

22.09.06**Beschluss****des Bundesrates**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)**KOM(2006) 396 endg.; Ratsdok. 11829/06**

Der Bundesrat hat in seiner 825. Sitzung am 22. September 2006 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Bundesrat lehnt die in Artikel 19 des Vorschlags vorgesehene Abschaffung des zweistufigen Verfahrens zur Errichtung von Flughafensystemen und zur Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen eines Flughafensystems ab.

Der Zweck der Neuregelung, die geltenden Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen deutlicher zu fassen und zu vereinfachen (Erwägungsgrund 12 des Regelungsvorschlags), wird nicht erreicht. Die Regelung führt vielmehr aufgrund ihrer erheblichen Unklarheiten zu für Deutschland nachteiligen Problemen in der Anwendung.

Insbesondere ist die Anknüpfung an den Begriff des "Ballungsraums" beziehungsweise des "Ballungsgebiets" einseitig auf die Hauptstädte oder hauptstadtnahe Verdichtungsräume europäischer Zentralstaaten zugeschnitten, die - wie etwa London oder Paris - teilweise auf verhältnismäßig kleiner Fläche einen besonders hohen Verdichtungsgrad und eine Ansammlung von formell selbstständigen Städten im Vorortbereich mit bloßem Stadtteilcharakter aufweisen. Weder das Abstellen auf das "zusammenhängend bebaute Gebiet" noch auf "eine Zahl von Städten" vermag jedoch unter dem Gesichtspunkt von Sinn und Zweck der Verkehrsaufteilung zu überzeugen. So besteht in der Sache kein Unterschied, ob eine gewisse - unter Umständen vergleichsweise kleine - Fläche einen besonders

hohen Verdichtungsgrad in Gestalt durchgehender Bebauung aufweist oder ob eine größere Region wie etwa die größeren Verdichtungsräume Deutschlands durch das Vorhandensein einer Vielzahl von Städten und Gemeinden in relativ kleinem Abstand zueinander gekennzeichnet ist. Auch die Zahl der formell selbstständigen Städte kann kein ausschlaggebender Faktor für die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen und mithin die drohende Überlastung von mindestens einem der zur Verfügung stehenden Flughäfen sein. Relevant ist insoweit allein, ob ein abgrenzbarer, nach Siedlungsstruktur, Verkehrsverbindungen und sonstigen Abhängigkeiten als Einheit zu betrachtender Raum vorhanden ist, dessen Attraktivität und Mobilitätsnachfrage zu Kapazitätsengpässen auf den zur Verfügung stehenden Flughäfen führen können und daher in Abkehr vom Grundsatz des freien innergemeinschaftlichen Luftverkehrs lenkende Maßnahmen bei der Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur erforderlich machen.

Ebenso sind die weiteren Voraussetzungen des "Bedienens" eines Ballungsgebiets, der Anbindung durch eine "angemessene Verkehrsinfrastruktur" und der "effizienten öffentlichen Verkehrsverbindungen" in ihrer inneren Systematik und gegenseitigen Abgrenzbarkeit gänzlich unklar. Zusammen mit der hohen Unbestimmtheit der verwendeten Begriffe "angemessen" und "effizient" ist bereits jetzt abzusehen, dass die schon bisher bestehenden Anwendungsprobleme in Bezug auf die Frage, wann ein Flughafen so ausreichend an eine Stadt oder ein Ballungsgebiet angebunden ist, keineswegs ausgeräumt, sondern eher noch verstärkt werden.

Es steht daher zu befürchten, dass die Neuregelung eine Verschärfung der Rechtslage bewirkt, die sich aufgrund der gegenüber anderen europäischen Staaten geringeren Zentralisierung einseitig zum Nachteil Deutschlands auswirkt.

Das bisherige zweistufige Verfahren der Errichtung eines Flughafensystems und der darauf aufbauenden Verkehrsregelung hat sich demgegenüber bewährt und ist daher beizubehalten.