

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom
3. Februar 2009 über eine Agenda für eine nachhaltige Zukunft
der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt**

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments
- 102998 - vom 5. März 2009. Das Europäische Parlament hat die Entschließung
in der Sitzung am 3. Februar 2009 angenommen.

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Februar 2009 über eine Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt (2008/2134(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Januar 2007 mit dem Titel „Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt“ (KOM(2007)0869),
- unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2008 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems (KOM(2008)0388),
- unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG (KOM(2008)0390),
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2008/101/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft¹,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums², die Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum³ und die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum⁴,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit⁵,

¹ ABl. L 8 vom 13.1.2009, S. 13.

² ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1.

³ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10.

⁴ ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20.

⁵ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

- unter Hinweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁶,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 375/2007 der Kommission vom 30. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben⁷,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 376/2007 der Kommission vom 30. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen⁸,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)⁹,
- unter Hinweis auf das Projekt CESAR (Cost Effective Small Aircraft), das im Rahmen des 6. Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung finanziert wird,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 25. Juni 2008 mit dem Titel „Einheitlicher europäischer Luftraum II: Kurs auf einen nachhaltigeren und leistungsfähigeren Luftverkehr“ (KOM(2008)0389),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 24. Januar 2007 mit dem Titel „Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“ (KOM(2006)0819),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 30. April 2008 mit dem Titel „Über die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft in ihrer geänderten Fassung“ (KOM(2008)0227),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 15. März 2007 mit dem Titel „Stand des Vorhabens zur Errichtung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)“ (KOM(2007)0103),

⁶ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S.1.

⁷ ABl. L 94 vom 4.4.2007, S. 3.

⁸ ABl. L 94 vom 4.4.2007, S. 18.

⁹ ABl. L 64 vom 2.3.2007, S. 1.

- gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (A6-0501/2008),
 - A. in der Erwägung, dass zur allgemeinen Luftfahrt und zur Geschäftsreiseluftfahrt eine ganze Reihe von Luftverkehrstätigkeiten zählt; in der Erwägung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt alle Operationen von Zivilluftfahrzeugen mit Ausnahme des gewerblichen Luftverkehrs sowie entgeltliche Operationen der Zivilluftfahrt, die auf Nachfrage stattfinden, umfassen,
 - B. in der Erwägung, dass zu diesem Sektor auch so unterschiedliche hochwertige Aktivitäten gehören, wie u. a. die spezialisierte Luftarbeit (kartografische Erfassung aus der Luft, landwirtschaftliche Flugdienste, Brandbekämpfung, Verkehrsüberwachung), das Flugtraining und die Sportfliegerei,
 - C. in der Erwägung, dass es derzeit einen Mangel an Daten und statistischen Informationen über die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt gibt,
 - D. in der Erwägung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt der am schnellsten wachsende Teil der Zivilluftfahrt in Europa sind; in der Erwägung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt die regulären Luftverkehrsdienste von kommerziellen Fluggesellschaften ergänzen und dadurch spezifische soziale und wirtschaftliche Vorteile schaffen, wie die Erhöhung der Mobilität der Bürger, die Steigerung der Produktivität von Unternehmen und die Verbesserung des regionalen Zusammenhalts,
 - E. in der Erwägung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt immer mehr an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnen, insbesondere für die europäische Herstellungsindustrie, die ihren Anteil am Weltmarkt ständig ausbaut und ein wesentliches Wachstumspotenzial aufweist,
 - F. in der Erwägung, dass die Luftfahrtpolitik der Europäischen Union traditionell den gewerblichen Luftverkehr in den Mittelpunkt gestellt hat und ihrem wachsenden Einfluss auf die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt nicht gebührend Rechnung trägt,
 - G. in der Erwägung, dass Bestimmungen, mit denen der Betrieb höchst komplexer Luftfahrzeuge zu kommerziellen Zwecken geregelt werden soll, eine unverhältnismäßig große finanzielle und regulative Belastung für die Betreiber kleiner privater Luftfahrzeuge darstellen könnte; daher in der Erwägung, dass sich ordnungspolitische Einheitsansätze und die einheitliche Durchsetzung der

Bestimmungen über die verschiedenen Flugverkehrssektoren hinweg in bestimmten Bereichen nicht bewährt haben,

- H. in der Erwägung, dass der Zugang zu Luftraum und zu Flugplätzen eine Schlüsselfrage für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt darstellt, da eine immer größer werdende Kluft zwischen Nachfrage und Kapazitäten festzustellen ist; in der Erwägung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt immer stärker mit der großen Luftverkehrsbranche im Hinblick auf den Zugang zu Luftraum und zu Flugplätzen in Wettbewerb treten,
1. begrüßt grundsätzlich die Mitteilung der Kommission über die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt, da mit ihr eine grundlegende Analyse der Fragen, die den Sektor betreffen, durchgeführt und eine Reihe von Ansätzen identifiziert wird, mit denen den spezifischen Anforderungen dieses Sektors im Rahmen eines ständigen Dialogs zwischen allen Akteuren Rechnung getragen werden kann;

Verhältnismäßige Regulierung und Subsidiarität

2. betont, dass die Interessen und Besonderheiten der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt bei der Entwicklung künftiger Initiativen im Bereich der Luftverkehrspolitik mit Blick auf die Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit berücksichtigt werden müssen; fordert in diesem Zusammenhang die Kommission auf, die Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des Subsidiaritätsprinzips bei der Ausgestaltung und Durchführung sowohl bestehender als auch künftiger Rechtsvorschriften für den Luftverkehr zu gewährleisten;
3. erinnert die Kommission daran, dass systematisch nach Segmenten aufgeschlüsselte Bewertungen der Auswirkungen durchgeführt werden müssen, um – sofern dies notwendig ist und keine Einschränkung der Sicherheit nach sich zieht – eine Differenzierung der Vorschriften, die verschiedene Kategorien von Unternehmen und Luftraumnutzer betreffen, zu gewährleisten;
4. fordert die Kommission auf, im Zuge der Annahme von Durchführungsbestimmungen im Bereich der Flugsicherheit zu gewährleisten, dass diese im Verhältnis zur Komplexität der entsprechenden Kategorie von Luftfahrzeugen und Operationen proportional und angemessen sind;
5. begrüßt die jüngste Anpassung der Wartungsstandards für Luftfahrzeuge, die nicht am gewerblichen Luftverkehr beteiligt sind, und insbesondere für Luftfahrzeuge, die nicht als „technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge“ eingestuft sind, als ein gutes Beispiel für verhältnismäßige Regulierung;

6. vertritt die Ansicht, dass ein gewisser Grad an Flexibilität in der Durchführungsphase im Bereich der allgemeinen Luftfahrt wünschenswert wäre; meint, dass diese dadurch erreicht werden könnte, dass bestimmte Aufsichtsbefugnisse an Flugsport- und Freizeitflugverbände und -organisationen abgetreten werden, die von der zuständigen Luftfahrtbehörde ordnungsgemäß überwacht werden, und unter der Voraussetzung, dass kein Interessenskonflikt vorliegt;
7. ersucht die Kommission, die Möglichkeit zu prüfen, vereinfachte Sicherheitsverfahren und Kontrollen für Fluggäste der Geschäftsreiseluftfahrt festzulegen, ohne ihre Sicherheit auf irgendeine Art und Weise zu gefährden;
8. schlägt vor, dass die Kommission den Austausch bewährter Verfahren bei Sicherheitsmaßnahmen auf kleinen und mittelgroßen Flughäfen fördert;

Flughafen- und Luftraumkapazität

9. weist darauf hin, dass es für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt in zunehmendem Maße schwierig ist, Zugang nicht nur zu den großen Flughäfen, sondern auch zu den Regionalflughäfen zu erhalten, da die steigende Nachfrage vonseiten des gewerblichen Luftverkehrs die Verfügbarkeit von Zeitnischen und Abstellpositionen einschränkt;
10. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dringend auf, diese Probleme durch ihre Flughafenbehörden zu lösen, indem sie Maßnahmen durchführen, mit denen die Ausnutzung bestehender Kapazitäten durch eine verbesserte Planung und den Einsatz moderner Technologien – wie dies im Aktionsplan der Kommission für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa („Aktionsplan der Kommission“) vorgesehen ist – optimiert wird;
11. sieht den Empfehlungen der Beobachtungsstelle der Gemeinschaft für Flughafenkapazität über die Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazität des europäischen Flughafennetzes erwartungsvoll entgegen, und geht davon aus, dass die Beobachtungsstelle bei der Umsetzung des Aktionsplans der Kommission eine wichtige Rolle spielen wird;
12. ist der Auffassung, dass Hubschrauber bei kurzen Entfernungen ein wichtiges Verbindungsglied zwischen Flughäfen sein können, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten mit Nachdruck auf, Hubschrauber in ihre Strategien zur Erhöhung der Kapazitäten einzubeziehen;

13. ermuntert die Mitgliedstaaten und die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, in die Modernisierung und den Bau kleiner und mittelgroßer Flughäfen zu investieren, die für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt von wesentlicher Bedeutung sind;
14. fordert die Mitgliedstaaten auf, in spezifische Infrastrukturen zu investieren, die für den Betrieb und die Stationierung von Flugzeugen im Sektor der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt erforderlich sind;
15. ermuntert die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, alle interessierten Kreise am Konsultationsprozess zu beteiligen, damit gegebenenfalls potenzielle oder bestehende Flughäfen für die spezifische Nutzung für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt ausgewiesen werden; ist der Auffassung, dass in den Fällen, in denen stillgelegte Militärflughäfen betroffen sind, auch die Militärbehörden konsultiert werden sollten;
16. hält es für wesentlich, dass die Gebietseinteilung des Luftraums in der Umgebung von kleinen und mittelgroßen Flughäfen für die Nutzer der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt angemessen sein muss, und dass jeder Änderung einer solchen Gebietseinteilung eine Konsultation mit diesen Nutzern vorausgeht;
17. unterstreicht, dass die Geschäftsreiseluftfahrt, wo dies möglich ist, einen angemessenen Zugang zu den großen Flughäfen erhalten sollte, um eine Anbindung der europäischen Regionen an die Wirtschaftszentren in Europa zu ermöglichen, und fordert die Kommission auf zu prüfen, ob die Notwendigkeit besteht, einschlägige Bestimmungen der geltenden Verordnung über die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen anzupassen, und dem Parlament bis Ende 2009 einen Bericht zu diesem Thema vorzulegen;
18. betont, dass auf europäischer Ebene ein harmonisierter Ansatz entwickelt werden muss, um die Konsistenz zwischen den Zeitnischen der Flughäfen und den Flugplänen zu gewährleisten; fordert die Kommission auf, geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, und regt die europäischen Flughafenkoordinatoren in diesem Zusammenhang zur Teilnahme an;
19. erwartet, dass die Einführung eines Flugverkehrsmanagementsystems mit modernsten und innovativen Technologien im Rahmen des gemeinsamen Unternehmens SESAR zur Bekämpfung der Aufsplitterung und prognostizierten Überlastung des europäischen Luftraums beitragen und die Luftraumkapazität wesentlich erhöhen wird, was allen Luftraumnutzern, einschließlich der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt, zugute kommen wird;

20. unterstreicht jedoch, dass das Programm SESAR den Besonderheiten der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseflufahrt in vollem Umfang Rechnung tragen und dem Sektor echte Vorteile bringen muss, ohne ihn unnötig zu belasten;
21. ist der Ansicht, dass eines der Ziele sein sollte, Nutzern von Flügen nach Sichtflugregeln Zugang zu Verkehrs-, Wetter- und Luftfahrtinformationen in benutzerfreundlicher und kostengünstiger Weise zur Verfügung zu stellen;
22. verlangt nachdrücklich, dass die Rechtsvorschriften im Bereich des „einheitlichen europäischen Luftraums“ und SESAR nicht zu unverhältnismäßigen und übermäßig kostspieligen technologischen Anforderungen für kleine, nach Sichtflugregeln betriebene Flugzeuge führen, wobei es uneingeschränkt einräumt, dass jedes Flugzeug, das den kontrollierten Flugraum benutzt, so ausgestattet sein muss, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, zum Beispiel mit Positionierungsgeräten;

Ökologische Nachhaltigkeit

23. ist der Auffassung, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseflufahrt – was CO₂-Emissionen und Lärm betrifft – geringe Umweltauswirkungen im Vergleich zur gewerblichen Luftfahrt haben;
24. erachtet es jedoch für notwendig, die Emissionen durch die weitere Verbesserung der Umweltleistung kleinerer Luftfahrzeuge mittels Verwendung saubererer Kraftstoffe und der Förderung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation zu verringern; betont in diesem Zusammenhang, wie wichtig Initiativen wie „Clean Sky“ und CESAR sind;
25. stellt fest, dass die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseflufahrt zum Großteil nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten fallen;
26. ist der Ansicht, dass Lärmprobleme entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip auf nationaler und lokaler Ebene geregelt werden sollten, und vertritt die Auffassung, dass Lärmkartierung eines von mehreren Mitteln ist, um ausgewogen und methodisch vorgehen zu können, damit die Entwicklung von Flughäfen sichergestellt wird, ohne dass die Bürger vor Ort unter erheblicher Lärmbelästigung leiden müssen;

Sonstige Fragen

27. ist der Auffassung, dass politische Entscheidungsträger über angemessene Informationen und statistische Daten über die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt verfügen müssen, um den Sektor voll begreifen und somit richtig regeln zu können; fordert die Kommission und Eurostat daher auf, einen systematischen Ansatz für die Erhebung von Daten und den Datenaustausch auf internationaler und auf EU-Ebene zu entwickeln und durchzuführen;
28. begrüßt die Klarstellung rechtlicher Begriffsbestimmungen durch die Kommission, einschließlich der Definition von „Flugbetrieb im Teileigentum“, und weist darauf hin, dass diese Frage in der überprüften EASA-Verordnung und in den betreffenden Durchführungsbestimmungen behandelt wird, die derzeit vorbereitet werden;
29. fordert die Kommission auf, geeignete Maßnahmen zu treffen, um den Zugang der Herstellungsindustrie der Europäischen Union im Bereich der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt zu den Weltmärkten zu erleichtern;
30. vertritt die Ansicht, dass die Interessen der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt bei der Entwicklung der externen Luftfahrtpolitik der Europäischen Union, insbesondere, was Transatlantikflüge betrifft, berücksichtigt werden müssen;
31. fordert die Kommission auf, die luftfahrttechnische Forschung, Entwicklung und Innovation, insbesondere durch KMU, die Luftfahrzeuge für die allgemeine Luftfahrt und die Geschäftsreiseluftfahrt entwickeln und bauen, stärker zu unterstützen;
32. erachtet die Förderung der Freizeit- und Sportfliegerei sowie der europäischen Fliegerklubs, die eine wichtige Quelle beruflicher Kenntnisse für den gesamten Luftfahrtsektor darstellen, für sehr wichtig;
33. fordert die Kommission auf, die wichtige Rolle zu berücksichtigen, die dieser Sektor des Luftverkehrs bei der Entwicklung einer Berufsausbildung für Piloten spielt und auch in Zukunft spielen kann;
34. fordert die Kommission auf, dem Europäischen Parlament bis Ende 2009 über die Fortschritte, die im Zusammenhang mit den in diesem Bericht angesprochenen Fragen erzielt wurden, Bericht zu erstatten.

o

o o

35. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.