

Dear Sirs or Madam,

Please find attached our comments regarding the consultation on the future Trans-European Transport Network Policy. Unfortunately the first Emails with word- and pdf-files were rejected respective I receive failure messages. Therefore I send the comments completely via Email.

CONSULTATION ON THE FUTURE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY

Our number of registration: 49070403210-05

Dear Sirs and Madams,

We are writing in regard to the above mentioned consultation. As an interest association of small and medium sized aerodromes we only have limited capacity to work on such kind of consultations. Therefore, we took the liberty to answer each subject matter separately and in general terms. :

To topic 1 - 3:

Are the principles and criteria for designing the core network, as set out above, adequate and practicable?
What are their strengths and weaknesses, and what else could be taken into account?
To what extent do the supplementary infrastructure measures contribute to the objectives of a future-oriented transport system, and are there ways to strengthen their contribution?
What specific role could TEN-T planning in general play in boosting the transport sector's contribution to the "Europe 2020" strategic objectives?

The correlations in the provided documents are perfectly suited for reaching social, environmental and economical goals in Europe. We gladly support the factual and subject specific approach.

It would be ecologically wise to handle the traffic where it accumulates. That is why the decentralized system that we have in air traffic with thousands of connecting possibilities of separate regions should be kept alive, promoted and if necessary extended. One needs to

compare the small amount of land and area that needs to be sealed, to the perks in the traffic system and the manageable costs.

With little effort, existing regional air traffic infrastructure could meet the goals of the TEN-T-Politic. Completely new facilities are rarely needed and if then only where existing facilities do not meet the demands and/or the heightened demands of operational security cannot be met in an acceptable way and an adaptation is not possible due to the conditions in the vicinity.

While the connection of street traffic to air traffic is comparatively simple, it is important and wise to optimize the connection between rail and air traffic in regional locations as well. This might require long term planning.

To keep the costs of a decentralized air traffic system low, the regulatory demands of the SEC-, ATM-, ADR-, OPS-, FCL-, Tech-sectors should not be unnecessarily complex. Furthermore, it is especially important to take into consideration the smaller companies and their regulations. Unfortunately this has not always been the case in past European legislation.

It is understandable that the main focus in the planning phase of the core network is on mass transportation. This is a success in the TEN-T guidelines „Eligibility criteria for airports of common interest“. However not enough attention is given to the individual business traveller traffic, which is of great importance to the European economy. We recommend giving more focus to business related individual flights at the „regional connecting points“ and amending the criteria therefor. This and other promotion measures of the variable and flexible connections of the regions would also conform with the statement found in the „background papers – SEC(2010) 613 final“ which was mentioned by other organisations and finds our approval.

Questions to the development of traffic infrastructure are strongly dependent upon the general political flow. The TEN-T-Planning and an independent expert group specifically focused on the matter should serve as a facilitator in disputes thereby giving factual and topic specific questions a greater meaning when it comes to the final appraisal. There should also be a constant check of the outline plan to become an integral part of the TEN-T-Planning. A two year rhythm would be sufficient from our point of view. The term “commercial service” should be defined.

To topic 4:

In which way can the different sources of EU expenditure be better coordinated and/or combined in order to accelerate the delivery of TEN-T projects and policy objectives?

How can an EU funding strategy coordinate and/or combine the different sources of EU and national funding and public and private financing?

Would the setting up of a European funding framework adequately address the implementation gap in the completion of TEN-T projects and policy objectives?

The financial sources of the EU are confusing and a clear correlation between the financial strategies of the EU and the general TEN-T-politic is not directly traceable. While specific major projects are directly mentioned in the political documents, the TEN-T guidelines are missing clear appellation to competent addressors and an adequate EU-consulting facility for general respective small projects.

At small and medium sized aerodromes the investments and co-financing by regional and home based businesses could be relevant. These aerodromes are therefore not less important for public interests. At this point it should be mentioned that also small aerodromes are for public use and are therefore they are part of an international network. The coordination/combination of private and public funds could offer improvement through the

above mentioned clear addressing within the TEN-T guidelines respectively by developing accordingly annexes.

For simplification purposes, it would be helpful to coordinate the different financial sources of the EU with a European financial frame.

To topic 5:

In which way can the TEN-T policy benefit from the new legal instruments and provisions as set out above?

When reviewing the competency of member states, we ask that it be taken into consideration if and to what degree commenting, respectively the active participation of the affected and the associations is possible and / or if a central office can be established as an independent and competent facility for support or questions.

The TEN-T politic looks at the traffic connections across the borders. One notices however, that Switzerland, located in the middle of Europe, is excluded in the outline plans. The common projects between the EU and Switzerland prove that bilateral agreements are necessary. For a better understanding of the general and higher-ranking interconnections, the EU relevant traffic carries should be included in the main schematics of the outline plans.

We hope that our explanatory notes aid with the success of a future oriented trans-European traffic politic and would be happy to assist in further questions.

With kind regards,

Thomas Mayer
Secretary

CONSULTATION ON THE FUTURE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY

**Unsere Registriernummer beim Register der Interessenvertreter:
49070403210-05**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf die o.g. Konsultation. Als Interessenvertreter der kleinen und mittleren Flughäfen und Landeplätze verfügen wir nur über beschränkte Kapazitäten zur Bearbeitung derartiger Konsultationen. Wir erlauben uns deshalb die einzelnen Themenblöcke allgemein zu beantworten:

Zum Fragenblock Abschnitte 1 bis 3:

Sind die oben angeführten Grundsätze und Kriterien für die Planung des Kernnetzes angemessen und praktikabel? Welche Stärken und Schwächen sehen Sie, und welche Aspekte könnten zusätzlich berücksichtigt werden?

In welchem Maße tragen die zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen zu den Zielen eines zukunftsorientierten Verkehrssystems bei? Gibt es Möglichkeiten, ihre Wirkung zu steigern?

Welche besondere Rolle könnte die TEN-V-Planung generell bei der Stärkung des Beitrags des Verkehrssektors zu den Zielen der „Europa 2020“-Strategie leisten?

Die in den zur Verfügung gestellten Dokumenten herausgearbeiteten Zusammenhänge sind zur Erreichung der Sozial-, Umwelt- und Wirtschaftspolitischen Ziele für Europa bestens geeignet. Wir begrüßen ausdrücklich die sach- und fachpolitisch geprägte Herangehensweise.

Ökologisch sinnvoll ist es, den Verkehr dort abzuwickeln, wo er anfällt. Deshalb sollte im Luftverkehr das existierende dezentrale System mit mehreren tausend Verbindungsmöglichkeiten einzelner Regionen aufrechterhalten, gefördert und ggf. ergänzt werden. Der geringe Landschaftsverbrauch und die wenig zu versiegelnde Fläche im Verhältnis zur Verkehrsleistung sprechen neben den überschaubaren Kosten für diese Systematik.

Mit geringem Aufwand können bestehende regionale Luftverkehrsinfrastrukturen den Zielen der TEN-Politik entsprechend ertüchtigt und betrieben werden. Gänzlich neue Anlagen sind nur selten erforderlich und stehen lediglich dort an, wo bestehende Anlagen den Bedarf nicht decken können und/oder die steigenden Ansprüche an betriebliche Sicherheit nicht in angemessener Weise befriedigt werden kann und eine entsprechende Anpassung aufgrund der Umgebungsbedingungen nicht möglich ist.

Während die Anbindung des Straßenverkehrs zum Luftverkehr verhältnismäßig leicht zu bewerkstelligen ist, muss die notwendige und absolut sinnvolle Schienen-/Luftverkehr-Verknüpfung auch an regionalen Netzknoten optimiert werden. Dabei sind ggf. lange Planungshorizonte in Kauf zu nehmen.

Damit die dezentrale Luftverkehrssystematik bezahlbar bleibt, dürfen die regulatorischen Voraussetzungen auf dem SEC-, ATM-, ADR-, OPS-, FCL-, Tech-sektor nicht in unangemessener Weise aufgebläht werden. Ferner ist in dieser Hinsicht ein besonderes Augenmerk auf die kleineren Unternehmen und deren Regulierung zu richten. Dies ist in der Vergangenheit europäischer Richtlinienggebung nicht immer gelungen.

Es ist nachvollziehbar, dass bei der Planung des Kernnetzes zunächst auf Massentransport geachtet wird. Dies ist z.B. bei den TEN-T guidelines „Eligibility criteria for airports of common interest“ bestens gelungen. Allerdings wird dem individuellen Geschäftsreiseverkehr, der für die europäische Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist, zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Wir empfehlen den Aspekt des individuellen Geschäftsreiseverkehrs bei den „regional connecting points“ deutlicher zu berücksichtigen und die Kriterien um geschäftlich veranlasste Individualflüge zu ergänzen. Diese und andere Maßnahmen zur Förderung der vielschichtigen und flexiblen Verbindung der Regionen

entspräche auch den Darlegungen, die in den „background papers – SEC(2010) 613 final“ von anderen Stellen angeführt wurden und unsere ausdrückliche Zustimmung finden.

Fragen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen hängen stark von allgemeinpoltischen Strömungen ab. Die TEN-T-Planung und eine darauf ausgerichtete unabhängige Expertengruppe sollten daher als Moderator in strittigen Fragen dienen und dadurch den Sach- und Fachfragen mehr Bedeutung bei der Beurteilung der Projekte einräumen. Auch sollte eine regelmäßige Überprüfung der Leitschemen (outline plan) fester Bestandteil der TEN-T-Planungen werden. Aus unserer Sicht wäre ein 2-jähriger Rhythmus angemessen. Der Begriff „commercial service“ sollte definiert werden.

Zum Fragenblock Abschnitt 4:

Auf welche Weise können die unterschiedlichen Finanzquellen der EU besser koordiniert und/oder kombiniert werden, damit TEN-V-Projekte schneller durchgeführt und die Ziele der TEN-V-Politik schneller erreicht werden können?

Auf welche Weise können im Rahmen einer EU-Finanzierungsstrategie die unterschiedlichen Finanzquellen der EU und der Mitgliedstaaten sowie öffentliche und private Mittel koordiniert und/oder kombiniert werden?

Wäre die Einrichtung eines europäischen Finanzierungsrahmens ein angemessene Maßnahme, um den Umsetzungsrückstand bei TEN-V-Projekten und den Zielen der TEN-V-Politik aufzuholen?

Die Finanzquellen der EU sind unübersichtlich und eine klare Verknüpfung zwischen den EU-Finanzierungsstrategien und der allgemeinen TEN-T-Politik ist nicht direkt nachvollziehbar. Während spezielle Großprojekte in den Politik-Dokumenten direkt angesprochen werden, fehlt es bei den TEN-T guidelines an der Benennung klar zugewiesener kompetenter Adressaten und der Einrichtung einer angemessenen EU-eigenen Beratungsstelle für die allgemeinen bzw. kleinen Projekte.

An kleinen und mittleren Flughäfen kann die Bereitschaft seitens der regionalen und ansässigen Wirtschaft zur direkten Mit-Investition und Ko-Finanzierung von Bedeutung sein. Die Anlagen liegen deshalb nicht weniger im öffentlichen Interesse. In dieser Hinsicht darf nicht vergessen werden, dass auch die kleineren Flugplätze dem öffentlichen Verkehr dienen und somit Bestandteile eines internationalen Netzwerks bilden. Die Koordinierung / Kombination von privaten und öffentlichen Mitteln könnte durch die vorher angesprochene eindeutige Adressierung in den TEN-T guidelines bzw. entsprechenden Anhängen verbessert werden.

Zur Vereinfachung wäre es sicherlich hilfreich die verschiedenen EU-Finanzquellen über einen europäischen Finanzierungsrahmen zu koordinieren.

Zum Fragenblock Abschnitt 5:

Auf welche Weise können die oben angeführten neuen Rechtsinstrumente und Bestimmungen für die TEN-V-Politik von Nutzen sein?

Bei der Klärung der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten bitten wir zu prüfen, ob und inwieweit Betroffene und Interessenverbände eine Äußerungs- bzw. Mitgestaltungsmöglichkeit erhalten können und / oder ob eine zentrale, entsprechend unabhängige und kompetente Stelle für deren Belange oder Fragen eingerichtet werden kann.

Die TEN-T Politik betrachtet die Verkehrsverknüpfung grenzüberschreitend. Auffällig ist jedoch, dass bei den Leitschemen die mitten in Europa liegende Schweiz ausgespart wird. Dass ggf. bilaterale Vereinbarungen notwendig sind, belegen die gemeinsam zwischen der EU und der Schweiz vereinbarten Projekte. Zu einem besseren Verständnis der allgemeinen und übergeordneten Verknüpfungen sollten aber die jeweiligen für die EU relevanten Verkehrsträger der Schweiz in den Leitschemen dargestellt werden.

Wir hoffen mit unseren Anmerkungen beim Gelingen einer zukunftsorientierten, transeuropäischen Verkehrspolitik beizutragen und stehen sehr gerne für allfällige Fragen zur Verfügung.