

**Unterrichtung**  
durch das  
Europäische Parlament

---

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom  
11. Oktober 2007 zum Thema „Flughafenkapazität und  
Bodenabfertigung: der Weg zu mehr Effizienz“**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments  
- 205888 - vom 25. Oktober 2007. Das Europäische Parlament hat die  
Entschließung in der Sitzung am 11. Oktober 2007 angenommen.

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 11. Oktober 2007 zum Thema „Flughafenkapazität und Bodenabfertigung: der Weg zu mehr Effizienz“ (2007/2092(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“ (KOM(2006)0819),
  - in Kenntnis des Berichts der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 (KOM(2006)0821),
  - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahmen des Ausschusses für Wirtschaft und Währung, des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, des Ausschusses für regionale Entwicklung und des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (A6-0349/2007),
- A. in der Erwägung, dass die Globalisierung und das starke Wirtschaftswachstum in der Europäischen Union einen Anstieg der Luftverkehrsnachfrage (bei Engpassfreiheit) um mindestens 4,3 % im Jahresdurchschnitt, vermutlich aber um 5,2 %, nach sich ziehen werden;
- B. in der Erwägung, dass damit die Luftverkehrsnachfrage im Jahre 2025 zweieinhalbmal so hoch wäre wie im Jahre 2003;
- C. in der Erwägung, dass 2025 auch unter Berücksichtigung aller Neuinvestitionen mehr als 60 Flughäfen nicht imstande sein werden, das typische Spitzenstundenaufkommen zu bewältigen, ohne dass es zu Verspätungen oder zu einem Nachfrageüberhang kommt (der Nachfrageüberhang würde sich auf 3,7 Mio. Flugbewegungen jährlich belaufen);
- D. in der Erwägung, dass, da die vorhandenen Flughäfen nicht bedarfsgerecht ausgebaut werden können, eine Alternative zur Bewältigung des großen Nachfrageüberhangs im Jahre 2025 darin bestehen könnte, Entlastungsflughäfen in der Nähe der überlasteten Flughäfen zu errichten;
- E. in der Erwägung, dass die Kapazitätsengpässe bei den Flughäfen und die steigende Nachfrage nach Flugreisen möglicherweise zu einer Nachfrage nach neuen Großflughäfen (nach einer Studie von Eurocontrol bis zu 10) und mittleren Flughäfen (laut Eurocontrol bis zu 15) führt;
- F. in der Erwägung, dass diese künftige Entwicklung im europäischen Lufttransportsektor die Notwendigkeit hervorhebt, die notwendigen Schritte vorzusehen, die auf EU-Ebene zum Wohl der EU-Bürger und der gesamten Wirtschaft der Europäischen Union eingeleitet werden sollten;

- G. in der Erwägung, dass leistungsfähige Bodenabfertigungsdienste durch die Beschleunigung des Flughafendurchsatzes zur besseren Auslastung der bestehenden Flughafenkapazität beitragen;
- H. in der Erwägung, dass die volle Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG zur Regelung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft<sup>1</sup> und mögliche Änderungen der Richtlinie durch eine effizientere Erbringung dieser Dienste auch positiv zu einer Maximierung der Auslastung der bestehenden Flughafenkapazität beitragen könnten;
- I. in der Erwägung, dass traditionelle Fluggesellschaften, Billigfluganbieter, Charterunternehmen, Frachttransportunternehmen und Geschäftsflugzeuge bezogen auf Flughafendienste und Zeitnischen jeweils unterschiedliche Anforderungen haben,
- J. in der Erwägung, dass eine angemessene Verkehrsinfrastruktur für die Erbringung von Leistungen zu und von Flughäfen, speziell in der Form eines integrierten öffentlichen Transportsystems, einen wesentlichen Teil der Infrastruktur eines Flughafens ausmachen,
- 1. begrüßt die oben genannte Mitteilung der Kommission als ersten Schritt auf dem Weg, die Frage der Flughafenkapazität anzugehen, ungeachtet dessen, dass die Planung neuer Infrastrukturen weiterhin der Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten unterliegt; fordert zugleich die Kommission auf, dem Luftverkehr als zentralem Element des Waren- und Passagiertransports in Europa die gebührende Aufmerksamkeit zu widmen; fordert die Kommission ferner auf, genaue statistische Daten zu beobachten und vorzulegen, die die derzeitige Lage bei der Flughafenkapazität wiedergeben, um dieses Problem besser lösen zu können;
- 2. stellt fest, dass eine angemessene Flughafenkapazität einschließlich der Nutzung der bestehenden Kapazität und einer effiziente Bodenabfertigung von ausschlaggebender Bedeutung für die europäische Wirtschaft sind und gewährleistet werden müssen;
- 3. begrüßt die von der Kommission im Anhang ihrer Mitteilung gemachten Vorschläge, betont den Stellenwert des Flugverkehrs als Mittel im Verkehrssektor zur Gewährleistung des territorialen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Union und hebt dabei seine Bedeutung für entlegene Regionen sowie Rand- und Inselregionen hervor;
- 4. vertritt die Auffassung, dass die von der Kommission in ihrer Mitteilung vorgeschlagenen 14 Maßnahmen einen in sich schlüssigen Ansatz zur besseren Auslastung der bestehenden Kapazitäten darstellen; fordert die Kommission jedoch auf, konkretere Fristen für deren Umsetzung festzusetzen und besteht auf die Einhaltung dieser Fristen;

#### ***Aufbau neuer Kapazitäten***

- 5. ist aber der Ansicht, dass die Kommission im Hinblick auf den zusätzlichen Kapazitätsbedarf, die Hemmnisse für künftige Investitionen in zusätzliche Kapazitäten

---

<sup>1</sup> ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36.

- und die strategischen Achsen noch nicht umfassend die Möglichkeit eines globalen EU-Ansatzes geprüft hat, der nicht nur die rechtzeitige Erkennung der Gefahren einer Kapazitätskrise ermöglichen, sondern auch gewährleistet, dass die Europäische Union einheitliche und wettbewerbsfähige Luftverkehrsplattform im globalen Maßstab wird;
6. empfiehlt einen Überblick über die derzeitige Nachfrage nach Infrastrukturen vorzulegen, die jeden umfassenden europäischen Plan für Flughafenkapazitäten fördern würde und zu einem akzeptierten gemeinschaftsweiten Vorhersagemechanismus für den Lufttransport werden könnte; unterstreicht, dass ein solcher Mechanismus von Flughäfen als ein Planungsrahmen zur Verbesserung der Kapazität genutzt werden könnte und stellt fest, dass der Vorteil einer auf Nachfrage basierenden Vorhersage darin besteht, dass sie ein realistisches Bild des Marktes für zukünftige Entwicklungen im Luftverkehrsbereich bietet;
  7. nimmt zur Kenntnis, dass – wie von vielen Vertretern von Flughäfen der Gemeinschaft vorgetragen – der Raumangst eines der größten Hindernisse für die Liberalisierung und Steigerung der Effizienz der Bodenabfertigung darstellt, vertritt jedoch die Auffassung, dass diese Behauptung überprüft werden und erforderlichenfalls eine Lösung herbeigeführt werden muss;
  8. unterstreicht die Notwendigkeit, einheitliche Definitionen und Analysewerkzeuge zur Bewertung der Flughafenkapazität sowie Verfahren zur Einbeziehung aller interessierten Kreise in die Abschätzung des mittel- und langfristigen Bedarfs der Europäischen Union an Flughafenkapazität zu entwickeln; stellt fest, dass dieser kooperative Ansatz mit dem Austausch bewährter Konzepte zu Fragen wie Umweltauswirkungen und Kosteneffizienz, Vorfinanzierung neuer Infrastrukturen, Bauleitplanung, Flächenmanagement, Einbeziehung aller Verkehrsträger sowie Modellierungs-/Simulationswerkzeuge einhergeht, um die Planung und Schaffung neuer Kapazitäten zu beschleunigen; unterstreicht, dass diese Initiativen zur Ergänzung des Programms SESAR (Single European Sky ATM Research programme) dienen und durch neue institutionelle Instrumente ergänzt werden können, die dazu beitragen, die Flughafenkapazität zu erhöhen;
  9. ersucht die Kommission, dem Parlament vor 2009 einen Bericht über ein Gesamtkonzept für verbesserte Flughafenkapazitäten in Europa vorzulegen; betont, dass ein solcher Bericht einen schlüssigen Ansatz beinhalten sollte, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht, unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft bei der Zuweisung von Flughafenkapazitäten, nationale und grenzübergreifende Initiativen zur Schaffung neuer Flughafenkapazitäten für den internationalen Flugverkehr zu schaffen und bestehende Kapazitäten zu nutzen, sowie kleine Flughafenkapazitäten zu verwalten, zu fördern und zu koordinieren; unterstreicht, dass die Drehkreuze und die regionalen Flughäfen, durch Punkt-zu-Punkt Flüge, jeweils in ihrer Weise und entsprechend den spezifischen Problemen der Mitgliedstaaten Umweltprobleme, Probleme der Überlastung und Anforderungen an die Zugänglichkeit berücksichtigen können und dass nur die Koexistenz unterschiedlicher Flughafenmodelle entsprechend den nationalen Besonderheiten es der Europäischen Union ermöglichen wird, ihre Bedürfnisse in diesem Bereich abzudecken; wiederholt in diesem Zusammenhang, dass der Zugang zu den Flughäfen von großer Bedeutung ist und dass deren erfolgreiche Integration in das Transportnetz eine wesentliche Bedingung für die „Ko-Modalität“ ist.

10. fordert die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen Behörden auf, die Flughäfen – unabhängig von der Art ihrer Betreiber – in die regionalen Raumordnungspläne aufzunehmen und bei den Strategien zur regionalen Entwicklung zu berücksichtigen; erinnert daran, dass der Aus- und Neubau von Großinfrastrukturen, wie Flughäfen, einer Raumverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind;
11. unterstützt die Kommission in ihrem Bestreben, die interne logistische Effizienz der Flughäfen zu verbessern, schlägt aber vor, dies nur auf die Rückverfolgung („Tracking“) von Gepäck und Fracht beschränkt werden sollte;
12. erachtet die Vorfinanzierung des Ausbaus der Infrastruktur als gangbaren Weg bei der Erweiterung der Flughafenkapazität; unterstreicht, dass diese Art der Finanzierung sowohl den Fluggesellschaften als auch den Flughäfen zugute kommt, wodurch die Finanzierungskosten für die Infrastrukturmaßnahmen insgesamt sinken und sich ein besser ausgeglichenes Preisprofil für die Fluggesellschaften ergibt und sich das Risiko für die Flughäfen vermindert, da die Fluggesellschaften früher damit beginnen, für die Flughafen-Investitionen aufzukommen;
13. unterstreicht die wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen bei der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, besonders auf regionaler Ebene; weist darauf hin, dass die Betreiber der europäischen Flughäfen sowie die Flug-, Wartungs-, und Gastronomieunternehmen eine bedeutende Zahl von Arbeitsplätzen schaffen und dadurch zur Erreichung der Strategieziele von Lissabon beitragen könnten;
14. fordert die Mitgliedstaaten, die regionalen und die örtlichen Behörden auf, bei der Festlegung von Standorten für Flughäfen ökologische Faktoren wie Lärm, Emissionen, ein hohes Aufkommen von Autoverkehr in der Nähe des Flughafens, die Nähe zu Treibstoffbehältern usw. sowie meteorologische Faktoren zu berücksichtigen;

#### ***Förderung umweltfreundlichen Wachstums***

15. stellt fest, dass die verbesserte Umweltverträglichkeit der Triebwerke in den letzten 40 Jahren ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um 70% pro km verringert haben und dass künftig weitere Emissionsreduzierungen folgen werden; betont, dass die Branche das Ziel verfolgt, die Emissionen bis 2020 um weitere 50 % zu senken;
16. weist jedoch darauf hin, dass die Entwicklung des Luftverkehrs, der in den letzten Jahren stark zugenommen hat, trotz dieser Fortschritte zu einem erheblichen Anstieg des Gesamtvolumens an Treibhausgasemissionen durch diesen Sektor geführt hat (+100 % im Vergleich zu 1990 nach Schätzungen der Europäischen Umweltagentur) und dass die Überlastung auf den Flughäfen entschieden zu diesem Phänomen beiträgt;
17. erinnert daran, dass die Zunahme des Luftverkehrs mit technischen und ordnungspolitischen Maßnahmen einhergehen muss, um die externen Kosten dieses Verkehrsträgers in Grenzen zu halten; begrüßt in diesem Zusammenhang die Initiative der Kommission, die Luftfahrt in das Emissionshandelssystem der Europäischen Union (EU ETS) einzubeziehen; erinnert daran, dass die Wirksamkeit der Initiativen zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs auch von der Politik der Länder im weltweiten Maßstab abhängt, und betont in diesem Sinne die Notwendigkeit der Aufstellung gemeinsamer Programme mit Drittländern;

18. vertritt jedoch die Auffassung, dass die Frage der Treibhausgasemissionen möglichst sowohl auf gemeinschaftlicher als auch auf internationaler Ebene stärker angegangen werden sollte, um die Wettbewerbsfähigkeit eines nachhaltigeren EU-Luftverkehrs zu verbessern, die bereits durch die rasche Entwicklung großer Drehkreuze in europäischen Nachbarregionen der Europäischen Union bedroht ist; fordert die Kommission und Mitgliedstaaten auf, alle zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um auf internationaler Ebene in dieser Frage eine Einigung zu erreichen;
19. spricht sich insbesondere dafür aus, ordnungspolitische und finanzielle Maßnahmen zu ergreifen, um Anreize für die Nachrüstung und Erneuerung der Flotten zu schaffen und die Umweltverträglichkeit von Triebwerken zu fördern, was unweigerlich erfordern würde, sie leiser, energie-effizienter und schadstoffärmer zu machen;

***Gewährleistung der ordnungsgemäßen Umsetzung und Anpassung des rechtlichen Rahmens***

20. vertritt die Auffassung, dass die Zunahme des Verkehrsaufkommens es notwendig macht, den für den Luftverkehr geltenden rechtlichen Rahmens umfassender umzusetzen;
21. ersucht die Kommission, die vollständige Umsetzung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft<sup>2</sup> sicherzustellen und für mehr Orientierungshilfen und Klarstellungen zum Text zu sorgen; spricht sich insbesondere für eine bessere Koordinierung und Abstimmung zwischen der Zuweisung von Zeitnischen der Dienste der Flugverkehrsflusssteuerung (ATFM) und der Zuweisung von Zeitnischen der Flughäfen, wirksamere Koordinierungsausschüsse für Zeitnischen und größere Koordinierung der Abflüge und Landungen aus und besteht ferner darauf, dass die Definitionen, die Toleranzschwellen und die Art der Zuweisung von Zeitnischen der Flughäfen sowie der ATFM-Dienste harmonisiert werden müssen;
22. erinnert an die Notwendigkeit, bei der Zuweisung von Zeitnischen marktwirtschaftliche Mechanismen einzuführen, um eine optimale Auslastung der knappen Flughafenkapazität zu erreichen; unterstreicht jedoch, dass gemäß der 2004 geänderten Verordnung (EWG) Nr. 95/93 die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis April 2007 über die Anwendung dieser Verordnung Bericht erstatten musste und dass die Einführung eines Marktmechanismus nicht nur auf der Grundlage eines solchen Berichts geprüft werden sollte;
23. stellt jedoch fest, dass aufgrund des marktwirtschaftlichen Mechanismus eine solche zeitliche Zuteilung zur besseren Nutzung bestehender Flughafenkapazitäten nicht das Problem von Infrastrukturmängeln lösen würde, da ein solcher Mechanismus nicht eine einzige zusätzliche Zeitnische schaffen würde; ist der Auffassung, dass eine Kohärenz zwischen Flughafen-Zeitnischen und Zeitnischen der Flugverkehrsflusssteuerung sehr wenig Gewinn bringen würde und das Kapazitätsproblem nicht lösen wird;

<sup>2</sup> ABl. L 14 vom 22.01.1993, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 138 vom 30.04.2004, S. 50).

24. fordert den Rat auf, zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Zivilluftfahrtbehörden benachbarter Mitgliedstaaten einen Zeitrahmen und Fristen vorzuschlagen, damit noch vor 2008 bei der Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB) ein deutlicher Schritt nach vorn getan werden kann;
25. betont die Notwendigkeit eines genauen Zeitrahmens für die Umsetzung der FAB und nimmt die von einigen Mitgliedstaaten speziell in Nord- und Mitteleuropa unternommenen positive Schritte wie das Projekt „Northern Upper Area Control“ (NUAC) und die neuen Projekte „FAB Europe Central“ zur Kenntnis;
26. fordert die Kommission für den Fall, dass die Mitgliedstaaten in dieser Frage bis 2008 keinen deutlichen Fortschritt verzeichnen können, dazu auf, ein Top-down-Konzept in die Wege zu leiten, um für spürbare Verbesserungen zu sorgen;
27. betont die Bedeutung des Galileo-Projekts für die Optimierung der Nutzung bestehender und zukünftiger Kapazitäten des Luftverkehrsmanagements und weist darauf hin, dass aus den gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten mit Galileo die richtigen Schlüsse für die Realisierung des SESAR-Projekts gezogen werden müssen;
28. ist besorgt, dass sich die Innovation und die Einführung neuer Technologien wesentlich langsamer vollziehen könnten als die Zunahme des Flugverkehrs; unterstreicht darüber hinaus, dass neue international vereinbarte Lärmschutzstandards und ein neuer Ansatz zur Begrenzung der von Fluglärm betroffenen Personenzahl erforderlich sind;

#### ***Verbesserung der Zusammenarbeit in Kapazitätsfragen zwischen Flughafenregionen***

29. ist der Auffassung, dass eine Erweiterung der Flughafenkapazität ohne eine effektive Zusammenarbeit zwischen den Flughafenverwaltungen und den jeweiligen regionalen und lokalen Behörden nicht möglich ist; setzt dabei voraus, dass eine solche Zusammenarbeit nicht gegen die Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft verstößt,
30. begrüßt jegliche Initiative von Flughafenregionen, die zu einem europaweiten Dialog über Fragen der Entwicklung neuer Flughafenkapazitäten führt, insbesondere über die Koordinierung oder Integration von Kapazitäten, die Umweltfolgen für die Bevölkerung der angrenzenden Gebiete, die Flächennutzungsplanung sowie Wachstum und Beschäftigung;
31. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu ermuntern, ihre städtebaulichen Normen und Bauvorschriften zu verstärken, so dass Lärm und andere Belästigungen, die durch Flughäfen in der Umgebung verursacht werden, unterbunden werden können;
32. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Austausch von erfolgreichen Konzepten für die öffentliche Verwaltung der Flughafenregionen zu fördern und finanzielle Unterstützung für Modellvorhaben und Forschungsprogramme zu leisten, die mit den Auswirkungen der Flughäfen auf die umgebenden Gebiete und deren Einwohner im Zusammenhang stehen;

33. wünscht, dass die im Rahmen der „regionalen Entwicklung“ bestehenden Flughäfen in isolierten Gebieten, Randgebieten oder in Gebieten in äußerster Randlage weiterhin entsprechend ihren Aufgaben, die von öffentlichem Interesse sind, staatliche Beihilfen erhalten;
34. ist der Auffassung, dass die Luftfahrtgesellschaften bei der Amortisierung der Flughafenanlagen, die sie von den Flughafenbetreibern fordern, angemessene Garantien bieten und in die Verantwortung genommen werden müssen, damit die Flughafenbetreiber nicht in Schwierigkeiten geraten, wenn die Luftfahrtgesellschaften vor einer vollständigen Amortisierung vorzeitig von ihren vertraglichen Bindungen zurücktreten;

#### ***Bodenabfertigungsdienste***

35. nimmt den oben genannten Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates zur Kenntnis;
36. begrüßt die von der Kommission angeführten positiven Auswirkungen der Richtlinie, stellt aber zugleich fest, dass die positive Bewertung auf Angaben aus der Studie von 2002 beruhen, die nicht die gesamte erweiterte Europäische Union umfasste, wogegen die Umsetzung der Richtlinie besonders für die der Europäischen Union nach diesem Datum beigetretenen Mitgliedstaaten von Bedeutung ist; stellt ferner fest, dass die Umsetzung nach wie vor mit Schwierigkeiten und Unklarheiten verbunden ist; insbesondere bezüglich der von den Diensteanbietern zu erfüllenden Kriterien, die sich an Ausschreibungen beteiligen; fordert die Kommission auf, eine detaillierte Anleitung zu veröffentlichen oder gegebenenfalls neue Vorschläge zur Klarstellung der für Ausschreibungen geltenden Bestimmungen vorzulegen;
37. ersucht die Kommission, eine neue Wirkungsanalyse zur Umsetzung der Richtlinie, zu ihren endgültigen Vor- und/oder Nachteilen für Nutzer, Angestellte und Fluggäste vor der Unterbreitung von Vorschlägen für eine weitere Liberalisierung vorzunehmen;
38. geht davon aus, dass die Kommission auf der Grundlage der neuen Wirkungsanalyse gegebenenfalls mehr Orientierungshilfe bei der Auslegung einzelner Bestimmungen geben könnte, die den Flughäfen einen zu großen Auslegungsspielraum belassen könnten, und potenziell zu unerwünschten Auswirkungen auf den Marktzugang von Bodenabfertigungsdienstleistern führen könnten;
39. ist jedoch der Auffassung, dass für einige Bestimmungen, wie beispielsweise in Bezug auf den Schutz der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen und auf Zugangsentgelte, rascher Klarheit geschaffen werden muss; fordert die Kommission daher mit Nachdruck auf, für die Auslegung dieser Bestimmungen so schnell wie möglich klare Anhaltspunkte an die Hand zu geben;
40. empfiehlt, bei einem erneuten Anlauf zur Änderung der Richtlinie die Qualität der Bodenabfertigungsdienste und die Qualität der Beschäftigung im Bereich der Bodenabfertigungsdienste in den Mittelpunkt zu stellen; ersucht die Kommission insbesondere,

- die Möglichkeit der Festlegung von Mindestanforderungen in qualitativer und sozialer Hinsicht zu prüfen, die im Auswahlverfahren berücksichtigt und in Verträgen zwischen der Fluggesellschaft und dem Bodenabfertigungsdienstleister aufgenommen werden sollten;
  - einen Rahmen für die Vergabe von Unteraufträgen zu schaffen, indem für die Dienstleister ein Mindestniveau der Sicherheit/Qualität und die vorherige Nennung etwaiger Unterauftragnehmer vorgeschrieben wird;
  - die Bedingungen, unter denen ein Flughafen Bodenabfertigungsdienste anbieten kann, soweit wie möglich zudefinieren und festzulegen, speziell wenn eine ausreichende Zahl unabhängiger Diensteanbieter bereit ist, diese Dienste zu erbringen,
  - eine Überprüfung und gegebenenfalls Erhöhung der auf Flughäfen zugelassenen Mindestzahl von Diensteanbietern (derzeitige Mindestzahl: zwei), insbesondere im Falle größerer Flughäfen, sowie eine Abschaffung künstlicher Begrenzungen der Zahl der Fremdabfertiger ins Auge zu fassen;
  - auf der Ebene der Mitgliedstaaten ein Zulassungsverfahren einzuführen, damit für die Diensteanbieter ein Mindestniveau an Qualität und Rentabilität und die Einhaltung der Sozialrechte sowie der Kollektivverträge zwingend vorgeschrieben wird; unterstreicht dabei, dass die Erteilung von Zulassungen nach dem Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung erfolgten könnte;
  - sicherzustellen, dass die Diensteanbieter für angemessene Ausbildung und angemessenen sozialen Schutz ihrer Mitarbeiter sorgen;
  - für alle Nutzer, Fluggäste und Güter ein angemessenes Sicherheits- und Schutzniveau zu gewährleisten;
41. weist darauf hin, dass bei der Auswahl von Bodenabfertigern, die beschränkt zugängliche Dienste erbringen, die Meinung der Nutzer der Fluggesellschaften bisweilen von den Flughäfen nicht hinreichend berücksichtigt wird, und erinnert daran, dass es Fälle gegeben hat, in denen Abfertiger entgegen der fast einhelligen Meinung des Flughafennutzerausschusses mit der Erbringung beschränkt zugänglicher Dienste betraut wurden;
42. spricht sich für mehr Transparenz und mehr nutzerorientierte Bestimmungen bei der Wahl der Abfertiger für beschränkt zugängliche Dienste aus, insbesondere dafür, die Möglichkeit zum Erlass zusätzlicher Regelungen betreffend den Flughafennutzerausschuss zu treffen, die beispielsweise die Verpflichtung beinhalten, Gründe dafür anzugeben, warum der Flughafen bei seiner Entscheidung nicht der Meinung des Ausschusses folgt; stellt fest, dass die Entscheidung in diesem Falle einer vom Leitungsorgan des Flughafens unabhängigen Stelle übertragen werden könnte; schlägt der Kommission schließlich vor, bei einem etwaigen künftigen Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 96/67/EG zu prüfen, ob Fluggesellschaften, die auf dem Flughafen bereits Bodenabfertigungsdienste über Fremdabfertiger aktiv sind, bei der Auswahl neuer Wettbewerber kein Stimmrecht erhalten sollten;

43. stellt fest, dass seit Annahme der Richtlinie 96/67/EG der Wettbewerb deutlich verstkt wurde und die Preise für Bodenabfertigungsdienste in fast allen „alten“ EU-Mitgliedstaaten gesunken sind;

0  
0 0

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