

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

1. zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
- Drucksache 16/4501 Nr. 2.43-

**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
(inkl. 5886/07 ADD 1 und 5886/07 ADD 2),
KOM (2006) 819 endg.; Ratsdok. 5886/07**

2. zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
- Drucksache 16/4501 Nr. 2.44-

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu
Flughafenentgelten (inkl. 5887/07 ADD 1 und 5887/07 ADD 2
KOM (2006) 820 endg.; Ratsdok. 5887/07**

3. zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
- Drucksache 16/4501 Nr. 2.46-

**Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/ EG des Rates
vom 15. Oktober 1996, KOM (2006) 821 endg.; Ratsdok. 5894/07**

A. Problem

Zu 1. - 3.

Die drei EU-Vorlagen enthalten eine Reihe von Vorschlägen, welche als problematisch anzusehen sind. Im Hinblick auf prognostizierte Kapazitätsprobleme der Flughäfen in Deutschland darf nicht ausschließlich auf die bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur abgestellt werden. Die Notwendigkeit der Schaffung neuer Kapazitäten muss berücksichtigt werden, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Flughäfen dauerhaft zu sichern. Die Entscheidung der Konzentration auf bestimmte Flughäfen bei der Verkehrsplanung sollte aufgrund der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten im Flughafeninfrastrukturbereich auch in Zukunft den einzelnen Mitgliedstaaten obliegen. Es besteht daher keine Notwendigkeit für eine zentralistische Flughafenpolitik seitens der Europäischen Kommission. Die Planungshoheit und Infrastrukturverantwortung für die Flughafenkapazitäten liegt originär in der Verantwortung der Mitgliedstaaten. Die Schaffung einer zentralen Planungsstelle ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend, da

dies einen gegen den Grundsatz der Subsidiarität verstoßenden Eingriff in nationale Planungskompetenz darstellen würde. Bei der von der Europäischen Kommission angestrebten Förderung der Intermodalität darf es nicht zu dirigistischen Vorgaben kommen, sondern vielmehr ist seitens der Europäischen Kommission ein System anzustreben, welches die Intermodalität fördert, ohne in die individuelle Wettbewerbssituation zwischen Fluggesellschaften und Bahnunternehmen regulierend einzugreifen. Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf, der eine Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste aus dem Jahr 1996 notwendig macht. Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Richtlinienentwurf zur Einführung eines einheitlichen Rahmens zur Festlegung von Flughafenentgelten ist in seiner jetzigen Gestalt kritisch zu sehen. In Deutschland besteht seit Jahrzehnten ein Rechtsrahmen zur Festsetzung und Genehmigung von einem Teil der Flughafenentgelte, der sich bewährt hat.

B. Lösung

Zu 1. - 3.

Aufforderung an die Bundesregierung, sicherzustellen, dass der in Deutschland prognostizierten Verkehrsentwicklung im Luftverkehr dadurch Rechnung getragen wird, dass - neben einer optimierten Regulierung am Boden - der Aus- und Neubau der Hub- und Großflughäfen intensiv vorangetrieben wird, darauf hinzuwirken, dass die Bedeutung der deutschen Hub-Flughäfen im Rahmen der Schaffung eines europäischen Luftverkehrsnetzes besondere Aufmerksamkeit findet; darauf hinzuwirken, dass die Einrichtung einer einheitlichen Beobachtungsstelle für die mittelfristige Flughafenkapazitätsplanung unter Federführung der Europäischen Kommission abgelehnt wird; sich für eine Ausweitung der Zuständigkeiten der EASA auf den Bereich der Flughafensicherheit einzusetzen; den Ausbau intermodaler Verkehrskonzepte zu fördern, zugleich jedoch sicherzustellen, dass eine dirigistische Verkehrssteuerung seitens der Europäischen Gemeinschaft verhindert wird; darauf hinzuwirken, dass eine Revision der Bodenabfertigungsrichtlinie der Europäischen Union aus dem Jahr 1996 zur Zeit nicht weiter verfolgt wird; sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen des Entgelt- und Richtlinienentwurfs der Europäischen Gemeinschaft – neben der Möglichkeit eine nationale zentrale Regulierungsbehörde zu schaffen – auch die Möglichkeit eingeräumt wird, bestehende Regulierungsansätze in den Nationalstaaten zu nutzen und weiterzuentwickeln.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. UND BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP.

C. Alternativen

Nur Kenntnisnahme von den Vorlagen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtungen durch die Bundesregierung – Drucksachen 16/4501 Nr. 2.43, 2.44, und 2.46 – folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Vorlage des Aktionsplans der Europäischen Kommission für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa ist im Grundsatz zu begrüÙen. Die Kommission kommt zu einer realistischen Einschätzung des in den kommenden Jahren zu erwartenden Wachstumstrends in der Luftverkehrsbranche mit den damit verbundenen ökologischen und infrastrukturellen Fragestellungen.
2. Den durch die Verkehrsentwicklung prognostizierten Kapazitätsproblemen in Deutschland kann durch einen Aus- und Neubau der deutschen Hubflughäfen und der übrigen hoch belasteten Flughäfen sowie durch eine effizientere Nutzung der knappen Flughafenkapazitäten begegnet werden. Hierzu können eine optimierte Slotvergabe und eine bessere Nutzung der zugeteilten Slots beitragen. Es darf jedoch keinesfalls ausschließlich auf die bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur abgestellt werden, die Notwendigkeit der Schaffung neuer Kapazitäten muss zwingend berücksichtigt werden, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und europäischen Flughäfen dauerhaft zu sichern.
3. Die Luftverkehrspolitik fokussiert sich insbesondere in Deutschland auf die beiden Hub-Flughäfen Frankfurt und München sowie die großen internationalen Flughäfen. So liegt allein der Anteil der Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München und Stuttgart am gesamten Passagieraufkommen in Deutschland bereits heute bei 86 Prozent und wird den Prognosen zufolge bis 2015 auf 88 Prozent ansteigen. Insbesondere die Hub-Flughäfen sind unverzichtbare Bestandteile der Flughafenstruktur Deutschlands. Daneben kommt aber auch den anderen internationalen Flughäfen als auch den Regionalflughäfen in Deutschland eine hohe Bedeutung für Wirtschaft und Infrastruktur in ihrer jeweiligen Region zu. Die Entscheidung der Konzentration auf bestimmte Flughäfen bei der Verkehrsplanung sollte aufgrund der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten im Flughafeninfrastrukturbereich auch in Zukunft den einzelnen Mitgliedstaaten obliegen. Es besteht daher keine Notwendigkeit für eine zentralistische Flughafenpolitik seitens der Europäischen Kommission.
4. Die Einrichtung einer einheitlichen Beobachtungsstelle für die mittelfristige Kapazitätsplanung unter Federführung der Europäischen Kommission ist abzulehnen. Die Planungshoheit und Infrastrukturverantwortung für die Flughafenkapazitäten liegt originär in der Verantwortung der Mitgliedstaaten. Dies hat sich in der Vergangenheit bewährt, da auf diese Weise den unterschiedlichen regionalen Anforderungen hinsichtlich der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Fragestellungen erfolgreich Rechnung getragen wurde. Die Schaffung einer zentralen Planungsstelle ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend, da dies einen gegen den Grundsatz der Subsidiarität verstoÙenden Eingriff in nationale Planungskompetenz darstellen würde,

der überdies aufgrund unnötiger Bürokratisierung sogar positive Entwicklungen im Flughafeninfrastrukturbereich bremsen könnte.

5. Zu unterstützen ist der Vorschlag der Europäischen Kommission, der darauf abzielt, der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) mehr Kompetenzen zu übertragen. Das Ziel der EASA ist die Förderung höchstmöglicher Sicherheits- und Umweltstandards in der Zivilluftfahrt. Die Mitgliedstaaten haben derzeit nicht die gleichen Wettbewerbsbedingungen, da diese die Bestimmungen der ICAO nach wie vor nicht einheitlich umsetzen. Insofern ist es sinnvoll, die EASA als eine Art Zwischenbehörde zu installieren und deren Kompetenzbereich auf die Flughafensicherheit auszuweiten, um die Einhaltung einheitlicher Sicherheitsvorschriften zu gewährleisten.
6. Die von der Europäischen Kommission angestrebte Förderung der Intermodalität wird begrüßt. Eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht zu unterstützen. Insbesondere im Fernverkehr könnten Bahnverbindungen dazu beitragen, reine Zubringerflüge auf Kurzstrecken abzulösen. Es darf hierbei jedoch nicht zu dirigistischen Vorgaben kommen, sondern vielmehr ist seitens der Europäischen Kommission ein System anzustreben, welches die Intermodalität fördert ohne in die individuelle Wettbewerbssituation zwischen Fluggesellschaften und Bahnunternehmen regulierend einzugreifen.
7. Es besteht derzeit kein Handlungsbedarf, der eine Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste aus dem Jahr 1996 notwendig macht. Diese hat sich in der Vergangenheit bewährt, eine weitergehende Öffnung des Marktes wird als wenig sinnvoll erachtet, da die von der Europäischen Union anvisierte Zielsetzung – mehr Wettbewerb und Senkung der Betriebskosten der Airlines – in weiten Bereichen erreicht wurde. Überlegungen für noch weitergehende gesetzlich vorgeschriebene Liberalisierungsmaßnahmen müssen immer im kritischen Licht der möglichen Konsequenzen für die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter und der Auswirkungen auf das Niveau der Sicherheit gesehen werden. Eine Erhöhung der Zahl der Abfertigungsdienste bedeutet zugleich erhöhten Verkehr im Rampenbereich. Daneben steht zu befürchten, dass die Stundenlöhne der Mitarbeiter der Abfertigungsdienste bei einer weiteren Liberalisierung weiter sinken könnten.
8. Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Richtlinienentwurf zur Einführung eines einheitlichen Rahmens zur Festlegung von Flughafenentgelten wird in seiner jetzigen Gestalt kritisch gesehen. In Deutschland besteht hierzu kein Bedarf, da seit Jahrzehnten ein Rechtsrahmen zur Festsetzung und Genehmigung von einem Teil der Flughafenentgelte gemäß § 43 LuftVZO existiert, der sich bewährt hat. Die Flughafenentgelte werden in Deutschland derzeit von den Landesluftfahrtbehörden nach Konsultation mit den Nutzern genehmigt (dabei werden bereits die ICAO-Prinzipien „Transparenz, Gleichbehandlung, Kostenbezug“ zugrunde gelegt, die Eingang in den Richtlinienentwurf gefunden haben), wobei deren Angemessenheit und Kontrolle durch die unabhängigen Gerichte und Kartellbehörden erfolgen kann. Die Genehmigung der Entgelte umfasst gemäß § 43a LuftVZO bereits die Start- und Landeentgelte, die Gebühren für das Abstellen der Flugzeuge und das Benutzen der Fluggasteinrichtungen sowie an einigen Standorten auch die Entgelte für Zentrale Infrastruktur. Eine weitergehende Genehmigungspflicht für Entgelte erscheint daher nicht notwendig. Gleichwohl ist anzuerkennen, dass in vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Prozesse der Entgelterhebung nicht diesen strengen Regularien wie in Deutschland unterworfen sind, so dass ein europaweit einheitlicher Regelungsrahmen, der Raum für individuelle Kunden- und Verkehrsstrukturen, für verschiede-

ne Geschäftsmodelle sowie für die Gestaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur lässt, zu begrüßen ist. Es darf jedoch ausdrücklich nicht zu einer Überregulierung kommen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf

- sicherzustellen, dass der in Deutschland prognostizierten Verkehrsentwicklung im Luftverkehr dadurch Rechnung getragen wird, dass - neben einer optimierten Regulierung am Boden - der Aus- und Neubau der Hub- und Großflughäfen intensiv vorangetrieben wird.
- darauf hinzuwirken, dass die Bedeutung der deutschen Hub-Flughäfen im Rahmen der Schaffung eines europäischen Luftverkehrsnetzes besondere Aufmerksamkeit findet.
- darauf hinzuwirken, dass die Einrichtung einer einheitlichen Beobachtungsstelle für die mittelfristige Flughafenkapazitätsplanung unter Federführung der Europäischen Kommission abgelehnt wird.
- sich für eine Ausweitung der Zuständigkeiten der EASA auf den Bereich der Flughafensicherheit einzusetzen.
- den Ausbau intermodaler Verkehrskonzepte zu fördern, zugleich jedoch sicherzustellen, dass eine dirigistische Verkehrssteuerung seitens der Europäischen Gemeinschaft verhindert wird.
- darauf hinzuwirken, dass eine Revision der Bodenabfertigungsrichtlinie der Europäischen Union aus dem Jahr 1996 zur Zeit nicht weiter verfolgt wird.
- sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen des Entgelt- und Richtlinienentwurfs der Europäischen Gemeinschaft – neben der Möglichkeit, eine nationale zentrale Regulierungsbehörde zu schaffen – auch die Möglichkeit eingeräumt wird, bestehende Regulierungsansätze in den Nationalstaaten zu nutzen und weiter zu entwickeln.“

Berlin, den 25. Oktober 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold

Vorsitzender

Ingo Schmitt
Berichterstatter

Rainer Fornahl
Berichterstatter

Winfried Hermann
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Ingo Schmitt, Rainer Fornahl und Winfried Hermann

I. Überweisung

Zu 1.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung - **Drucksache 16/4501 Nr. 2.43** - wurde am 2. März 2007 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

Zu 2.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung - **Drucksache 16/4501 Nr. 2.44** - wurde am 2. März 2007 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Zu 3.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung - **Drucksache 16/4501 Nr. 2.46** - wurde am 2. März 2007 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu 1.

Die Kommission vertritt in ihrer Mitteilung die Auffassung, dass die Kapazität der vorhandenen Flughäfen die künftige Nachfrage nicht abdecken wird und strebt die Förderung einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Kapazität im Netz europäischer Flughäfen, die Steigerung der Kapazität des Netzes europäischer Flughäfen, den verbesserter Zugang zu Flughäfen, die Aufrechterhaltung oder Steigerung der Sicherheit an

Flughäfen, die Förderung der umweltbezogenen Nachhaltigkeit und die Gewährleistung eines kostenwirksamen und effizienten Luftverkehrssystems an.

Zu 2.

Ziel des Richtlinienvorschlags sollen einheitliche und transparente Nutzungs- und Entgeltkriterien für Flughäfen mit mehr als 1 Mio. Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Fracht pro Jahr sein. Zur Streitschlichtung soll eine unabhängige Regulierungsbehörde eingerichtet werden.

Zu 3.

Der Bericht beschreibt die Auswirkungen der Richtlinie 96/97/EG und die weiteren Pläne der Kommission in Bezug auf die Richtlinie. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt bei der Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften durch Einführung von Wettbewerb und Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der Bodenabfertigungsdienste.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Zu 1.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung in seiner 33. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Unterrichtung in seiner 31. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Unterrichtung in seiner 32. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Zu 2.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung in seiner 33. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Unterrichtung in seiner 31. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Zu 3.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung in seiner 33. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Vorlagen unter 1. bis 3. in seiner 45. Sitzung am 18. September 2007 beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD zu den drei Vorlagen einen Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1001**) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat zu dem Aktionsplan der Kommission die Auffassung, im Gegensatz zu der Stellungnahme des Bundesrates sei sie der Auffassung, dass sich in diesem Kommissionsdokument durchaus Ansatzpunkte enthalten seien, die man unterstützen solle. Die Kommission gehe zu Recht davon aus, dass die derzeitigen Flughafenkapazitäten nicht ausreichen würden. In ihrer Mitteilung werde aber nicht deutlich, dass auch weiterer Flughafenausbau erforderlich sei, um sicherzustellen, dass das erwartete Wachstum angemessen behandelt werden könne. Sie betonte, dass man es für richtig erachte, die Zuständigkeiten der Europäischen Agentur für Flugsicherheit auch auf die Flughäfen auszudehnen. Momentan sehe man keine Notwendigkeit, be-

züglich der Bodenverkehrsdienste eine weitere Liberalisierung auf den Flughäfen gesetzlich zu erzwingen. Bezüglich der Flughafenentgelte habe Deutschland im Gegensatz zu anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union bereits ein gewisses Regulierungsverfahren. Man sehe hier momentan keine Notwendigkeit für eine Harmonisierung.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sei eine gute Arbeitsgrundlage für die künftige Befassung mit dem gesamten Themenkomplex. In Bezug auf die Bodenverkehrsdienste sei der Kommissionsvorschlag, die Flughäfen zu verpflichten, einen zusätzlichen Anbieter zuzulassen, aus Sicherheitsgründen und im Hinblick auf die Situation der Arbeitnehmer nicht akzeptabel. Die Regulierungsbemühungen der Kommission dürften nicht dazu führen, dass man die vorhandenen Strukturen der Flughäfen in den einzelnen Mitgliedstaaten aus dem Auge verliere. In Deutschland gebe es eine besondere Struktur mit den Hub-Flughäfen, die man erhalten solle. Die Alternative einer intensiveren Nutzung der Regionalflughäfen sei problematisch. Bezüglich der Regulierung von Flughafenentgelten wies sie darauf hin, dass es in Deutschland bereits es eine Regulierung durch die Länder gebe. Die von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vertretene Auffassung, dass die Regulierung in den Ländern im Hinblick auf die Anteilseignerschaft der Länder an Flughäfen interessengeleitet sei, zeichne ein falsches Bild der Arbeit der zuständigen Landesbehörden.

Die **Fraktion der FDP** äußerte, der Aktionsplan enthalte einige sehr wichtige Anregungen. Als problematisch sehe man allerdings die Verschiebung der Planungshoheit für Kapazitäten auf die europäische Ebene. Unterstützenswert sei die Förderung der Intermodalität. Wichtig sei das Thema der Vereinfachung und Beschleunigung von Planungsverfahren. Die Kommission stelle fest, dass bei Einhaltung der relevanten

Normen und Umweltvorschriften eine Zeitspanne von fünf Jahren für Planung, Genehmigung und Errichtung ausreichen sollte. Dies sehe man als sehr anstrengenswertes Ziel. In Bezug auf die Bodenverkehrsdienste sei eine weitere Liberalisierungsstufe durchaus sinnvoll. Was die Flughafenentgelte angehe, sei es auch im nationalen Interesse sinnvoll, dass es eine europaweite Regelung gebe, welche gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen in diesem Bereich für alle Airlines in Europa schafften. Deshalb begrüße man das Ansinnen der Kommission, diesen Bereich einheitlich zu regeln.

Die Fraktion DIE LINKE. bemerkte, bei den Vorschlägen der Kommission gehe es offenbar darum, die Fluggesellschaften vor überhöhten Entgelten durch die Flughäfen zu schützen. Der ADV weise aber darauf hin, dass stattdessen die Flughäfen eine Kostenunterdeckung von etwa 200 Mio. Euro tragen müssten. Viele Flughäfen könnten nur mit Subventionen am Leben gehalten werden. Bedauerlich sei auch, dass in dem Richtlinienentwurf zu den Flughafenentgelten emissionsabhängig differenzierte Landeentgelte keine Erwähnung fänden. Es sei notwendig, solche EU-weit einzuführen. Zum dem Aktionsplan führte sie aus, sie sehe in der indirekten Förderung kleiner und mittlerer Regionalflughäfen einen unnötigen Ressourcenverbrauch. Im Gegensatz zu dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen setze sie primär darauf, dass die vorhandenen Flughafenkapazitäten vernünftig genutzt würden. Der Entschließungsantrag gehe an den Erfordernissen des Klimaschutzes vorbei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, die Länder lehnten den Vorschlag der Kommission zu den Flughafenentgelten pauschal ab, weil sie die Regulierung für ihre eigene Angelegenheit hielten. Sie seien dabei aber interessengeleitet, da sie häufig Eigentümer von Flughäfen seien. Dies sei unter Wettbewerbsgesichtspunkten unbefrie-

digend. Man teile grundsätzlich die Auffassung, dass nicht alles EU-weit geregelt werden sollte, sei aber auch überzeugt, dass man gute, klare, transparente Kriterien zur Entgeltfestlegung benötige. Weiterhin sei man der Meinung, dass Flughäfen in ihrer Nutzung effizienter gestaltet werden könnten. Man setze aber im Gegensatz zu dem Entschließungsantrag Koalitionsfraktionen nicht auf einen massiven weiteren Ausbau und Neubau von Flughäfen, sondern sei diesbezüglich sehr zurückhaltend. Die Subventionierung defizitärer Regionalflughäfen betrachte man als Wettbewerbsverzerrung.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den **Entschließungsantrag** der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf **Ausschussdrucksache 16(15)1001** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. UND BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen.

Berlin, den 25. Oktober 2007

Ingo Schmitt
Berichterstatter

Rainer Fornahl
Berichterstatter

Winfried Hermann
Berichterstatter