



Regionale Flughäfen



Editorial

Ein Jahr nach ihrer Entscheidung im Fall Charleroi/Ryanair bereitet sich die Kommission vor, eine Richtlinie mit dem Ziel der Reglementierung der Zusammenarbeit zwischen den regionalen Flughäfen, den Billigfluggesellschaften und den regionalen Behörden zu veröffentlichen. Die Zukunft der regionalen Flughäfen steht auf dem Spiel. Egal ob sie in Ballungszentren, in ländlichen Gebieten oder in Enklaven liegen, für alle gelten dieselben Regeln - der Wettbewerb mit den großen Flughäfen, wo die meisten großen Fluglinien bereits sitzen, die letztendlich die peripheren Flughäfen verlassen haben, weil sie als nicht rentabel angesehen wurden.

Dieses Projekt birgt die Gefahr, die Entwicklungsperspektiven zahlreicher Regionen zu beeinträchtigen. Denn die den "Low-Cost"-Fluggesellschaften durch die regionalen Flughäfen gewährten Erleichterungen sind für sie mehr als einfache Beihilfen, aber keineswegs unangemessen. Ganz im Gegenteil. Sie fördern eine echte Dienstleistungsstrategie zugunsten einer dauerhaften wirtschaftlichen Entwicklung. Alle Untersuchungen haben bewiesen, dass ein Flughafen ein wesentlicher Faktor in Bezug auf die Standortwahl der Unternehmen und auf die Rückkehr des Wirtschafts- und Beschäftigungswachstums ist.

Die VRE ist durch die Folgen der vereinheitlichenden Politik der Kommission sehr beunruhigt, die sowohl im Gegensatz zum Subsidiaritätsprinzip als auch im Widerspruch zur Einführung eines leistungsfähigen intermodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes und zu den Zielen von Lissabon steht, die ein starkes Wirtschaftswachstum, Vollbeschäftigung und die Mobilität der BürgerInnen propagieren.

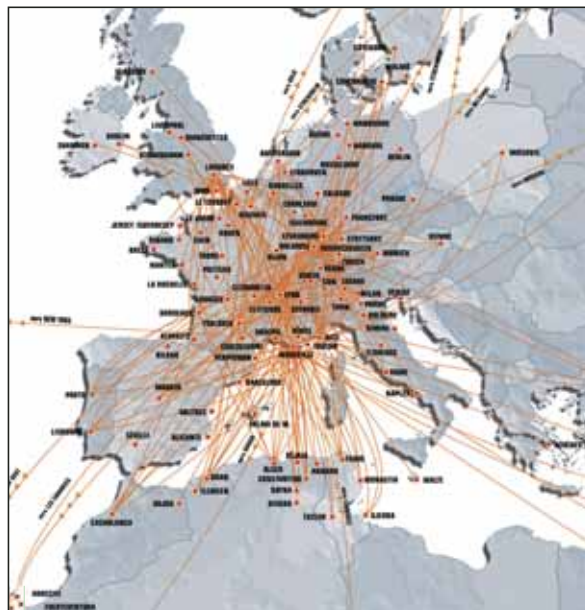
Die seit dem 21. April in einer strategischen Allianz mit den regionalen Flughäfen und den Billigfluggesellschaften vereinten Regionen Europas fordern daher die neue Barroso-Kommission auf, die Gemeinschaftspolitik im Sinne einer größeren Kohärenz mit den Unionszielen, nochmals zu überdenken. Die Neudynamisierung der europäischen Wirtschaft lässt sich nicht per Dekret anordnen. Sie erfolgt durch einen konkreten, willensgeprägten und vielfältigen Ansatz in Bezug auf die Situation vor Ort, die niemand besser einschätzen und fördern kann, als die Regionen. <

Onno Hoes
Koordinator der Gruppe
'Regionaler Flugverkehr' der VRE

Die Regionen müssen mit ihren eigenen Flügeln fliegen können!

DIE REGIONALEN FLUGHÄFEN GEHÖREN ZU DEN IN DER UNION IM AUFSCWUNG BEFINDLICHEN SEKTOREN. DENNOCH WERDEN SIE IN IHRER ENTWICKLUNG DURCH DIE STARREN EUROPÄISCHEN VERORDNUNGEN ÜBER ÖFFENTLICHE BEIHILFEN DISKRIMINIERT. DIESE TATSACHE DARF VON DER NEUEN KOMMISSION NICHT IGNORIEREN WERDEN, WENN SIE SICH DER DURCH DIE STRATEGIE VON LISSABON FESTGELEGTE HERAUSFORDERUNG DER DYNAMIK UND DER BESCHÄFTIGUNG STELLEN WILL.

Kann die Union ihre Regionen und Bürger hören, ihnen zuhören? Nach dem jüngsten Bericht von Galup Europe "Can EU hear me?" über die von der Kommission veröffentlichten Kommunikationsstrategien, ist dies keinesfalls sicher. Europäische Parlamentarier, hohe Beamte, ehemalige politische Führungspersonlichkeiten, Berater und Journalisten nehmen kein Blatt vor den Mund. "Sie können bei einer öffentlichen Veranstaltung erklären, dass Europa ein Faktor für wirtschaftliche Stabilität und Frieden ist, aber wenn die Leute heimgehen, dann stellen sie die Verbindung nicht her. Sie wissen es, aber sie leben es nicht mehr", bedauert der belgische Europaabgeordnete Jean-Luc Dehaene. Giuliano Amato, ehemaliger italienischer Premierminister fährt fort: "Eine Institution, die nur als Struktur zur Regelung der Größe der Äpfel wahrgenommen wird, kann nicht die geringste emotionale Unterstützung gewinnen". Schenkt man den etwa hundert Europaakteuren Glauben, die zusammen mit den beiden stellvertretenden Vorsitzenden des Konvents über die Zukunft der Union sprechen, so scheint diese kurz vor der Ratifizierung der Verfassung ein ernsthaftes Problem lösen zu müssen: Eine ausgesprochen locker gewordene Bindung mit den Bürgern wieder zu knüpfen, die immer skeptischer gegenüber einem Gemeinschaftsprojekt sind, dessen Vorteile sie nur mühsam erkennen und dessen Widersprüche sie kaum verstehen.



Die Billigfluglinien fördern in erster Linie den Ausbau der interregionalen Flugverbindungen

Eine Politik in vollkommenem Widerspruch zu den Zielen von Lissabon

Wovon ist die Entwicklungspolitik der regionalen Flughäfen der Kommission mehr geprägt als von "Widersprüchlichkeit"? Die im März 2000 beschlossene Lissabon-Strategie wollte vor allem eines: Klarheit. Es ging darum, der Union die Möglichkeit zu geben, sich bis 2010 als wettbewerbsfähigste und dynamischste Wirtschaft der Welt zu positionieren. Dazu sollten sowohl die Stimulierung der Arbeitsplatzschaffung als auch die Einführung einer Sozial- und Umweltpolitik, die sozialen Zusammenhalt und nach-

Fortsetzung von Seite 1...

haltige Entwicklung sicherstellt, gefördert werden. Nicht nur durch Worte, sondern durch Taten. Die Regionen nahmen die Botschaft an, und einige, noch abseits gelegene, entschieden sich für Umstrukturierungen und setzten dabei auf die Entwicklung der Luftfahrt. Pisa, Straßburg, Girona oder Charleroi sind nur einige Beispiele. Die Beihilfe zur Ansiedlung von Billigfluggesellschaften an von den traditionellen Fluggesellschaften vernachlässigten geographischen Nischen erwies sich in diesem Punkt als hervorragendes Instrument für die wirtschaftliche Emanzipation, sowohl im Bereich des Tourismus als auch für Geschäftskunden und Akademiker. Außerdem nutzen manche Arbeitssuchende diese neue Möglichkeit und kommen zu Bewerbungsgesprächen in peripheren Regionen, die jetzt angefliegen werden, und die bis dahin finanziell unerreichbar waren. Urteil der Kommission: die Beihilfen verstoßen gegen die europäischen Wettbewerbsregeln, obwohl doch dieselbe Kommission anschließend substantielle öffentliche Beihilfen für so genannte nationale Fluggesellschaften wie Air France, Alitalia oder Olympic Airways erlaubt hatte.

Die interregionalen Flugverbindungen sind unentbehrlich

Noch erschreckender ist die späte Reaktion der wichtigsten betroffenen Akteure, darunter der Ausschuss der Regionen, der erst am 17. Juni 2004 zu dieser Sache Stellung nahm - sechs Monate nach der VRE, die bis dato als Einzige, die Regionen repräsentierend, Alarm schlug. *„Die interregionalen Flugverbindungen sind heute genauso unentbehrlich wie der Schienenverkehr, Straßen oder Wasserwege, so Onno Hoes, Koordinator der Gruppe 'Regionaler Flugverkehr' der VRE. Zahlreiche wissenschaftliche Analysen zeigen deutlich, dass es grundlegend für jede Region ist, einen Flughafen zu besitzen, wenn beabsichtigt wird, in einer globalisierten Welt eine Rolle zu spielen. Daher scheint der Ansatz der Kommission zu eingeschränkt, wenn sie die Frage nur unter dem Aspekt der Verzerrung des gemeinsamen Marktes betrachtet.“* Schlimmer noch, dieser Ansatz steht sowohl dem allgemeinen Interesse als auch der Entwicklung von transeuropäischen Verkehrsnetzen entgegen, wodurch Gebietskörperschaften daran gehindert werden, ihre lokale Wirtschaft anzukurbeln und diese somit weiterhin von den Struk-

turbeihilfen abhängt, um den Schein von Lebenskraft zu wahren. Eine im Hinblick auf den Gemeinschaftshaushalt nicht nur sehr teure Strategie, sondern noch einmal in vollkommenem Widerspruch zu den Zielen der Lissabon-Strategie.

Die Rolle, die die neue Kommission hier spielen wird, ist also von grundlegender Bedeutung. Denn von ihrer Fähigkeit, den Europäern zuzuhören, hängt mit großer Wahrscheinlichkeit die wirtschaftliche und soziale Zukunft von sehr vielen Menschen ab. Die Berücksichtigung der Problematik der regionalen Flughäfen ist mehr als nur ein Druckmittel für die Billigfluggesellschaften. Sie wird eines der Hauptthemen für das Europa von morgen sein. Am 27. Oktober 2004 wurde José Manuel Durão Barroso durch Schaden klug und musste lernen, dass nur das Zuhören und die Berücksichtigung des Gemeinwohls es ihm erlauben werden, die Aufgabe zu erfüllen, die ihm sein neues Amt als Kommissionspräsident auferlegt. Diese durch das Europäische Parlament neu eröffnete Ära des Dialogs sollte nun den Regionen, erste Anlaufstellen für die Richtigkeit der EU-Entscheidungen der Bürger, zugute kommen.

Qualifizierter Gemeinschaftspilot für interregionale Flüge gesucht

REGULIERUNG, HARMONISIERUNG, WETTBEWERBSVERZERRUNG - KLASSISCHE BEGRIFFE DER KOMMISSION. BEI ALLZU HÄUFIGER ABWANDLUNG BESTEHT JEDOCH DAS RISIKO, DASS SIE EINEN ZUSAMMENBRUCH DER REGIONALEN WIRTSCHAFT IN EUROPA AUSLÖSEN KÖNNTEN.

Die Europäische Kommission hat heute eine wichtige Entscheidung für die Zukunft des Luftverkehrs getroffen, indem sie einen umfassenden Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen gewährleistet, die Regionalflughäfen nutzen. Dieser Beschluss der Kommission vom 03.02.2004 gab auf den ersten Blick Anlass zur Freude, da lokale Flughäfen so ihr Recht anerkannt sahen, Beihilfen zur tatsächlichen Entwicklung neuer Verbindungen zu gewähren. Hauptbegünstigte waren die Billigfluggesellschaften, die *de facto* die Genehmigung erhielten, von gewissen regionalen Beihilfen zu profitieren. Da war nur ein kleines Detail: Diese Beihilfen können nur unter *„klar festgelegten Bedingungen“* gezahlt werden. Sprich: *„Beihilfen, die unmittelbar von der Region Wallonien und zum Teil vom Flughafenbetreiber Brussels South Charleroi Airport (BSCA) gewährt wurden, [sind] nicht mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Binnenmarktes vereinbar und müssen daher zurückgezahlt werden“* (!), mit der Gefahr, dass Ryanair die wallonische Flughafenplattform verlässt und die beginnende wirtschaftliche Entwicklung in einer bis dahin teilweise daniederliegenden Region geopfert wird. Zwar erlaubt diese Entscheidung der irischen Gesellschaft einen Teil der bereits bewilligten regionalen Beihilfen zu behalten - vor allem bezüglich Marketing und Werbung, die für die Eröffnung neuer Verbindungen notwendig sind - da ihre Gewährung, gemäß Artikel 87 Absatz 3 EG der *„Förderung der Entwick-*

lung gewisser Wirtschaftszweige [...] soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft,“ dient. Jedoch dürfen diese Beihilfen weder länger als 5 Jahre gezahlt noch mit anderen Beihilfen sozialer Art oder Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen kumuliert werden, wobei man aus der amerikanischen Erfahrung in diesem Sektor - und insbesondere am Beispiel der Flughäfen Dallas/Fort Worth und Kansas City - weiß, dass eine Flughafenplattform erst nach 15 bis 20 Jahren anhaltender Investitionen tatsächlich Gewinne erbringt.

Eine illusorische Wettbewerbsverzerrung

Die Kommission verbietet ebenfalls *„jegliche Abschlüsse auf Flughafenentgelte, die über die offiziellen bereits im nationalen Recht vorgesehenen Abschlüsse hinausgehen oder auf Bodenabfertigungsentgelte, die nicht durch eventuelle Überschüsse aus anderen kommerziellen Aktivitäten des Flughafens gedeckt sind, wie Parkhäuser, Geschäfte oder Gastronomiebetriebe.“* Kurz, jedem öffentlichen regionalen Flughafen



Die regionalen Flughäfen, Faktoren des Wirtschaftswachstum und der Beschäftigung

ist es erlaubt, das Anfliegen durch einen Fluganbieter auszuhandeln, solange er nicht auf Langfristigkeit zielt und seine Ausgaben auf der Grundlage des avisierten privaten Kapitalgebers begründet, und jegliche Rentabilität, die die Erwartungen eines privaten Unternehmens übertreffen, ausschließt. Umgekehrt hat ein privater Flughafen alle Möglichkeiten, auf eine langfristige Ansiedlung zu setzen.

Abgesehen von der *de facto* Diskriminierung zwischen öffentlichen und privaten Flughäfen und dem Verbot gegenüber regionalen Behörden, ihre Verkehrsstruktur frei zu entwickeln, vergisst die Kommission in ihrer *„marktwirtschaftlich handelnden“* Entscheidung eine wesent-

Photo : Pisa airport

tliche Tatsache, die zum Verstehen der strategischen Partnerschaften zwischen den Regionen, den Flughäfen und den Billigfluggesellschaften beiträgt. Tatsächlich sind diese Beihilfen weit mehr als eine simple unmittelbare Strukturfinanzierung für die Billigfluggesellschaften, sie dienen primär dem geographischen Anschluss an den Verkehr und der (Neu-)Dynamisierung der lokalen Wirtschaft. Sie setzen sowohl bei der Tourismusindustrie als auch in vielen strategischen Bereichen eine Hebelwirkung in Gang, oder bewirken gar die Neugründung oder Ansiedlung von Unternehmen, für die die Nähe eines intermodalen Verkehrsnetzes eine Voraussetzung ist.

Außerdem scheint die Kommission nicht zu wissen, dass bis auf wenige Ausnahmen die Billigfluggesellschaften sich in Regionen niederlassen und neue oder von den traditionellen Fluggesellschaften aufgegebenen interregionale Verbindungen aufbauen, sodass *de facto* jede Wettbewerbsverzerrung illusorisch ist. Wie kann ein Angebot British Airways oder Air France Nachteile bringen, das es bisher gar nicht gab oder das aufgegeben wurde, wie z.B. Straßburg-London? *“Die [Billig-]Fluggesellschaften gewährleisten oft die Nutzung des von den großen nationalen Gesellschaften ungenutzten Netzes, schrieb am 5. Februar 2004 Jacques Blanc, ehem. Präsident der Region Languedoc-Roussillon (F) in einem Brief an Loyola de Palacio, Vizepräsidentin der Kommission und Kommissarin für Verkehr. Sie tragen voll zur Entwicklung und zur Strukturverbesserung bei. Durch das Anbieten attraktiver Produkte befriedigen sie die Bedürfnisse einer entschlossenen Kundschaft und bringen der lokalen Wirtschaft, an die sie angeschlossen sind - vor allem im Tourismus - bedeutende Erträge.”*

VRE und Kommission reden aneinander vorbei

Am 1. Juni dieses Jahres, nochmals durch Brian Greenslade, Vorsitzender der Kommission 'Regionalpolitik' der VRE, angesprochen, bestätigte Loyola de Palacio in einem Schreiben vom

Warum die öffentlichen Flughäfen den Richtlinienentwurf nicht überstehen werden

Die im Fall Charleroi/Ryanair von der Kommission definierte Regel, die dem Richtlinienentwurf zur zukünftigen Zusammenarbeit zwischen regionalen Flughäfen, Billigfluggesellschaften und regionalen Behörden dienen soll, ist insgesamt einfach: Die regionale Behörde, die einen regionalen Flughafen betreibt, muss nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers agieren. Diese Regel wird jedoch keineswegs auf private Flughäfen angewendet, denen es freisteht, wie sie es für richtig erachten Fluggesellschaften, auch die Billigfluggesellschaften, als Kunden zu werben. Es muss in diesem Zusammenhang jedoch unterstrichen werden, dass die meisten Flughäfen der EU auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene der öffentlichen Hand gehören. Demzufolge sind die privatisierten oder vom Staat einem privaten Anbieter zur Geschäftsführung überlassenen Flughäfen in der Minderheit und genießen doch einen beträchtlichen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren öffentlichen Mitbewerbern.

Im Fall, dass die Kommission ablehnt, ihren Richtlinienentwurf abzumildern, besteht daher für viele regionale Flughäfen die Gefahr der Unternutzung und dies ließe ihren Besitzern dann keine andere finanzielle Wahl als sie zu schließen oder sie bestenfalls einem privaten Investor abzutreten, der zusagt, diese gemeinwirtschaftliche Leistung zu übernehmen, die die regionalen Behörden laut Europäischer Kommission, aufgrund des Hemmnisses des freien Wettbewerbs, nicht mehr erbringen dürfen.

2. September erneut, dass die im Fall Ryanair/Charleroi getroffene Entscheidung in jedem Punkt die Regionen favorisiere und dass nun ihre Dienststellen diese Schlussfolgerungen in eine Richtlinie umzusetzen haben, die die zukünftige Zusammenarbeit zwischen den regionalen Flughäfen und den Billigfluggesellschaften regeln und sich dabei vor allem auf die staatlichen Beihilfen durch regionale Behörden konzentrieren soll. Eine Perspektive, die in vollkommenem Widerspruch zu den Schlussfolgerungen der Anhörung steht, die die Kommission 'Regionalpolitik' der VRE am 21. April dieses Jahres in Barcelona organisiert hatte und an der Mitglieder des Forums der regionalen Flughäfen (FARE) und des Verbands europäischer Low-Cost-Fluggesellschaften (ELFAA) teilnahmen. Angesichts der Vielfalt der Situationen, wurde hier die Bedeutung einer starken rechtlichen Flexibilität in dieser Sache hervorgehoben.

Aufgrund ihrer Arbeit an der gemeinschaftlichen Ad-hoc-Harmonisierung lehnt die GD Verkehr es nun aber kategorisch ab, dieses Argument zu berücksichtigen. Dabei setzt sie die sozioökonomischen Fakten einer Großstadt und einer ländlichen Siedlung gleich und, indem sie ihnen jedes Verhandlungsargument verbietet, nimmt sie einigen Regionen jede Perspektive, den neuen durch die Billigfluggesellschaften geschaffenen Luftfahrtmarkt für lokale Entwicklungszwecke zu nutzen. Noch schlimmer ist, dass dieser regulatorische Ehrgeiz der Kommission heute in vollkommenem Widerspruch zu ihrer Idee steht, ein funktionsfähiges intermodales transeuropäisches Verkehrsnetz aufzubauen, das die interregionale Vernetzung und die Mobilität der Bürger, wie in den Verträgen und durch die Ziele von Lissabon vorgesehen, erleichtert. Es sei denn, diese Zwänge gelten für die Hüter des Gemeinschaftstempels nicht.

Die “Low-Cost-Fluggesellschaften” lassen die lokale Wirtschaft abheben

TOURISTENANSTURM, GESCHÄFTSMÖGLICHKEITEN, SCHAFFUNG VON ARBEITSPLÄTZEN, ÖFFNUNG ZUR WELT, AN POSITIVEN FOLGEN DER PRÄSENZ VON BILLIGFLUGGESELLSCHAFTEN AUF REGIONALER EBENE FEHLT ES NICHT. EINE KLEINE BESTANDSAUFNAHME.

19,99 Euro für einen Hin- und Rückflug vom Flughafen Hahn in Deutschland nach Pisa in Italien! Derselbe Preis für einen Flug von Girona (nahe Barcelona) nach Glasgow in Schottland. Preise, die vor sieben Jahren noch unvorstellbar waren, bevor die irische Firma Ryanair sich des Flugmarktes annahm. Eine Erfolgsgeschichte? Ja, aber nicht nur das. Denn die 1997 durch die Billigfluggesellschaften entschiedene Strategie ist mehr als einfach nur ein wirtschaftlicher Erfolg, sondern ist für eine unverhoffte lokale Entwicklungspolitik verantwortlich.

Beschäftigung, Wohnungen, Tourismus, Universitäten, Unternehmertum: sämtliche geistige und wirtschaftlichen Aktivitäten, die von der Nähe eines Flughafens anhängig sind und die Billigfluggesellschaften in Anspruch nehmen, schwimmen auf der Welle mit.

Wirtschaftliches Wiederaufleben

In Stansted, ca. 60 km nördlich von London, das vor kurzem noch unter einer hohen Arbeitslosenquote litt, hat die Niederlassung von Ryanair die Schaffung von mehr als 9500 Arbeitsplätzen



Immer mehr Reisende nutzen die regionalen Flughäfen

Fortsetzung von Seite 3...

zen erlaubt, wovon 7500 der Bevölkerung vor Ort zugute kamen. Dasselbe gilt für Charleroi, wo das Passagieraufkommen von 41.000 Fluggästen im Jahr 1995 auf 1,8 Millionen im Jahr 2003 anstieg. 700 erfasste Arbeitsplätze wurden unmittelbar geschaffen. Außerdem haben Zulieferer und Dienstleistungsunternehmen 2600 weitere Menschen eingestellt. In Pisa, einer Stadt, die nunmehr von fünf Billigfluggesellschaften angefliegen wird, ist der Flughafen - vor kurzem noch fast vor dem Konkurs - mit Tausenden von Fluggästen überfüllt. Auf Sardinien, einer in der Nebensaison im Allgemeinen kaum bereiste Region, arbeiten Hotel- und Ladenbesitzer mittlerweile das ganze Jahr über. In Deutschland wachsen die Besucherzahlen der Städte Hahn (Rheinland-Pfalz) und Baden-Baden (Baden-Württemberg) rapide an.

Der Stadt Montpellier (Languedoc-Roussillon/F) hat die Niederlassung von Ryanair im Jahr 2003 mehr als 200.000 Touristen aus Großbritannien und Deutschland beschert. Dadurch kamen 40 Millionen Euro in die Kassen der lokalen Tourismuswirtschaft.

Auch die Geschäftskunden spielen mit

Für einige Regionen ist es nur der Zustrom von neuen Passagieren, für andere bedeutet es Beschäftigungsaufschwung und Aufleben der wirtschaftlichen Aktivität oder aber die Entwicklung des Marktes von Ferienwohnungen ... Zwar sind die Beiträge der Billigfluggesellschaften je nach geographischem Standort unterschiedlich, doch ob Nähe zu einer Großstadt, zu einer universitären Einrichtung oder zu einem Wettbewerbszentrum, dort, wo früher nur ein

Eingeschlossensein und ein unsicherer Arbeitsmarkt vorherrschte, entwickelt sich heute ein transregionales Flughafenetzwerk ersten Ranges, das den Austausch und die Dynamik der Unternehmen fördert.

Wo anfangs diese Billigflüge vor allem Reisende mit niedrigerem Einkommen betrafen, stellen inzwischen die Geschäftskunden fast 16 % der Fluggäste. Die Gründe, aus denen diese die traditionellen Fluggesellschaften vermeiden, sind u.a. die für KMU besonders attraktiven Preise, die Häufigkeit der Flugverbindungen (fünf bis sieben am Tag für dieselbe Strecke), die Vernetzung zwischen den verschiedenen Heimathäfen der Fluggesellschaften und, geschätzter Unterschied zu den Großen im Geschäft, die strenge Einhaltung der Flugpläne.

Die VRE appelliert an die Macht der Drei

AN DIE BARROSO-KOMMISSION: DIE REGIONEN, DIE REGIONALEN FLUGHÄFEN UND DIE BILLIGFLUGGESELLSCHAFTEN WERDEN NICHT NACHGEBEN. NUNMEHR IN EINER STRATEGISCHEN ALLIANZ ZUSAMMENGEFÜHRT WERDEN SIE ALL IHR GEWICHT IN DIE WAAGSCHALE WERFEN, UM DIE NACHHALTIGE ENTWICKLUNG DER LOKALEN FLUGHAFENPLATTFORMEN ZU FÖRDERN.

Die VRE fordert seit langem die Entwicklung eines transeuropäischen intermodalen und interregionalen Netzwerks, wovon die regionale Luftfahrt und Flughäfen ein wesentlicher Bestandteil wären, was gegenwärtig auf die EU-Verkehrspolitik nicht zutrifft. Die VRE betrachtet die Ziele der regionalen Anbindung und der (Neu-)Dynamisierung der lokalen Wirtschaft auf europäischer Ebene als prioritär und zählt von nun an zwei neue Verbündete im Kampf gegen die Kommission zu diesem Thema. Seit dem 21. April haben die regionalen Flughäfen und die Billigfluggesellschaften ihre Kräfte mit denen der VRE vereint, um eine neue strategische Allianz zur Sicherstellung einer nachhaltigen Entwicklung der regionalen Verbindungen und Flughafenplattformen zu bilden.

Eine öffentlich-private Partnerschaft für die Beschäftigung

„Diese innovative Partnerschaft muss als Joint-Venture zugunsten der regionalen und lokalen Entwicklung angesehen werden, wo jeder Beteiligte die Risiken und Verantwortungen in einer langfristigen Verpflichtung teilt und nicht als Konkurrenzorgan für die nationalen Anbieter, unterstreicht Onno Hoes, Koordinator der Gruppe 'Regionaler Flugverkehr' der VRE. Diese öffentlich-private Partnerschaft, die zu Wachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen sowohl im Tourismus- und Hotelsektor als auch bei den KMUs und zur Zufriedenheit der Bürger-Verbraucher führt, sollte von europäischer Unterstützung profitieren oder zumindest nicht eine solche Erklärung der Feindschaft seitens der europäischen Instanzen erfahren“. Diese neue Allianz fußt auf der Feststellung, dass die beiden Sektoren - traditionelle nationale Verkehrsunternehmen bzw. internationale Drehscheiben und Billig-

fluggesellschaften bzw. regionale Flughäfen keinesfalls vergleichbar sind. Zielorte, Kundenprofil, Art der Investitionen, Preise, Flotte, Auslastung der Flugzeuge, Pünktlichkeit, all das unterscheidet diese beiden Sektoren, die die GD Verkehr jedoch auf der gleichen und einheitlichen Grundlage behandeln möchte, was die Besteuerung und die Fristen für die Begründung neuer Flugverbindungen angeht ... auf die Gefahr hin, wissentlich die regionalen Flughäfen zu benachteiligen und ihnen die Möglichkeit zu nehmen, sich mit Hilfe der Billigfluggesellschaften zu entwickeln.

Zu viel Regulierung hemmt das Wachstum

„Die Position der Kommission in diesem Punkt ist inakzeptabel, wettet Manel Nadal, Sekretär für Mobilität in Catalunya (E). Man kann nicht den Billigfluggesellschaften und den aufstrebenden regionalen Flughäfen die gleichen Regelungen auferlegen wie den großen Luftlinien und den internationalen Drehscheiben. Man vergisst auch schnell, dass die Billigfluggesellschaften zur Einführung eines neuen Verkehrskonzepts beigetragen haben, dass die Zugänglichkeit von zahlreichen Regionen in Europa erhöht. Diesen Gesellschaften ist es gelungen, neue Kunden in neue, oft unbekannte Regionen zu bringen, die manchmal gar am Rande Europas lagen, und sie haben für viele unter ihnen eine noch nie da gewesene wirtschaftliche Entwicklung angestoßen. Besser noch, fährt er fort, sie haben es vor allem den kleinen regionalen Flughäfen, die von den nationalen Fluggesellschaften mangels Wirtschaftlichkeit verlassen worden waren, erlaubt, trotz einer schwierigen Konjunktur selbstständig und tragfähig zu werden“. Die Mitglieder der von der VRE getragenen Allianz stützen ihre Vorgehensweise auf ihre Kenntnis des Terrains und haben nicht

vor, nachzugeben. Im Gegenteil, die Ernennung der neuen Kommission wird die Gelegenheit sein, ihr Handeln zu verstärken. Mit einem klaren Ziel vor Augen: Sich jeglicher missbräuchlicher Regelung dieses Sektors zu widersetzen und mehr Öffnung und Flexibilität der Kommission zu diesem Thema erwirken. Eine Vorgehensweise, die insgesamt der Logik eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers entspricht, da zahlreiche Verlagerungen in Europa in diesem Punkt zeigen, dass man vor lauter Regulierungswut das Wachstum hemmt. Eine Aussicht, mit der sich weder die Regionen noch die EU-Instanzen zufrieden geben können.



AER - ARE - VRE Dossier Regionale Flughäfen Herbst 2004

Themenspezifisches Dossier der Versammlung der Regionen Europas (VRE)

Direktor - Klaus Klipp

Chefredakteur - Barbara Skoczylas-Thauront

Redaktioneller Berater - Agnès Ciccaroni, Ourania

Georgoutsakou, Franz Stummann

Redaktion - Christophe Nonnenmacher

Redaktionssekretariat - Francine Huhardeaux

Übersetzungen - Ursula Gerstenmaier (GB & D)

Konzeption und Layout - Agence Contexte - Strasbourg (F)

Druck - OTT - rue Pins - 67310 Wasselonne (F)

Auflage (in drei Sprachen) : 4 500 ex.

Wiedergabe nur mit Quellenangabe

November 2004

VRE

Generalsekretariat - Bureaux Europe - 20, Place des Halles

F - 67000 Strasbourg - www.a-e-r.org - Tel : +33 3 88 22 07 07

Fax : +33 3 88 75 67 19 - E-mail : infopresse@a-e-r.org

Büro in Brüssel - 2 place Saintelette - B-1080 Bruxelles

Tel : +32 2 421 85 12 - Fax : +32 2 421 84 81

E-mail : s.cools@a-e-r.org