



CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIERRAT
Saarland - Grand Est - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -
Wallonie - Fédération Wallonie-Bruxelles -
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens

Empfehlung des Interregionalen Parlamentarierrats (IPR)

betreffend

Flughäfen in der Großregion - Herausforderungen meistern, Gemeinsamkeiten stärken, grenzüberschreitend kooperieren

Verabschiedet auf der 65. Plenarsitzung des IPR am 05. Februar 2021.

Die Corona-Krise im Frühjahr 2020 hat uns insbesondere gezeigt, wie schnell die Mobilität von Menschen eingeschränkt werden kann. Zu welchen dauerhaften Folgen die Krise im Bereich der Mobilität führen wird, ist derzeit noch offen. Fakt ist, dass weltweit insbesondere die Luftverkehrswirtschaft deutliche Verluste erlitten hat und heute noch erleidet. Ein Ende ist noch nicht in Sicht. Flughäfen, deren wirtschaftliche Situation bereits u.a. durch Insolvenzen von Fluggesellschaften sowie erhöhten Anforderungen im Bereich Luftsicherheit belastet ist, werden zusätzlich geschwächt. Dies geschieht vor dem Hintergrund derzeit noch gültiger Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughafen und Luftverkehrsgesellschaften (Flughafen-Leitlinien), die ein Ende von Betriebsbeihilfen ab April 2024 vorsehen.

Die Großregion ist gelebtes Beispiel für ein grenzüberschreitendes Miteinander. Mobilität spielt hierbei eine große Rolle. Dabei ist kein Verkehrsträger so grenzüberschreitend wie das Luftfahrzeug. Auch unsere europäische Metropolregion weist mehrere polyzentrische Flughafenstandorte auf, die sich in ihrer Entwicklung, ihrem Verkehrsangebot und ihrer wirtschaftlichen Situation unterscheiden.

Im Oktober 2019 fand die erste Konferenz des Interregionalen Parlamentarierrates zum Thema „Flughäfen in der Großregion“ statt. Die Teilnehmer, politische Vertreter der Regionen, der Länder und des Europäischen Parlaments sowie Institutionen der Großregion, Vertreter von Fachverbänden und Flughäfen, bekamen erstmals gemeinsam einen umfassenden Überblick über die einzelnen Flughafenstandorte in der Großregion und von deren Konzepten, Geschäftsmodellen, Perspektiven und Problemstellungen. Gleichzeitig wurde die Gelegenheit genutzt, der Europäischen Kommission die Großregion unter einem anderen Blickwinkel näher zu bringen.

Eine derartige Veranstaltung untermauert einmal mehr, dass die Großregion nicht nur ein staatsgrenzüberschreitendes Konstrukt ist, sondern damit eine Gemeinschaft entstanden ist, die sich insbesondere dem Thema grenzüberschreitender Kooperationen verpflichtet fühlt.

Im Fall von Wirtschaftsunternehmen, wie es die Flughäfen im Allgemeinen sind, gibt es neben rechtlichen und administrativen Aspekten auch wettbewerbliche Gesichtspunkte, die geeignet sind, Kooperationsbemühungen zu erschweren.

Es besteht Besorgnis, dass die Europäische Kommission die Zukunft der aktuell noch gültigen Flughafen-Leitlinien offenlässt. Die noch aktuellen Flughafen-Leitlinien befinden sich in ihrer Überarbeitungsphase. Daher ist ungewiss, ob Betriebsbeihilfen, gerade bei kleineren Flughafenstandorten unter 1 Mio. Passagiere pro Jahr, künftig noch zulässig sein werden. Aus Sicht der Teilnehmer und insbesondere der betroffenen Flughäfen muss die Entscheidung hierüber zeitnah getroffen werden. Bereits vor der Corona-Pandemie haben u.a. die Vertreter der Flughäfen und der Fachverbände an die Europäische Kommission appelliert, die Situation kleinerer Flughafenstandorte nicht aus dem Blick zu verlieren sowie die Übergangszeit und damit die Zulässigkeit von Betriebsbeihilfen zu verlängern. In Anbetracht der zum Zeitpunkt der Konferenz noch nicht absehbaren coronabedingten Entwicklungen ist eine positive Entscheidung der Europäischen Kommission wichtiger denn je.

Gerade solche externen, nicht beeinflussbaren Entwicklungen wie Krisen und Katastrophen zeigen, dass die Bemühungen der Flughäfen beispielsweise zur Kosteneinsparung und Prozessoptimierung alleine nicht ausreichend sind, um sämtliche finanzielle Lasten abfedern zu können.

Die Flughäfen in der Großregion stehen alle vor großen Herausforderungen. Die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Luftfahrt und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung der Flughafenstandorte sind nicht plan- und vorhersehbar. Dies gilt selbstverständlich nicht nur für die Flughäfen in der Großregion, sondern für alle weltweit. Finanziell belastend wirken dabei auch die wachsenden Ansprüche und Anforderungen in den Bereichen Lärm- und Klimaschutz. Gerade in diesem Zusammenhang könnten sich für kleinere Flughafenstandorte Chancen und Marktnischen ergeben, insbesondere dann, wenn umweltschonende Antriebstechnologien gerade in kleineren Fluggeräten Einzug halten.

Die Großregion versteht sich als Kooperationsraum, als Gemeinschaft, deren Ziel es ist, das grenzüberschreitende Miteinander auf allen Ebenen zu verbessern. Dies ist ein langer Weg. Dennoch erscheint es in Anbetracht des erstmals – insbesondere zwischen den Vertretern der einzelnen Flughäfen – geführten Dialogs möglich. Kommunikation sowie der fachliche Austausch sind notwendig und Basis aller weiteren Bemühungen. Die Bereitschaft hierzu ist bei allen Beteiligten vorhanden.

Der Interregionale Parlamentarierrat (IPR) stellt fest

- 1) dass ein gewachsenes polyzentrisches Flughafenetz, wie es aktuell existiert, für die Großregion unverzichtbar ist und für eine bestmögliche Konnektivität in der Großregion sorgt;
- 2) dass sich die Flughafenstandorte in der Region – trotz struktureller Unterschiede – durch ihre unterschiedlichen Schwerpunkte bzw. Geschäftsmodelle ergänzen;
- 3) dass die Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Flughafenstandorte für die Wirtschaftskraft und die wirtschaftliche Fortentwicklung der Region von großer Bedeutung ist;
- 4) die Innovationskraft einer Region profitiert durch einen guten Zugang zu Märkten und anderen Wirtschaftsräumen;
- 5) dass gute und verlässliche Flugverbindungen die Standortqualität erhöhen und sich positiv auf Verbraucher sowie Produzenten bzw. Wirtschaft auswirken;
- 6) dass Flughäfen der Sicherstellung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung und zwar sowohl von Privat- als auch von Geschäftsreisenden dienen;
- 7) dass gerade in kleineren Flughafenstandorten die Chance steckt, Innovationen u.a. im Bereich klimafreundlicheren Antriebstechnologien bei Flugzeugen zu testen und damit Forschung und Entwicklung voranzutreiben;

- 8) dass die IPR-Konferenz zu den Flughäfen der Großregion den Grundstein für einen zukünftigen regelmäßigen Austausch zwischen den Flughäfen gelegt und eine Basis geschaffen hat, Möglichkeiten einer Zusammenarbeit auszuloten und in konkrete Projekte münden zu lassen.

Die wirtschaftliche Entwicklung von Flughäfen ist nicht uneingeschränkt planbar. Gerade das letzte Jahr hat gezeigt, dass unvorhersehbare Ereignisse, wie z.B. Insolvenzen von Airlines, die wirtschaftliche Entwicklung eines Flughafens von einem auf den anderen Tag hemmen. Reaktionen hierauf sind nicht planbar. Die aktuellen Flughafen-Leitlinien berücksichtigen derartige Ereignisse mit oftmals beachtlichen finanziellen Folgen für die Flughäfen nicht.

Der **IPR** fordert daher,

- 1) dass die Europäische Kommission die Überarbeitung der Flughafen-Leitlinien ohne Verzögerung vorantreibt und dabei berücksichtigt, dass einzelne Flughäfen nicht zuletzt aufgrund der Folgen der Corona-Pandemie auch über 2024 hinaus auf Betriebsbeihilfen angewiesen sein werden und dass das gemeinsame Ziel ohne Betriebsbeihilfe auszukommen daher erst einige Jahre später erreicht werden kann;
- 2) dass die Europäische Kommission die Übergangsfrist für die Gewährung von Betriebsbeihilfen über das Jahr 2024 verlängert;
- 3) dass die Europäische Kommission im Rahmen der Flughafen-Leitlinien bzw. im Rahmen der Vereinbarkeitsprüfung von Beihilfen den regionalwirtschaftlichen Effekten von Flughäfen ein höheres Gewicht beimisst;
- 4) dass die Europäische Kommission bei der Überarbeitung der Flughafen-Leitlinien bedenkt, dass Instrumente geschaffen werden müssen, um die Möglichkeit zu geben, zeitnah auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren zu können; ggf. auch durch Anpassung und Erweiterung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung der Europäischen Kommission;
- 5) dass die Europäische Kommission Maßnahmen zur Festlegung eines einheitlichen europäischen Luftraums ergreift, die sich nicht nur darauf beschränken, die Beihilfen für Flughafeneinrichtungen und Fluggesellschaften zu strukturieren, sondern auch insbesondere einen einheitlichen steuerlichen Rahmen hinsichtlich der Modalitäten der Übernahme hoheitlicher Aufgaben (Sicherheit und Flugsicherung) darstellen.
- 6) eine Neubewertung der Prognosen der Verkehrsentwicklung;
- 7) verstärkte Forschungsaktivitäten in klimafreundlichere Flugzeugtechnologien und alternative Flugkraftstoffe.

Darüber hinaus empfiehlt der **IPR**

- 1) "die Untersuchung der Möglichkeiten, die die Schienenverkehrsverbindungen zwischen den verschiedenen Flughäfen der Großregion bieten".

Der **IPR** richtet diese Empfehlung an

- die Regierung des Großherzogtums Luxemburg,
- die Regierung der Föderation Wallonie-Bruxelles,
- die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens,
- die Regierung der Wallonie,
- die Landesregierung von Rheinland-Pfalz,
- die Landesregierung des Saarlandes,
- die Regierung der Französischen Republik,

- die Regierung des Königreichs Belgien,
- die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,
- die Europäische Kommission,
- das Europäische Parlament,
- die Europaabgeordneten aus der Großregion,
- den Europäischen Ausschuss der Regionen (AdR),
- den Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion,
- den Regionalrat der Region Grand Est.