Zeit bei Billigfluggesellschaften zu beobachten, doch ist dies nicht das einzige Segment, das von diesen Routen profitieren kann. Regionen und Fluggesellschaften müssen zusammenarbeiten, um eine Balance zwischen Direktflugverkehr und dem Hub-and-Spoke-System zu finden, indem sie die potentiellen Verkehrsströme herausfinden, die von einem Regionalflyghafen ohne Transit durch ein Drehkreuz abfliegen könnten. Der AdR befürwortet daher eine Kooperation zwischen Fluggesellschaften und den Betreibern der einzelnen Flughäfen und örtlichen Behörden. Seiner Ansicht nach bedarf es dazu keines formellen Rahmens; vielmehr ist ein Austausch bewährter Vorgehensweisen zu fördern.

Manche Regionalflyghäfen tragen bereits zur Entlastung der großen europäischen Drehkreuzflughäfen bei oder könnten dazu beitragen. Die Ausgestaltung der Infrastruktur von Regionalflyghäfen sollte in diesen Fällen unter dem Blickwinkel eines Flughafenverbundsystems betrachtet werden. Dies bedeutet, dass die Kosten für die Linderung der Verkehrsengpässe von den betreffenden Flughäfen des jeweiligen Systems gemeinsam getragen werden.

3.2 **Regionalf Flughäfen in den transeuropäischen Netzen**

Regionalf Flughäfen tragen zur Verkehrsdichte auf Großflughäfen bei, können diese jedoch auch entlasten, wenn ihnen der Flugverkehr direkt über Gate-to-Gate-Strategien zugeleitet wird und andere Verkehrsträger zur besseren Anbindung des Regionalf Flughafens genutzt werden. Aus Sicht des AdR ist die Verlagerung des Passagieraufkommens von Drehkreuzen auf den Straßenverkehr keine Lösung des Überlastungsproblems. Dies würde nur zu mehr Staus auf den Straßen und zu einer Zunahme von Lärmbelastung und Luftverschmutzung führen. Der AdR empfiehlt den Mitgliedstaaten stattdessen, diesem Problem durch den Ausbau der transeuropäischen Netze zu begegnen. Dies wäre auf folgende Weise möglich:

- Aufnahme von Regionalf Flughäfen in ein Flughafenkonzept zur Entlastung der größeren Airports. Dies ist eine Option für den auf einem Hub-Airport ankommenden Verkehr: nämlich Regionalf Flughäfen anzufliiegen, die nicht in einer für Hochgeschwindigkeitszüge lohnenden Entfernung vom Großflughafen liegen. In diesem Sinne ist es empfehlenswert, den Gate-to-Gate-Verkehr zu fördern, wenn es genügend projizierte Verkehrsströme für die Bedienung einer solchen Strecke gibt; einige Gesellschaften haben bereits mit der Prüfung dieser Möglichkeit begonnen. Hervorzuheben ist, dass solche Strecken eine Reihe von Vorzügen hinsichtlich der Energieeffizienz aufweisen können, wenn Flughäfen genutzt werden, wo der Verkehr weniger stark ist und somit schneller läuft, und sich außerdem unmittelbare Vorteile für die Region durch eine bessere Anbindung ergeben;
- Einbeziehung von Regionalf Flughäfen bei bilateralen Luftverkehrsabkommen. In manchen Fällen begrenzen bilaterale Vereinbarungen die verkehrsmäßige Bedienung von Drehkreuzflughäfen in den betreffenden Ländern. Open-Skies-Vereinbarungen öffnen Regionalf Flughäfen für den Interkontinentalverkehr. Dieser Grundsatz sollte bei neuen bilateralen Verträgen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Drittländern weiterverfolgt werden;
- Revision der transeuropäischen Schienenverkehrsnetze zur besseren Verbindung zwischen Hinterland und Großflughafen.

3.3 **Intermodaler Verkehr**

Die meisten Regionalf Flughäfen sind nicht weit von einer Autobahn entfernt, und nur sehr wenige haben eine Eisenbahnstrecke in der Nähe oder verfügen über Gleisanschluss. Der Vorschlag, alle Regionalf Flughäfen sollten über eine gute Schienenverkehrsanbindung verfügen, ist nach heutigem Stand unrealistisch. Allerdings ist ein besserer Zugang zu Regionalf Flughäfen durch andere Nahverkehrsverbindungen von und zum nächstgelegenen Bahnhof möglich. Wichtige Pluspunkte vieler Regionalf Flughäfen sind ihre gute Erreichbarkeit aus dem Umland und Parkplätze in Terminalnähe zu günstigen Tarifen. Die örtlichen Planungsämter und die Betreiber von Regionalf Flughäfen sehen sich heute folgender Aufgabenstellung gegenüber:

- Anbindung der Region an den nächstgelegenen Großflughafen per Hochgeschwindigkeitszug, wo dies möglich ist;
- Einbettung des Regionalflughafens in ein leistungsfähiges öffentliches Nahverkehrssystem in seinem gesamten Einzugsgebiet. Mit zunehmendem Wachstum eines Flughafens werden Pläne zur Verringerung der Abhängigkeit von Privat-Pkws und Taxis für Fahrten vom und zum Flughafen wichtig. Günstige Bus- und Reisebusverbindungen stellen eine Mindestanforderung dar. Der AdR ermuntert Arbeitgeber im Flughafen und seinem Umland, Anfahrtspläne für ihre Arbeitnehmer aufzustellen und nach Möglichkeit sowie mit Unterstützung der örtlichen Gebietskörperschaft grüne Verkehrsplanungslösungen anzubieten, die alle Verkehrsträger – ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger und Pkw-Fahrgemeinschaften – einbeziehen;
- Behandlung der Frage des Güter- und Expressfrachtverkehrs, der direkt per Flugzeug in der Region ankommt, und dessen Weiterleitung zu leistungsfähigen Umschlagstationen.

Schlussfolgerung

Intermodalität bedeutet für Regionalflughäfen neben der Anbindung an internationale Busverbindungen die Bereitstellung einer leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitsverbindung zum nächsten Drehkreuzflughafen, sofern möglich, bei weitestgehendem Einsatz von ÖPNV-Lösungen sowie ein Konzept für die Frage der per Flugzeug in der Region eintreffenden Ladung/Fracht.

3.4 Spezialisierung von Regionalflughäfen in einem Nischenmarkt: Schlüssel zur Entwicklung einer Region?

Regionalflughäfen wurden bisher üblicherweise für folgende unterschiedliche Luftfahrttätigkeiten genutzt:

- Flugplanmäßiger Passagierbetrieb;
- Passagier-Charterflüge;
- Geschäftsflugzeuge (allgemeine Luftfahrt);
- (Express-) Fracht;
- Flugschulen und –ausbildung;
- Flugzeugwartung.

Seit einiger Zeit konzentrieren sich manche Regionalflughäfen auf ein spezielles Luftfahrtsegment. Ein Regionalflughafen kann auf einen oder mehrere der folgenden Aspekte Schwerpunkte legen³:

³ BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999.

- Geschäftsmarkt
 - o Flughafen für Geschäftsreisende;
 - o Flughafen mit Gewerbebereich;
 - o Gewerbebereich mit Rollbahn;

- Frachtmarkt
 - o Flughafen für alle Frachtarten;
 - o Flughafen als Teil eines Luftfrachtbeförderungskonzeptes;
 - o Heimatflughafen eines Integrators;

- Freizeitmarkt
 - o Billigflüge;
 - o Luft-Straße-Terminal (auch für Busse);
 - o Erlebnisflughafen;

- Sonstige
 - o Intermodaler Umschlagplatz;
 - o Wartungs- und Ausbildungszentrum.

Beispiele zeigen, dass eine solche Spezialisierung erfolgreich sein kann. Allerdings wirft sie aus regionaler Sicht Fragen auf.

- Die Entwicklung von Nischenmärkten im Luftfahrtsektor zwingt Flughafenbetreiber und örtliche Behörden, sich Gedanken über die Rolle ihres Flughafens auf globalen Märkten zu machen. Hindert die Spezialisierung den Flughafen an der Entwicklung anderer Funktionen? Die nötige Infrastruktur ist je nach Spezialisierungsrichtung anders (Frachtumschlag unterscheidet sich vollkommen von Flugschulen). Flughafen und Region müssen in der Lage sein, mit der Unbeständigkeit solcher Märkte zu leben und alle sich bietenden Möglichkeiten zu nutzen. Ein weiterer Aspekt ist, ob die Langzeitkosten des Betriebs und des Ausbaus solcher spezialisierter Flughäfen sich in der Kostenanlastung an die Nutzer widerspiegelt. Wenn dies nicht der Fall ist, könnten auf längere Sicht Lebensfähigkeit und Wachstum der Regionalflughäfen in Gefahr geraten oder Diskussionen über Marktverzerrungen und unlautere Wettbewerbsvorteile aufkommen.

Bei sehr kleinen Flughäfen (vorwiegend der Kategorie E⁴) ist die Schließung des Flughafens als realistischere Alternative gegenüber einer Spezialisierung gesehen worden. Das Flughafengelände war mehr wert, als von der vorgeschlagenen Spezialisierung zu erwarten war. Trends zeigen, dass

⁴ Zu den Flughafenkategorien siehe Anhang 1.

sich die Spezialisierung in letzter Zeit entweder auf den planmäßigen Billigflugbetrieb oder auf Expressfracht beschränkt. In den anderen Bereichen ist die Spezialisierung schwierig, da das Geschäftsvolumen nicht ganzjährig gleichbleibend ist. Charterflüge sind saisonalen Schwankungen unterworfen; die allgemeine Luftfahrt ist unstet und unberechenbar, Fracht gibt es nur auf Anfrage. Flugschulen und Wartungseinrichtungen erbringen in der Regel nicht genug Einnahmen aus Flughafen-gebühren. Zwar arbeiten manche Airports in ihrem Spezialisierungsbereich an der Gewinnschwelle, doch ist angesichts der Unstetigkeit der Märkte Vorsicht geboten. Um den Flughafen herum konzipierte Pläne der lokalen Gebietskörperschaften müssen langfristig angelegt sein und sowohl dem künftigen Geschick des Flughafens im Hinblick auf Wachstum und Wirtschaftsflauten als auch Änderungen der Spezialisierung am Flughafen Rechnung tragen. Die Regionen müssen die Spezialisierung ihres Flughafens durch eine aktive Politik der flughafennahen wirtschaftlichen Entwicklung flankieren.

Schlussfolgerung

Nur wenigen Regionalflughäfen bringt eine Spezialisierung, die eine spezielle Infrastruktur und besonders qualifizierte örtliche Arbeitskräfte erfordert, wirklich Gewinn. Die externen Effekte sind je nach der getroffenen Wahl unterschiedlich. Die Spezialisierung kann nur ein Ausgangspunkt für die weitere wirtschaftliche Entwicklung einer Region sein und erfordert eine umsichtige Planung rund um den Flughafen.

4. Binnenmarkt

4.1 Eigentümerschaft und Transparenz der Flughafenfinanzen

Bei den Flughäfen in Europa gibt es unterschiedliche Eigentums- und Steuerungsstrukturen. Es gibt verschiedene Arten der Eigentümerschaft:

- In einigen Ländern (Finnland, Schweden, Norwegen, Spanien und Portugal) stehen alle Flughäfen unter der Kontrolle einer einzigen Einrichtung des öffentlichen Rechts, was eine gemeinsame Ressourcennutzung und die Querfinanzierung verlustbringender durch profitable Flughäfen ermöglicht.
- Manche der großen Drehkreuzflughäfen in Europa halten Mehrheitsanteile an einem oder mehreren Regionalflughäfen.
- Lokale und regionale Gebietskörperschaften.
- Halbprivate Organisationen (z.B. Handelskammern).
- Privatunternehmen.

Die unterschiedlichen Formen der Eigentümerschaft europäischer Flughäfen machen einen Vergleich der finanziellen Situation der einzelnen Flughäfen schwierig. Die regionalen Gebietskörperschaften müssen Zugang zu Daten über die finanzielle Situation eines Flughafens haben, damit sie praxisgerechte Regionalentwicklungspläne erstellen können. Dies ist unmöglich in den Fällen, in denen ein

Eigentümer mehrere Flughäfen betreibt und nur einen konsolidierten Abschluss für alle Flughäfen seines Konzerns vorlegt. Im Kontext der Quersubventionierung müssen die Regionen entsprechende Finanzdaten zur Verfügung gestellt bekommen. Der Ausschuss fordert die Kommission auf, einen Rahmen für solche Daten zu entwickeln, die wegen betrieblicher Schutzrechte vertraulich zu behandeln sind. Er schlägt vor, dass Quersubventionierung nur angewandt werden darf, um in Schwierigkeiten geratenen Flughäfen finanziell zu helfen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt oder alternative Finanzquellen nicht zur Verfügung stehen.

4.2 Art des partnerschaftlichen Verhältnisses zwischen öffentlicher Hand und Betreibern

Der AdR anerkennt die Bedeutung von Regionalflughäfen für die Entwicklung einer Region. Die flughafenbezogene Beschäftigung, die um den Flughafen herum erzeugte Geschäftstätigkeit und die auf einen Flughafen angewiesenen Wirtschaftstätigkeiten in der Region sowie die allgemeine Verkehrsanbindung der Region müssen zusammen mit den Betriebserträgen in die Beurteilung des Mehrwerts des Flughafens eingehen. Der AdR möchte betonen, dass finanzielle Hilfen der öffentlichen Hand nur unter besonderen Voraussetzungen gewährt werden dürfen. Die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur an Zubringerverkehrswegen und Grünflächen ist grundsätzlich eine öffentliche Aufgabe.

Schlussfolgerung

Der Ausschuss der Regionen akzeptiert, dass in manchen Fällen der Betrieb eines Flughafens einer gezielten öffentlichen Unterstützung bedarf, doch darf diese nur unter besonderen Voraussetzungen gewährt werden. Zudem ermuntert der AdR die Betreiber und die Gebietskörperschaften, in deren Region der Flughafen liegt, darüber zu sprechen, wie eine sinnvolle Balance zwischen Betriebserträgen und Investitionen (einschließlich aller Formen öffentlicher Unterstützung) hergestellt werden kann. Seiner Auffassung nach können innovative Formen der Partnerschaft zwischen Gebietskörperschaften und Regionalflughäfen die Generierung neuer Einnahmen, z.B. durch Catering-Dienste, oder ein gemeinsames Marketing für die Region begünstigen.

EMPFEHLUNGEN DES AUSSCHUSSES DER REGIONEN

1. Der AdR ersucht die Kommission um eine Definition des Begriffs "Regionalflughafen". Seiner Auffassung nach darf die Definition nicht nur auf der Auswertung von Verkehrsstatistiken (Verkehrsvolumen und -aufteilung) basieren, sondern muss auch eine Analyse der Funktionen beinhalten, die von dem breiten Spektrum der Regionalflughäfen erfüllt werden.
2. Der AdR regt an, dass die Kommission die Kooperation und Koordinierung aller mit der Flughafenentwicklung befassten Akteure fördert, insbesondere bei der Erstellung regionaler Wirtschaftsentwicklungspläne. Seiner Ansicht nach bedarf es dazu keines formellen Rahmens; vielmehr ist ein Austausch bewährter Vorgehensweisen zu fördern. Die Entwicklungspläne schaffen die nötigen Rahmenbedingungen, unter denen der Flughafen sich entwickeln und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Region und letztlich der EU beitragen kann. Die Kommission

sollte maßgebliche Forschungsarbeiten zum Thema Regionalflughäfen und ihre Rolle in der Region im Lichte der europäischen Verkehrsinfrastruktur fördern.

3. Angesichts der gegenwärtigen und potentiellen externen Effekte von Regionalflughäfen sind alle EU-Flughäfen hinsichtlich der allgemeinen Umweltwirkungen unter Berücksichtigung der jeweils vorhandenen ökologischen, topographischen, raumordnerischen und standortpolitischen Gegebenheiten gleich zu beurteilen. Der Ausschuss der Regionen unterstützt die EU bei der Entwicklung von Leitlinien (Lden, Lnight) für Flughafenlärm. Ein Umwelt-Dumping durch örtliche Unterschreitung von Leitlinien und Standards betreffend Lärm, Emissionen und externe Sicherheit ist zu vermeiden und zu verhindern.
4. Das Potential von Regionalflughäfen zur Entlastung der großen europäischen Drehkreuzflughäfen sollte von der Kommission untersucht werden. Die Kommission sollte durch den stärkeren Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen auf eine Verkehrsverlagerung von in der Nähe eines Großflughafens gelegenen Regionalflughäfen hinwirken. Bei weiter von einem Großflughafen entfernten Flughäfen befürwortet der Ausschuss die Förderung innovativer Wege des Gate-to-Gate-Verkehrs. Außerdem unterstützt der Ausschuss die Optimierung der transeuropäischen Schienenverkehrsnetze und internationalen Busverbindungen zur besseren Verbindung zwischen Hinterland und Großflughafen.
5. Der Ausschuss der Regionen fordert die Mitgliedstaaten auf, der Verkehrsüberlastung in der Luft und am Boden durch einen Ausbau der transeuropäischen Netze entgegenzuwirken. Er regt die Aufnahme von Regionalflughäfen in ein europäisches Flughafenkonzept an, um die Belastung der größeren Airports zu verringern. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem eine Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen dem Hinterland und den großen Drehkreuzflughäfen ins Auge fassen.
6. Nach Überzeugung des AdR müssen Intermodalität und Mobilität auch in den von einem Regionalflughafen bedienten Regionen gefördert werden. Dies erfordert Lösungen für die Beförderung von Luft- und Expressfracht über leistungsfähige Umschlagplätze und bessere Verbindungen, wo immer möglich. Außerdem erfordert dies die Einbettung des Regionalflughafens in ein leistungsfähiges öffentliches Nahverkehrssystem in seinem gesamten Einzugsgebiet. Dazu sollte die Kommission die Definition und Umsetzung verkehrsplanerischer Lösungen durch öffentliche Hand, Arbeitgeber, Betreiber und Arbeitnehmer im und um den Flughafen unterstützen. Diese Pläne müssen alle Verkehrsträger - ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger und Pkw-Fahrgemeinschaften - einschließen.
7. Dem AdR ist bewusst, dass es neue Trends in der Luftfahrt gibt, die eine Spezialisierung mancher Flughäfen in einem oder mehreren Marktsegmenten implizieren. Allerdings empfiehlt er der Kommission, der Unstetigkeit dieser Märkte bei der Erarbeitung von Leitlinien für die Flughafenkapazität in Europa Rechnung zu tragen. Der Ausschuss betont, dass die Spezialisierung nur als ein erster Schritt auf dem Weg zur weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Region gesehen werden kann und von Seiten der örtlichen Behörden eine umsichtige Planung rund um

den Flughafen erfordert. Die Spezialisierung sollte die Lebensfähigkeit von Regionalflughäfen auf lange Sicht verbessern, auch in Bezug auf die Finanzierung neuer Infrastruktur.

8. Nach Ansicht des AdR müssen den Regionen ausreichende Finanzdaten betreffend die Flughäfen in ihrem Gebiet zur Verfügung stehen, um deren finanzielle Situation beurteilen zu können. Die Kommission sollte daher für die Verfügbarmachung und Transparenz dieser Daten sorgen. Im Kontext der Quersubventionierung müssen die Regionen entsprechende Finanzdaten zur Verfügung gestellt bekommen. Der Ausschuss fordert die Kommission auf, einen Rahmen für solche Daten zu entwickeln, die wegen betrieblicher Schutzrechte vertraulich zu behandeln sind. Er schlägt vor, dass Quersubventionierung nur angewandt werden darf, um in Schwierigkeiten geratenen Flughäfen finanziell zu helfen, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt oder alternative Finanzquellen nicht zur Verfügung stehen.
9. Die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur an Zubringerverkehrswegen und Grünflächen ist grundsätzlich eine öffentliche Aufgabe. Der Ausschuss der Regionen akzeptiert, dass in manchen Fällen der Betrieb eines Flughafens einer gezielten öffentlichen Unterstützung bedarf, doch darf diese nur unter besonderen Voraussetzungen gewährt werden. Außerdem sollte die Kommission innovative Formen der Partnerschaft zwischen Gebietskörperschaften und Regionalflughäfen sowie einen Erfahrungsaustausch darüber unterstützen, wie eine sinnvolle Balance zwischen Betriebserträgen, Investitionen (einschließlich aller Formen öffentlicher Unterstützung) und Erträgen aus luftfahrtfremden Bereichen hergestellt werden kann.
10. Der Ausschuss der Regionen ist sich bewusst, dass für Konversionsflughäfen besondere Regeln gelten müssen. Bei Konversionsflughäfen handelt es sich um bisher militärisch genutzte Flughäfen, die nach Abzug der militärischen Einheiten zivil weitergenutzt werden können. Häufig entstehen durch den Abbau des Militärs erhebliche arbeitsmarkt- und strukturpolitische Probleme in der jeweiligen Region. Durch eine zivile Anschlussnutzung einer grundsätzlich intakten flugbetrieblichen Infrastruktur kann diesen arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Problemen der Region entgegengewirkt werden. Hierzu bedarf es jedoch unter Umständen zusätzlicher Maßnahmen, die die für die Regionalflughäfen geltenden Rahmenbedingungen ergänzen.

Brüssel, den 2. Juli 2003

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Der Generalsekretär
des Ausschusses der Regionen

Albert BORE

Vincenzo FALCONE

*
* *

Die fünf Kategorien europäischer Flughäfen

- Kategorie A: umfasst die großen Drehkreuzflughäfen (mehr als 25 Mio. Passagiere, 4 Flughäfen), die rund 30% des Luftverkehrs in Europa abwickeln.
- Kategorie B: umfasst die nationalen Flughäfen (10 bis 25 Mio. Passagiere, 16 Flughäfen), die rund 35% des Luftverkehrs in Europa abwickeln.
- Kategorie C: umfasst 15 Flughäfen mit 5 bis 10 Mio. Passagieren, die rund 14% des Luftverkehrs in Europa abwickeln.
- Kategorie D: umfasst 57 Flughäfen mit 1 bis 5 Mio. Passagieren, die rund 17% des Luftverkehrs in Europa abwickeln.
- Kategorie E: umfasst 67 Flughäfen mit 200.000 bis 1 Mio. Passagieren, die rund 4% des Luftverkehrs in Europa abwickeln.

Flughäfen der Kategorien D und E sowie einige der Kategorie C gelten als Regionalflughäfen. So gilt z.B. der Internationale Flughafen Birmingham als ein Regionalflughafen, obwohl er 2001 ein Aufkommen von mehr als 7,5 Mio. Passagieren hatte. Andererseits gilt auch der Flughafen von Rotterdam mit weniger als 700.000 Passagieren 2001 als Regionalflughafen. Die Gruppe der Regionalflughäfen ist also sehr heterogen in ihrer Größe, was die Entwicklung europäischer Perspektiven für die ganze Bandbreite von Regionalflughäfen schwierig macht. Die folgende Tabelle gibt die Verteilung der Flughäfen auf die einzelnen Kategorien an. Auf die Kategorie E, der 42% aller europäischen Flughäfen mit mindestens 200.000 Passagieren angehören, entfallen nur 4% der Gesamtfluggastzahl und 8% der Flugbewegungen.

	Kat. A	Kat. B	Kat. C	Kat. D	Kat. E
Anzahl Flughäfen	4	16	15	57	67
Anteil an Flughafengesamtzahl	2,5%	10%	9,5%	36%	42%
Passagiere (in Millionen)	222,7	259,6	107,6	130	30
Anteil an Passagiergesamtzahl	30%	35%	14%	17%	4%
Flugbewegungen (in Millionen)	2112	3328	1578	2208	771
Anteil an Gesamtzahl Flugbewegungen	21%	33%	16%	22%	8%
Fracht (in Millionen Tonnen)	5277	2807	1003	994	146
Anteil am Gesamtfrachtaufkommen	52%	27%	10%	9,5%	1,5%
Durchschnittlich Passagierzahl pro Flug	109	80	71	61	41
Wachstum 1988–1997	58%	60%	53%	70%	47%

Tabelle: Kategorisierung europäischer Flughäfen, 1997.

Quelle: EG, Untersuchung über alternative Flughafenkapazitäten, 1999.

Bibliografie

Airport Regions Conference - ALG Transport and Logistics in Airport Regions, September 2001

Airport Regions Conference - Assessment of Good Practices on Environmental issues - 2002

Airport Regions Conference - David Ramos Perez: Transporte aéreo y cohesion territorial: mitos y realidades en la construccion de una Europea de centros y periferias - Mitteilung für die Konferenz 2002

Airport Regions Conference - Jordi Candela - European Skies skins - Mitteilung für die Konferenz in Gatwick - 2002

Airport Regions Conference - Future trends in airport related employment - 2000

Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile de France - Airport Regions Conference - Quelles réponses à la saturation des grands aéroports? 2000

Airport Regions Conference - Regions and airports partners for sustainable prosperity - 1999

BCI, Regional Economic Functions of regional airports, 1999

RAND Europe, Airport Business Model (2003)

Fragebogen

PROSPEKTIVSTELLUNGNAHME ZUR KAPAZITÄT VON REGIONALFLUGHÄFEN

1. Allgemeine Angaben

Ihre Region: _____

Ihr Name: _____

Ihre Funktion: _____

Erreichbar per: Telefon: _____

 Fax: _____

 E-Mail: _____

Angaben zum Flughafen

Welche Flughäfen befinden sich in Ihrer Region?

Wie viele Fluggäste, Fracht und Flugbewegungen wurden 2002 (oder 2001) abgefertigt? (bitte Jahr angeben)

Fluggäste: _____

Fracht (Tonnen): _____

Flugbewegungen: _____

Angaben zur Flughafen-Eigentümerschaft

- *Wer sind die Eigentümer des Flughafens bzw. der Flughäfen in Ihrer Region (bitte Eigentumsstruktur angeben)?*
- *Wird es in naher Zukunft Änderungen der Eigentumsstruktur geben?*

2. Verhältnis zwischen Region und Flughafen

Regionalflughäfen können die Wettbewerbsfähigkeit einer Region stärken, wenn sich weitere Unternehmen dort ansiedeln.

Fragen:

- *Auf welche Weise fördert Ihre Region die Unternehmensansiedlung und Investitionen?*
- *Verfügt Ihre Region über einen langfristigen (auf 20-25 Jahre angelegten) Investitionsplan zur Förderung der Unternehmensansiedlung, und wird der Flughafen/die Flughäfen darin berücksichtigt?*
- *Ist der Flughafen bzw. sind die Flughäfen Bestandteil der Raumplanung Ihrer Region und der Pläne zur Entwicklung der Infrastruktur?*

7. Umweltaspekte

Die Umweltwirkung eines Flughafens lässt sich auf verschiedene Weise beeinflussen: durch Restriktionen (z.B. der Flugbewegungen), Betriebsvorschriften, Umweltmanagement, finanzielle Anreize (Gebühren), Emissionsrechte und raumplanerische Auflagen.

Fragen:

- *Versucht Ihre Region die Umweltwirkung des Flughafens einzudämmen?*
- *Wie wichtig ist die Umweltwirkung des Flughafens im Vergleich zu den wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen eines verstärkten Flugbetriebs?*

8. Transparenz der Flughafenfinanzen und Leitlinien für Querfinanzierung und staatliche Beihilfen

Die Regionalflughäfen in Europa unterscheiden sich hinsichtlich ihrer finanziellen Lage stark voneinander. Die finanziellen Daten und die Art, wie ein Flughafenbetreiber weniger profitable Flughäfen finanziert (Quersubventionierung), sind oft nicht transparent. Das macht es schwierig zu beurteilen, wann staatliche Beihilfen angemessen und notwendig sind.

Frage:

- *In welchem Umfang behindern die geltenden Gemeinschaftsvorschriften für staatliche Beihilfen Ihrer Ansicht nach Ihren (Regional-) Flughafen in seiner Entwicklung?*

9. Definition "Regionalflughafen"

Bei der Festlegung von Leitlinien für die Entwicklung von Regionalflughäfen muss die Kommission die verschiedenen Arten von Regionalflughäfen berücksichtigen. Die Definition könnte auf einer Kombination der im Folgenden genannten Kriterien beruhen (zur möglichen Klassifizierung von Flughäfen siehe bitte die Anlage zu diesem Fragebogen).

Fragen:

- *Nach welchen Kriterien (oder einer Kombination davon) könnten Regionalflughäfen definiert und klassifiziert werden?*
- *Welcher Kategorie ist der Flughafen in Ihrer Region, ausgehend von der vorgeschlagenen Klassifizierung in der Anlage, zuzurechnen?*

10. Sonstiges

Ihre Anregungen oder Bemerkungen zu sonstigen Fragen, die die Kapazität von Regionalflughäfen betreffen, sind willkommen.

Anlage: Vorschlag zur Klassifizierung von Flughäfen in der Europäischen Union

Wie bereits ausgeführt, kann die Definition und Klassifizierung von Regionalflughäfen auf folgende Kriterien (oder eine Kombination davon) gestützt werden: Verkehrsvolumen, Verkehrsaufteilung, Funktion, geografische Lage und Spezialisierung. Die folgende Tabelle versucht eine Klassifizierung der Flughäfen unter Angabe der Funktion, die sie haben.

Klassifizierung	Definition	Bemerkung
A. Drehkreuzflughäfen	Mehr als 25 Mio. Passagiere Oder: Flughäfen mit einem Mindestprozensatz (oder einer Mindestanzahl)* von internationalen/interkontinentalen Verbindungen	* noch festzulegen
B. Nationale Flughäfen	Mehr als 10 Mio. Passagiere Oder: Flughäfen mit einem Mindestprozensatz (oder einer Mindestanzahl)* von internationalen/interkontinentalen Verbindungen	* noch festzulegen
C. Regionalflughäfen: Teil europäischer Verkehrsnetze; mögliche intermodale Zentren		
C1. Spezialisierte Flughäfen	Spezialisiert auf Expressflüge, Fracht oder Billigflieger nach Flugplan	
C2. Entlastungsflughäfen	Zur Entlastung stark frequentierter Drehkreuzflughäfen; Sekundärflughäfen	
C3. Systemflughäfen	Teil eines Flughafensystems, in privatem oder öffentlichem Besitz	
D. Regionalflughäfen: Teil regionaler Netze; regionale Ausrichtung		
D1. Peripherieflughäfen	Geografisch abgelegene Flughäfen (Maßstab: Flugzeit zu den großen europäischen Wirtschafts-, Regierungs- und Forschungszentren oder zu Drehkreuzflughäfen)	Die EU sollte prüfen, in welchen Fällen staatliche Beihilfen für diese Flughäfen nach derzeitigem Recht zulässig sind.
D2. Charterflughäfen	Hoher Anteil von Charterflügen	
E. Andere regionale und lokale Flughäfen (bestehen nur bei erreichter Kostendeckung durch wirtschaftlichen Ertrag)		
E1. Unabhängige regionale Flughäfen	Mehr als 200.000 Passagiere	
E2. Unabhängige lokale Flughäfen	Weniger als 200.000 Passagiere	

Ergebnisse der Fragebogenaktion

Zur Untermauerung der Aussagen der vorliegenden Sondierungsstellungnahme wurde ein Fragebogen ausgearbeitet, um die Bedürfnisse der Regionen zu ermitteln. Die Ergebnisse dieser Fragebogenaktion werden nachstehend erörtert:

1. Eigentumsverhältnisse

Die Mehrzahl der Regionen, die diesen Fragebogen ausgefüllt haben, gaben an, dass staatliche Stellen wie etwa Kommunen, Länder oder Zentralregierungen Eigentümer der Flughäfen in ihrer Region sind. Schottland teilte mit, dass zwei seiner Flughäfen (Glasgow Prestwick und Scatsta) in privatem Besitz sind. Die Region Bozen gab an, dass sein Flughafen sich in öffentlich-privatem Besitz befindet, wobei die Aktienmehrheit von den privaten Anteilseignern gehalten wird. Bei den meisten Flughäfen sind keine größeren Veränderungen für die nächste Zukunft geplant. Hingegen sind in den meisten Regionen Diskussionen über eine etwaige Änderung der Eigentumsstruktur bezüglich Flughäfen im Gange.

2. Anbindung der Region

Nur die an der Peripherie der Europäischen Union gelegenen Regionen geben an, dass es zu den Luftverkehrsverbindungen keine Alternative gibt. Dabei handelt es sich um Regionen wie etwa Nordschweden oder Apulien in Süditalien. In den anderen Regionen gibt es Verkehrsalternativen zum Flugverkehr in Form von Schienenverkehrsverbindungen (in manchen Fällen sogar Hochgeschwindigkeitszüge), Autobahnen und Fährverbindungen. Die Erreichbarkeit der Region wird in Schweden, in Yorkshire & Humber und im Saarland untersucht. Schottland gab an, dass bislang keine diesbezüglichen Forschungsarbeiten durchgeführt wurden. Die anderen Regionen haben keine Angaben darüber gemacht, ob Untersuchungen durchgeführt wurden. Bis auf wiederum Nordschweden und Apulien bekunden sämtliche Regionen, dass die Erreichbarkeit der Region durch den Ausbau der Schienenverkehrsverbindungen neben der Verbesserung der Flugverbindungen gesteigert werden kann. Nordschweden und Apulien erachten die Schaffung von mehr Flugverkehrsverbindungen als wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität ihrer Region.

3. Wettbewerbsfähigkeit der Region

Alle Regionen haben Entwicklungspläne verschiedener Art für den Ausbau ihrer Flughäfen. Das Spektrum reicht von Konzeptionsleitlinien für die Flughäfen bis zur Absteckung eines umfassenden Flughafenstrategieplans. Die Flughäfen werden zwar von der Raumplanungspolitik der jeweiligen Region erfasst, aber in den meisten Fällen gibt es keine langfristigen Investitionspläne.

4. Steigerung der Attraktivität von Regionalflughäfen für Fluggesellschaften

Soweit die Regionen Anreizmaßnahmen bekunden, handelt es sich um politische Unterstützung und die Förderung von Flugzielen durch Subventionen. Die schwedische Regierung hat 10 Inlandsrouten gekauft, um die Erreichbarkeit der entlegeneren Regionen Schwedens aufrechtzuerhalten. Diese Routen werden von den Luftfahrtunternehmen nur dann befliegen, wenn die Regierung ihnen eine bestimmte Einnahmenhöhe garantiert.

5. Regionalflughäfen in der Gemeinschaftspolitik

In der Frage der Bedeutung einer Einbeziehung der Regionalflughäfen in die transeuropäischen Netze gibt es unter den Regionen keine Einigkeit. Die Meinungen reichen von niedrigem Stellenwert bis zu hoher Wichtigkeit. Auch bezüglich der Strukturfonds und der Kohäsionsfonds sind die Meinungen der Regionen unterschiedlich. Allerdings geht die Tendenz dahin, den Fonds einen hohen Stellenwert einzuräumen. Der Aspekt der größeren Sicherheit ist für die Regionalflughäfen sehr wichtig. Auf kleineren Flughäfen sind die Anforderungen einer größeren Sicherheit mit sehr hohem Kostenaufwand verbunden gemessen an dem Sicherheitsrisiko, das von diesen Flughäfen für das Gemeinwesen ausgeht. In anderen Punkten wird die Regulierung auf europäischer Ebene nicht als einschränkender Faktor für die Entwicklung der Regionalflughäfen betrachtet.

6. Spezialisierung des Flughafens

Die meisten Regionen sehen in einer Spezialisierung keinen Vorteil. Südschweden und Dänemark setzen allerdings auf Billiganbieter.

7. Umweltaspekte

Alle Regionen messen dem Umweltaspekt Bedeutung bei. Einige Regionen haben spezielle Umweltpläne für ihre Flughäfen. Andere betrachten Flughäfen als normale Wirtschaftsunternehmen, für die die Standard-Umweltvorschriften anzuwenden sind. Im allgemeinen werden die Umweltfolgen als relativ gering eingeschätzt und niedriger eingestuft als die wirtschaftlichen Nutzeffekte, die von den Flughäfen hervorgebracht werden.

8. Transparenz der Flughafenfinanzen und Leitlinien für Querfinanzierung und staatliche Beihilfe

Die meisten Regionen sind zwar der Ansicht, dass von der derzeitigen EU-Regelung über staatliche Beihilfen kaum Beschränkungen für die Entwicklung der Regionalflughäfen ausgehen, aber es wird doch geltend gemacht, dass die derzeitige Regelung die Entwicklung neuer Flugrouten in entlegenen Gebieten erschwert.

9. Definition "Regionalflughafen"

Die Definition sollte folgende Faktoren beinhalten:

- Passagierzahl,
- Anzahl der Flugbewegungen,
- Verkehrsart,
- Einzugsbereich.

Die Definition sollte sich auch auf Flughäfen mit weniger als 200.000 Fluggästen pro Jahr erstrecken.

10. Sonstiges

Als sonstige Aspekte im Zusammenhang mit der Kapazität von Regionalflughäfen werden genannt:

- Ermutigung zu technologischen Verbesserungen,
- Gemeinsame Nutzung zu militärischen und zivilen Zwecken,
- Hohe Kosten der zubringerverkehrsmäßigen Anbindung gemessen am Passagieraufkommen.

Regionen, die den Fragebogen beantwortet und Beiträge übermittelt haben:

Salzburg (Österreich)
Tirol (Österreich)
Region Oberösterreich (Österreich)
Region Århus (Dänemark)
Kopenhagen Stadt/Öresund-Region (Dänemark)
Nordjütland (Dänemark)
Region Ribe (Dänemark)
Sachsen-Anhalt (Deutschland)
Viborg (Dänemark)
Picardie (Frankreich)
Rhône-Alpes (Frankreich)
Languedoc-Roussillon (Frankreich)
Saarland (Deutschland)
Sachsen-Anhalt (Deutschland)
Sachsen (Deutschland)
Bayern (Deutschland)
Hamburg (Deutschland)
Rheinland-Pfalz (Deutschland)
Autonome Provinz Bozen (Italien)
Marken (Italien)
Apulien (Italien)
Umbrien (Italien)
Comunidad de Madrid (Spanien)
Murcia (Spanien)
Girona (Spanien)
Svenska Kommun Förbundet (Schweden)
Stockholm (Schweden)
Ostengland (Ver. Kgr.)
Schottland (Ver. Kgr.)
Yorkshire & Humber (Ver. Kgr.)
Westpommern (Polen)
Azoren (Portugal)
