

20.10.97**VP - Fz - In****Verordnung**
des Bundesministeriums
für Verkehr

Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften**A. Zielsetzung**

Die „Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft“ sieht eine Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste in der Weise vor, daß eine volle Markttöffnung bei den landseitigen und eine (ggfs. begrenzte) Markttöffnung bei den luftseitigen Diensten erfolgen soll. Die Bundesrepublik Deutschland ist verpflichtet, diese Richtlinie innerhalb der in der Richtlinie vorgegebenen Zeit, also bis zum 24. Oktober 1997 umzusetzen.

Die derzeitige Situation bei den Bodenabfertigungsdiensten auf den deutschen Flughäfen stellt sich jeweils nach den lokalen Bedingungen recht unterschiedlich dar. Landseitig (Zu- und Abgang in das und aus dem Flugplatz(gelände) mit zugehörigen Infrastruktur- und Abfertigungsdienstleistungen) ist durchweg der Markt bereits geöffnet und liberalisiert. Luftseitig (beschränkte und sicherheitssensitive Zugangsbereiche des Vorfelds, der Wartung, zur Abstellung von Luftfahrzeugen, der Rollwege sowie der Start- und Landebahn) ist eine Markttöffnung bislang nur teilweise oder beschränkt erfolgt. Insbesondere im Vorfeldbereich ist der Flugplatzunternehmer überwiegend für bestimmte Abfertigungsleistungen Alleinanbieter. Ein Grund für diesen „Vorbehalt“ der Flugplatzunternehmer ist die in § 45 LuftVZO (bzw. §§

53, 45 LuftVZO) getroffene Regelung, wonach der Flugplatzunternehmer den Flugplatz in betriebssicherem Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben hat. Die Betriebspflicht enthält die Verpflichtung, den benutzungsberechtigten Luftfahrzeugen den Flugplatz zu den Betriebszeiten entsprechend dem genehmigten Flugplatzbetrieb zum Starten, Landen und Abstellen zur Verfügung zu stellen.

Im Sinne der Richtlinie ist den Flugplatzunternehmen im Rahmen der ihnen von Rechts wegen zustehenden Privatautonomie aufzugeben, den Markt der Bodenabfertigungsdienste nicht weiter als unbedingt erforderlich zu beschränken. Stehen Kapazitäts- und Sicherheitsgesichtspunkte einer weiteren Öffnung als bisher entgegen, sind Beschränkungs- und Ausnahmemöglichkeiten einzuräumen. Dem sozialen Schutz der Beschäftigten und der Erhaltung der Selbstfinanzierungskraft der Flugplatzunternehmen kommt dabei hoher Stellenwert zu.

B. Lösung

Die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 erfolgt durch diese Verordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

I. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand:

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist beim Bund mit einem Stellenmehrbedarf von 2 Planstellen (1 hD, 1 gD) zu rechnen. Der Planstellenansatz ist bei der zu erwartenden Anzahl von Entscheidungen als vorsichtig anzusehen. Die BAD-Richtlinie unterwirft 17 Verkehrsflughäfen und 180 Regional- oder Verkehrslandeplätze in Deutschland einer Neuregelung im Bodenabfertigungsbereich und erfordert die in dieser Verordnung geregelten zusätzlichen

...

Amtshandlungen, die über die bisherige Tätigkeit der Fach- und Rechtsaufsicht hinausgehen. Das deutsche Flughafensystem stößt bereits jetzt an seine Kapazitätsgrenzen. Bei der zu erwartenden Verkehrszunahme in den nächsten Jahren wird sich die Situation noch weiter verschärfen. Dies wird fortlaufend zu Forderungen nach Beschränkungen bei der Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste führen und entsprechende Verwaltungsentscheidungen erfordern.

Der bei den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbänden) entstehende Stellenmehrbedarf ist wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten nicht näher abschätzbar. Er dürfte als nicht bedeutsam zu bewerten sein.

II. Vollzugsaufwand

Beim Bund und den Ländern wird durch die jeweils bei ihnen liegende Zuständigkeit für Verwaltungsentscheidungen im Zusammenhang mit der Regelung der Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (vgl. § 31 Abs. 2 Nr. 4a LuftVG) ein zusätzlicher Mehraufwand (Personal- und Sachkosten) entstehen. Die Höhe des Mehraufwands ist wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten an den einzelnen Flugplätzen und unterschiedlicher Ansprüche der Nutzer zum jetzigen Zeitpunkt im einzelnen nicht näher abschätzbar. Der Mehraufwand (einschließlich der Auslagen u.a. für externe Gutachter, sowie der Verfahrenskosten) wird voraussichtlich jedoch die folgenden Grenzen nicht überschreiten:

Bund:	3,5 Mio. DM (Verwaltungsentscheidungen nach § 3 Abs. 4 bis 9 BADV)
Länder:	200.000 DM (Verwaltungsentscheidungen nach §§ 6 und 7 BADV)

III. Ausgleichsmaßnahmen

Der Mehraufwand soll durch zusätzliche Gebühreneinnahmen in voller Höhe gedeckt werden. Der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlungen ist dabei zu berücksichtigen. Dem trägt die in Artikel 2 vorgesehene Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) Rechnung.

E. Sonstige Kosten und finanzielle Auswirkungen

Durch entsprechende Vorgaben der Richtlinie führen Verordnung und dieser zugrunde liegendes Gesetz auch bei Flugplatzunternehmen zu erhöhtem Sach- und Personalaufwand. Die Höhe dieses zusätzlichen Aufwands kann wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten an den einzelnen Flugplätzen und unterschiedlicher Ansprüche der Nutzer nicht näher abgeschätzt werden, ist aber von den Luftfahrtunternehmen zu tragen. Bei sehr einfachen Sachlagen an Landeplätzen wird sich der Zusatzaufwand im Rahmen des normalen Verwaltungsaufwands bewegen. Bei an der Kapazitätsgrenze operierenden Verkehrsflughäfen kann der Zusatzaufwand ein erhebliches Maß erreichen. So hat ein Wettbewerbsverfahren der Kommission (auf Zulassung eines Dienstleisters) gegen die Flughafen Frankfurt Main AG bislang zu einem zusätzlichen Aufwand von über 2,5 Mio DM (Analysen, Gutachten, Rechtsberatungs-, Reisekosten) geführt.

Dem stehen nach Erwartungen der Luftfahrtunternehmen durch den verstärkten Wettbewerb deutlich höhere Kosteneinsparungen durch Preissenkungen bei Abfertigungsleistungen gegenüber, die den Luftfahrtunternehmen zugute kommen.

Der Markt der Bodenabfertigung ist für alle Beteiligten von großem wirtschaftlichen Interesse. Allein im luftseitigen Abfertigungsbereich der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland wurden 1995 über 1,8 Mrd DM (kostendeckend) umgesetzt. Die Spanne bei den einzelnen Flughäfen reichte dabei von ca. 5 Mio DM bis ca. 750 Mio DM. Diese Kosten der Bodenabfertigung haben einen Anteil zwischen 4% und 14 % an den Gesamtkosten der Luftfahrtunternehmen. Das wirtschaftliche Interesse an einer Marköffnung ist dabei umso stärker, je größer der Abfertigungsmarkt ist. Die zusätzliche Belastung der Flughafen- und Luftfahrtunternehmen durch die von der Richtlinie vorgegebenen Maßnahmen wird voraussichtlich insgesamt im Durchschnitt nicht 1% des Bodenabfertigungs-Umsatzvolumens erreichen. Dem steht nach

Schätzungen der Luftfahrtunternehmen ein Mehrfaches an Kosteneinsparungen durch den Wettbewerbsdruck gegenüber.

Insgesamt könnte das Preisniveau für den Kunden von Lufttransportleistungen geringfügig gesenkt werden.

20.10.97

VP - Fz - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr

Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 952 01 - FI 43/97

Bonn, den 20. Oktober 1997

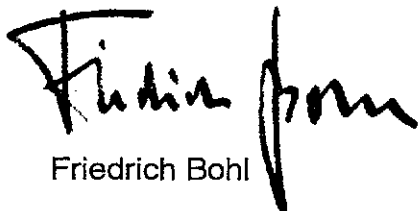
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen
und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


Friedrich Bohl

**Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf
Flugplätzen
und
zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften
vom ...**

Auf Grund des § 32 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3a des Luftverkehrsgesetzes, eingefügt durch Gesetz vom ..., sowie auf Grund des § 32 Abs. 1 Nr. 13 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I, S. 61), zuletzt geändert durch Gesetz vom ..., in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, zu Artikel 2 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft:

Artikel 1

Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen - Bodenabfertigungsdienst-Verordnung - (BADV)*

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen in der Bundesrepublik Deutschland nach folgenden Modalitäten:

1. Die Bestimmungen für die Selbstabfertigung gelten ab dem 1. Januar 1998, und zwar, soweit es um die in § 3 Absatz 2 nicht genannten Bodenabfertigungsdienste geht, für jeden Flugplatz unabhängig vom Verkehrsaufkommen und, soweit es um die in § 3 Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste geht, für solche Flugplätze, die jährlich mindestens eine Million Fluggäste oder 25.000 t Fracht zu verzeichnen haben.
2. Die Bestimmungen für Dienstleister gelten ab dem 1. Januar 1999 und nur für solche Flugplätze, die entweder jährlich mindestens drei Millionen Fluggäste oder 75.000 t Fracht zu verzeichnen haben, oder aber in dem dem 1. April oder dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraum mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 t Fracht zu verzeichnen hatten.

* Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft

3. Unbeschadet der Ziffer 1 gilt diese Verordnung ab dem 1. Januar 2001 für jeden Flugplatz, der jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 t Fracht zu verzeichnen hat.
4. Erreicht ein Flugplatz eine der unter den Ziffern 1 bis 3 genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, gelten die Bestimmungen dieser Verordnung nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Bodenabfertigungsdienste.
5. Die Regelung des § 6 Abs. 1 Satz 2 gilt ab dem 1. Januar 1998.

(2) Bei einem Flughafensystem ist diese Verordnung auf jeden einzelnen der Flughäfen gesondert anzuwenden. Maßgeblich ist die jeweils gültige Fassung des Anhangs II der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 (Abl. EG Nr. L 240 S. 8) über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet das Wort

1. **Flugplatz**
jeden für den allgemeinen Verkehr genehmigten Flugplatz mit gewerblichem Luftverkehr,
2. **Luftfahrtbehörde**
die nach den jeweiligen Vorschriften zuständige Behörde,
3. **Nutzer**
jede natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig Fluggäste, Post oder Fracht auf dem Luftweg von oder zu dem betreffenden Flugplatz befördert,

4. **Bodenabfertigungsdienste**
die einem Nutzer auf einem Flugplatz erbrachten Dienste nach Anlage 1,
5. **Dienstleister**
jede natürliche oder juristische Person einschließlich des Flugplatzunternehmers, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt,
6. **Selbstabfertigung**
den Umstand, daß sich ein Nutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Nutzer, von denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder bei denen ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält,
7. **Drittland**
jeden Staat, der weder Mitgliedstaat der Europäischen Union noch Vertragsstaat eines den Luftverkehr betreffenden Abkommens mit der Europäischen Union ist.

§ 3

Bodenabfertigungsdienste

- (1) Der Flugplatzunternehmer hat Selbstabfertigern und Dienstleistern die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu ermöglichen.
- (2) Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten, den Betankungsdiensten sowie der Fracht- und Postabfertigung, soweit diese die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen dem Flugplatz und dem Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft, ergibt sich die Anzahl der im einzelnen berechtigten Selbstabfertiger und Dienstleister aus der Anlage 5. Fehlt für einen Flugplatz eine

solche zahlenmäßige oder sonstige Festlegung aufgrund dieser Verordnung, ist auf diesem Flugplatz jeweils mindestens zwei Selbstabfertiger und mindestens zwei Dienstleistern die Erbringung der in Satz 1 aufgeführten Bodenabfertigungsdienste zu ermöglichen.

(3) Spätestens zum 1. Januar 2001 ist die Erbringung der in Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste wenigstens einem Dienstleister zu ermöglichen, der weder durch den Flugplatzunternehmer, noch durch einen Nutzer, der mehr als 25% der auf dem Flugplatz registrierten Fluggäste oder Fracht befördert, noch durch eine Stelle beherrscht wird, die diesen Flugplatzunternehmer oder einen solchen Nutzer beherrscht oder ihrerseits von einem der beiden beherrscht wird.

(4) Falls besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen auf einem Flugplatz, es erfordern, kann die Abfertigung bei den in Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdiensten einem einzigen Dienstleister vorbehalten werden. Aus den in Satz 1 genannten Gründen kann auch eine Selbstabfertigung untersagt oder einem einzigen Nutzer vorbehalten werden.

(5) Für andere als die in Absatz 2 genannten Bodenabfertigungsdienste kann bei Vorliegen der in Absatz 4 Satz 1 genannten Gründe die Zahl der Selbstabfertiger und Dienstleister auf nicht weniger als zwei beschränkt werden.

(6) Beschränkungen nach Absatz 4 Satz 1 sind auf zwei Jahre zu befristen, Beschränkungen nach Absatz 4 Satz 2 und nach Absatz 5 auf drei Jahre.

(7) Beschränkungen nach Absatz 4 Satz 1 können einmalig um weitere zwei Jahre, Beschränkungen nach Absatz 4 Satz 2 und nach Absatz 5 um jeweils drei Jahre verlängert werden.

(8) Die in Absatz 3 getroffenen Regelungen können bis zum 31. Dezember 2002 ausgesetzt werden.

(9) Beschränkungen nach den Absätzen 4 und 5, deren Verlängerung nach Absatz 7 sowie eine Aussetzung nach Absatz 8 bedürfen der vorherigen Zustimmung der Europäischen Kommission. Die Zustimmung wird durch das Bundesministerium für Verkehr spätestens drei Monate vor dem beabsichtigten Inkrafttreten der Beschränkung und in den Fällen des Absatzes 8 bis spätestens zum 1. Juli 2000 beantragt. Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, dem Bundesministerium für Verkehr über die Luftfahrtbehörde die hierfür erforderlichen Unterlagen und Begründungen rechtzeitig zu übermitteln.

§ 4

Trennung der Tätigkeitsbereiche

(1) Jeder Dienstleister muß zwischen dem Tätigkeitsbereich Bodenabfertigungsdienste auf einem Flugplatz und seinen übrigen Tätigkeitsbereichen eine strenge buchmäßige Trennung entsprechend den im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuchen vornehmen. Jeder Flugplatzunternehmer, der als Dienstleister tätig ist, hat darüber hinaus nachzuweisen, daß der Tätigkeitsbereich Bodenabfertigungsdienste auf dem Flugplatz nicht durch andere Tätigkeitsbereiche, die mit der Erhebung von Lande- und Abstellgebühren auf diesem Flugplatz verbunden sind, subventioniert wird.

(2) Jeder Dienstleister ist verpflichtet, der Luftfahrtbehörde durch einen Wirtschaftsprüfer jährlich die Einhaltung der Verpflichtungen nach Absatz 1 nachzuweisen.

§ 5

Nutzerausschuß

(1) Der Nutzerausschuß wird aus den Nutzern eines Flugplatzes gebildet. Der Nutzerausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung. Die in den "Anforderungen an eine Geschäftsordnung" (Anlage 4) enthaltenen Grundsätze sind hierbei zu beachten.

- (2) Die Luftfahrtbehörde lädt die Nutzer zur konstituierenden Sitzung ein. Sie kann diese Aufgabe dem Flugplatzunternehmer übertragen.

§ 6

Zentrale Infrastruktureinrichtungen

- (1) In der Flugplatzbenutzungsordnung werden die Zentralen Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in mehrfacher Ausführung geschaffen werden können, festgelegt. Dem Nutzerausschuß ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Zentralen Infrastruktureinrichtungen werden vom Flugplatzunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten verwaltet und betrieben.
- (2) In der Flugplatzbenutzungsordnung kann geregelt werden, daß die Dienstleister und Selbstabfertiger die Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen haben.
- (3) Die Nutzung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen kann mit der Entrichtung eines Entgelts verbunden werden. Die Höhe dieses Entgelts ist nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festzulegen.

§ 7

Auswahl der Dienstleister und der Selbstabfertiger

- (1) In den Fällen des § 3 Absätze 2 bis 5 hat der Flugplatzunternehmer die Vergabe von Dienstleistungen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften auszu-schreiben. Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzerausschusses durch den Flugplatzunternehmer, wenn dieser selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt beherrscht und in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist. In allen anderen Fällen erfolgt die Auswahl der Dienstleister

nach Anhörung des Nutzerausschusses, des Flugplatzunternehmers und des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens durch die Luftfahrtbehörde. Diese trifft ihre Entscheidung gegenüber dem Flugplatzunternehmer. Diesem und den betroffenen Dienstleistern steht der Rechtsweg zu den Verwaltungsgerichten offen. Für die Ausschreibung und das Auswahlverfahren gelten die in der Auswahl-Richtlinie (Anlage 2) niedergelegten Grundsätze.

(2) Der Flugplatzunternehmer kann in den Fällen des § 3 Absätze 2 bis 5 selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach Absatz 1 unterziehen zu müssen. Er kann ferner ohne dieses Verfahren einem Dienstleister gestatten, statt seiner Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, wenn er diesen Dienstleister direkt oder indirekt beherrscht oder von diesem Dienstleister direkt oder indirekt beherrscht wird.

(3) In den Fällen des § 3 Absätze 2 bis 5 sind die Selbstabfertiger nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien auszuwählen. Absatz 1 Sätze 2 bis 5 gelten entsprechend. Werden die von Selbstabfertigern zu erbringenden Bodenabfertigungsdienste durch den Flugplatzunternehmer im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften ausgeschrieben, gilt über Satz 1 hinaus Absatz 1 Satz 6 entsprechend.

(4) Die Dienstleister und die Selbstabfertiger werden für die Dauer von höchstens sieben Jahren ausgewählt.

(5) Stellt ein Dienstleister oder ein Selbstabfertiger seine Bodenabfertigungsdiensttätigkeit vor Ablauf des Zeitraums ein, für den er ausgewählt wurde, wird er nach dem gleichen Verfahren durch einen anderen ersetzt. Dies gilt nicht, wenn die Tätigkeit nur zu einem unwesentlichen Teil aufgegeben wird.

§ 8

Anforderungskriterien

(1) Dienstleister und Selbstabfertiger haben die „Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten“ (Anlage 3) zu erfüllen. In den Fällen des § 3 Absätze 2 bis 5 sind diese Anforderungen Bestandteil der Ausschreibung und des Auswahlverfahrens nach § 7.

(2) Der Flugplatzunternehmer kann von einem Dienstleister oder Selbstabfertiger die Übernahme von Arbeitnehmern entsprechend den auf diesen Dienstleister oder Selbstabfertiger übergehenden Bodenabfertigungsdiensten fordern. Die Arbeitnehmer sind nach sachgerechten Kriterien, insbesondere nach der von ihnen ausgeübten Tätigkeit, auszuwählen. § 9 Absatz 3 Satz 3 findet Anwendung. § 613 a des Bürgerlichen Gesetzbuches bleibt unberührt.

(3) Die Luftfahrtbehörde kann über die Absätze 1 und 2 hinaus die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von der Erstellung eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig machen. Der Nutzerausschuß ist vor Festlegung der darin aufgestellten Anforderungen anzuhören.

(4) Die nach den Absätzen 1 bis 3 festgelegten Anforderungen, Kriterien, Betriebspflichten und technischen Spezifikationen müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend zusammengestellt und angewendet werden. Sie müssen vom Flugplatzunternehmer im voraus bekannt gemacht werden.

§ 9

Zugang

(1) Der Flugplatzunternehmer und der Dienstleister oder Selbstabfertiger sind verpflichtet, einen Vertrag über die Nutzung des jeweils erforderlichen und verfügbaren Teils des Flugplatzes und seiner Einrichtungen sowie die nach dieser Verordnung an den Flugplatzunternehmer zu entrichtenden Entgelte und die nach § 8 von

dem Dienstleister oder Selbstabfertiger zu erfüllenden Anforderungen abzuschließen.

(2) Der Flugplatzunternehmer sorgt dafür, daß der Zugang der aufgrund dieser Verordnung berechtigten Dienstleister und Nutzer zu Flugplatzeinrichtungen, soweit er für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist, nicht ungerechtfertigt behindert wird. Knüpft der Flugplatzunternehmer den Zugang an Bedingungen, müssen diese sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.

(3) Der Flugplatzunternehmer ist berechtigt, von den Dienstleistern und den Selbstabfertigern ein Entgelt für den Zugang, für die Vorhaltung und für die Nutzung seiner Einrichtungen zu erheben. Die Höhe dieses Entgelts ist nach Anhörung des Nutzerausschusses nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien festzulegen und darf im Sinne einer Geschäftsgebühr insbesondere zur Selbstfinanzierung des Flugplatzes beitragen. Bei der Festsetzung des Entgelts kann der Flugplatzunternehmer die ihm aus dem Übergang von Bodenabfertigungsdiensten auf Dienstleister oder Selbstabfertiger, insbesondere durch die Nichtübernahme von Arbeitnehmern, entstehenden notwendigen Aufwendungen in angemessener Höhe berücksichtigen.

§ 10

Aufsicht und Betriebsablauf; Arbeitsschutz

(1) Die Nutzer, Dienstleister und Selbstabfertiger haben ihren Betrieb so einzurichten und zu gestalten, daß der ordnungsgemäße Betriebsablauf auf dem Flugplatz nicht beeinträchtigt wird.

(2) In der Flugplatzbenutzungsordnung kann geregelt werden, daß der Flugplatzunternehmer berechtigt ist, in den Fällen, in denen der Betriebsablauf auf dem Flugplatz durch ein einem Dienstleister oder Selbstabfertiger zurechenbares Verhalten gefährdet oder gestört wird oder die Anforderungen nach § 8 nicht erfüllt werden, die notwendigen Maßnahmen zu treffen. Dem jeweiligen Dienstleister oder Selbstabfertiger ist zuvor Gelegenheit zur Äußerung zu geben. Hiervon unberührt

bleibt das Recht des Flugplatzunternehmers zur fristlosen Kündigung des mit dem Dienstleister oder Selbstabfertiger bestehenden Vertragsverhältnisses.

(3) Maßnahmen im Rahmen der Luftaufsicht nach § 29 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes bleiben unberührt.

(4) Pflichten, die Flugplatzunternehmer, Dienstleister oder Selbstabfertiger zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit nach sonstigen Rechtsvorschriften haben, bleiben unberührt.

§ 11

Konsultation

Der Flugplatzunternehmer hält mindestens einmal im Jahr eine gemeinsame Konsultation über die Anwendung dieser Verordnung mit dem Nutzerausschuß und den auf dem Flugplatz tätigen Dienstleistern unter Beteiligung des Betriebsrates des Flugplatzunternehmers und der Luftfahrtbehörde ab.

§ 12

Gegenseitigkeit

(1) Wird festgestellt, daß ein Drittland Dienstleister und Selbstabfertiger, deren Unternehmen mehrheitlich im Eigentum von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist, von Rechts wegen oder tatsächlich

1. nicht in einer dieser Verordnung vergleichbaren Weise oder
2. ungünstiger als inländische Dienstleister und Selbstabfertiger oder
3. ungünstiger als Dienstleister und Selbstabfertiger aus anderen Drittländern

behandelt, ist das Bundesministerium für Verkehr zu unterrichten.

(2) Dieses kann, unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Europäischen Union, die Pflichten, die sich aus der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 gegenüber den Dienstleistern und Nutzern dieses Drittlandes ergeben, im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ganz oder teilweise aussetzen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr unterrichtet die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über Art und Ausmaß der Entscheidung.

§ 13

Unterrichtung

(1) Die Luftfahrtbehörde meldet dem Bundesministerium für Verkehr die unter diese Verordnung fallenden Flugplätze vor dem 1. Juni jeden Jahres mit Angaben zum jeweiligen Passagier- und Frachtaufkommen des abgelaufenen Kalenderjahres und des dem 1. April und dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraums.

(2) Die Luftfahrtbehörde stellt dem Bundesministerium für Verkehr auf dessen Anforderung hin Informationen zur Verfügung, die die Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Erstellung eines Berichts über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates benötigt.

(3) Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, der Luftfahrtbehörde die nach Absatz 2 erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen.

Anlage 1
(gem. § 2 Buchst. b) BADV)

VERZEICHNIS DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

1. Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfaßt:
 - 1.1. die Vertretung bei und die Verbindungen zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Nutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter,
 - 1.2. die Kontrolle der Verladung, der Nachrichten und der Telekommunikation,
 - 1.3. die Behandlung, Lagerung, Abfertigung und Verwaltung der Ladungen,
 - 1.4. alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.
2. Die Fluggastabfertigung umfaßt die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlußflügen, insbesondere die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.
3. Die Gepäckabfertigung umfaßt die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird, sowie die Gepäckbeförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.

4. Die Fracht- und Postabfertigung umfaßt:

- 4.1. in bezug auf die Fracht: bei Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits die Behandlung der Fracht, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;
- 4.2. in bezug auf die Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

5. Die Vorfelddienste umfassen:

- 5.1. das Lotsen des Flugzeugs bei der Ankunft und beim Abflug¹,
- 5.2. die Unterstützung beim Parken des Flugzeugs und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel¹,
- 5.3. die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfeldseitigen Dienste erbringt¹,
- 5.4. das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude, sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude,
- 5.5. die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,
- 5.6. das Bewegen des Flugzeugs beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel,
- 5.7. die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.

¹ Sofern diese Dienste nicht vom Flugverkehrskontrolldienst oder einer Zentralen Vorfeldkontrolle erbracht werden.

6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:

- 6.1. die Innen- und Außenreinigung des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice,
- 6.2. die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeugs,
- 6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung.

7. Die Betankungsdienste umfassen:

- 7.1. die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen,
- 7.2. das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.

8. Die Stationswartungsdienste umfassen:

- 8.1. die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug,
- 8.2. spezielle, vom Nutzer geforderte Tätigkeiten,
- 8.3. das Vorhalten und die Verwaltung des Wartungsmaterials und der Ersatzteile,
- 8.4. das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.

9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen:

- 9.1. die Vorbereitung des Flugs am Abflugflugplatz oder anderenorts,
- 9.2. die Hilfe während des Fluges, unter anderem bei einer während des Flugs gegebenenfalls erforderlichen Änderung des Flugablaufs,
- 9.3. die Dienste nach dem Flug,
- 9.4. allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.

10. Die Transportdienste am Boden umfassen:

- 10.1. die Organisation und Abwicklung der Beförderung von Fluggästen, Besatzung, Gepäck, Fracht und Post zwischen verschiedenen Abfertigungsgebäuden eines Flugplatzes, nicht jedoch Beförderungen zwischen dem Flugzeug und einem anderen Ort auf dem Gelände des gleichen Flugplatzes,
- 10.2. alle speziellen, vom Nutzer verlangten Beförderungsdienste.

11. Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen:

- 11.1. die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung,
- 11.2. die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs,
- 11.3. die Reinigung des Zubehörs,
- 11.4. die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.

Auswahl-Richtlinie
des Bundesministeriums für Verkehr

1. Grundsätze

(1) Diese Auswahl-Richtlinie ist dann zugrunde zu legen, wenn wegen beschränkter Möglichkeiten der Bodenabfertigung nicht alle interessierten Dienstleister tätig werden können, die Bodenabfertigungsdienstleistungen daher auszuschreiben sind und eine Auswahl unter den Bewerbern zu treffen ist (§ 7 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 2 bis 5 BADV). Sie kann darüber hinaus dann zugrunde gelegt werden, wenn wegen beschränkter Möglichkeiten der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den interessierten Selbstabfertigern zu treffen ist (§ 7 Abs. 3 i.V.m. § 3 Abs. 2 bis 5 BADV).

(2) Die Verfahren nach dieser Auswahl-Richtlinie müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend durchgeführt werden.

(3) Der Nutzerausschuß und der Betriebsrat des jeweiligen Flugplatzunternehmens sind über den Auswahlentscheid zu unterrichten.

2. Verfahren

2.1 Festlegung der Bodenabfertigungsdienste nach Art und Umfang

(1) Der Flugplatzunternehmer hat die Bodenabfertigungsdienste, die er gemäß § 7 BADV dem Markt der Bodenabfertigungsdienste öffnet, nach Art und Umfang zu bestimmen. Er kann dazu auch Bündelungen von Bodenabfertigungsdiensten, die in Anlage 1 BADV aufgeführt sind, vornehmen, wenn dies betrieblich geboten erscheint oder zur effizienten Nutzung der Abfertigungskapazität notwendig ist.

(2) Der Flugplatzunternehmer kann die Erbringung der einzelnen oder gebündelten Bodenabfertigungsdienste von einzelnen oder allen der folgenden Begrenzungen abhängig machen:

- a) Erbringung nur in bestimmten Flugplatzbereichen,
- b) Erbringung nur bei Nutzung bestimmter dafür ausgewiesener Abfertigungs- und Geräteabstellflächen,
- c) Erbringung einer vorgegebenen Abfertigungsart,
- d) Erbringung durch Selbstabfertiger- und/oder Dienstleister.

(3) Der Flugplatzunternehmer unterrichtet den Nutzerausschuß und den Betriebsrat des Flugplatzunternehmens über seine nach den Absätzen 1 und 2 getroffene Entscheidung, über die beabsichtigte Bekanntmachung, über die Grundzüge und wesentlichen Inhalte der Bewerbungsunterlage sowie über das von ihm vorgeschlagene Auswahlverfahren mit den maßgeblichen Auswahlkriterien.

2.2 Teilnahmewettbewerb

Der Flugplatzunternehmer hat die nach 2.1 festgelegten Bodenabfertigungsdienste im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zu veröffentlichen, so daß es jedem Interessenten ermöglicht wird, sich zu bewerben. Die Veröffentlichung muß enthalten:

- a) Name, Anschrift, Telefon-, Telegraf-, Fernschreib- und Telefax-Nummer des Flugplatzunternehmers und gegebenenfalls des Dienstes, von dem zusätzliche Angaben erlangt werden können.
- b) Kurzbeschreibung der Bodenabfertigungsdienste mit den wesentlichen Begrenzungen,
- c) Hinweis, ob Personal auf den Dienstleister oder Selbstabfertiger übergehen soll (gegebenenfalls Zahl und Struktur des Personals),
- d) Möglicher Zeitpunkt der Aufnahme der Abfertigungstätigkeit,
- e) Angestrebte Vertragsdauer für die Abfertigungstätigkeit,
- f) gegebenenfalls Hinweis auf Anforderungskatalog, Pflichtenheft und technische Spezifikationen,

- g) Einsendefrist für Bewerbung zur Teilnahme am Auswahlverfahren, Zeitpunkt der Einleitung und geschätzter Zeitpunkt des Abschlusses des Auswahlverfahrens,
- h) Angaben darüber, wie das Auswahlverfahren festgelegt ist,
- i) Angaben darüber, welche Kriterien maßgeblich für die Auswahl sind.
- j) Zuschlagskriterien
- k) sonstige Angaben, wie zum Beispiel Referenzen,
- l) Tag der Absendung der Bekanntmachung,
- m) Tag des Eingangs der Bekanntmachung beim Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften.

2.3 Auswahlverfahren

- (1) Der Flugplatzunternehmer stellt den geeigneten Bewerbern die Bewerbungsunterlagen zur Verfügung und fordert sie auf, die erforderlichen Nachweise und Angaben innerhalb einer vorgegebenen Frist zu übermitteln.
- (2) Die Bewerbungsunterlagen müssen neben den Angaben gemäß 2.1 und 2.2 auch Angaben darüber enthalten,
 - a) wie das Auswahlverfahren festgelegt ist und
 - b) welche Kriterien maßgeblich für die Auswahl sind.
 - c) Erbringung eines vorgegebenen Abfertigungsaufkommens oder -aufkommensanteils
 - d) im Pflichtenheft nach § 8 Abs. 3 BADV möglicherweise verbindlich vorgegebene technische und betriebliche Qualitätsanforderungen, wie etwa zur Einhaltung der Minimum Connecting Time,
- (3) Nicht geeignete Bewerber sind von ihrem Ausschluß zu unterrichten. Als nicht geeignet sind Bewerber anzusehen, die den Kriterien, die bereits in der Vorinformation veröffentlicht sind, nicht genügen oder die offensichtlich nicht die erforderliche Abfertigungsleistung erbringen können oder wollen.

(4) In den Fällen, in denen der Flugplatzunternehmer selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt beherrscht und in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist, öffnet der Flugplatzunternehmer nach Ablauf der Bewerbungsfrist die eingegangenen Bewerbungen und stellt eine Liste der Bewerber mit eingereichten Unterlagen zusammen. Ein Vertreter des Nutzerausschusses und ein Vertreter des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens sind zu der Öffnung zuzulassen. Diese haben jedoch keinen Anspruch auf Einsicht in die Bewerbungsunterlagen. Der Flugplatzunternehmer bewertet die Bewerbungen anhand der vorher festgelegten maßgeblichen Bewertungskriterien. Der Nutzerausschuß ist anzuhören. Der Flugplatzunternehmer stellt die Auswahl fest und begründet seine Auswahlentscheidung. Die Auswahlentscheidung ist dem Nutzerausschuß und dem Betriebsrat des Flugplatzunternehmens bekanntzugeben.

(5) In allen anderen Fällen der Vergabe von Dienstleistungen leitet der Flugplatzunternehmer die eingegangenen Bewerbungen ungeöffnet an die Luftfahrtbehörde weiter. Diese öffnet nach Ablauf der Bewerbungsfrist die eingegangenen Bewerbungen und stellt eine Liste der Bewerber mit eingereichten Unterlagen zusammen. Ein Vertreter des Flughafenunternehmers, ein Vertreter des Nutzerausschusses und ein Vertreter des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens sind zu der Öffnung zuzulassen. Diese haben jedoch keinen Anspruch auf Einsicht in die Bewerbungsunterlagen. Die Luftfahrtbehörde bewertet die Bewerbungen anhand der vorher festgelegten maßgeblichen Bewertungskriterien und trifft nach Anhörung des Nutzerausschusses, des Flugplatzunternehmers und des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens die Auswahlentscheidung. Die Auswahlentscheidung ist dem Nutzerausschuß, dem Flugplatzunternehmer sowie den Bewerbern bekanntzugeben.

Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten

1. Anwendungsbereich

Die „Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten“ gelten für alle Unternehmer, die als Dienstleister oder Selbstabfertiger auf einem Flugplatz Bodenabfertigungsdienste erbringen oder erbringen wollen.

2. Anforderungen an die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten

A. Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung und Übernahme von Mitarbeitern

(1) Der Unternehmer und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen müssen zuverlässig sein.

Die Zuverlässigkeit ist gegeben, wenn der Unternehmer und die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen die Gewähr dafür bieten, daß der Betrieb den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend geführt wird und die Beschäftigten und die Allgemeinheit bei dem Betrieb des Unternehmens vor Schäden und Gefahren bewahrt bleibt.

Die Zuverlässigkeit ist zu verneinen

- a) bei einer rechtskräftigen Verurteilung wegen schwerer Verstöße gegen strafrechtliche Vorschriften einschließlich des Wirtschaftsstrafrechts;

- b) bei schweren und wiederholten Verstößen gegen arbeits-, arbeitsschutz- und sozialrechtliche Pflichten, gegen im Interesse der Verkehrs- und Betriebssicherheit erlassene Vorschriften oder gegen umweltschützende Vorschriften.
- (2) Die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens muß gewährleistet sein.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist gewährleistet, wenn die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen Führung des Betriebes erforderlichen Mittel verfügbar sind.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist insbesondere nicht gewährleistet, wenn

- a) erhebliche Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden;
- b) dem Flugplatzunternehmer gegenüber erhebliche Rückstände an Gebühren oder Entgelten, Mieten, Pachten oder aus anderen Zahlungsverpflichtungen bestehen, die aus der Nutzung des Flugplatzes und seiner Einrichtungen, einschließlich des Start-/Landebahnsystems, oder aus der vertraglichen Gestattung der Erbringung von Bodenabfertigungsleistungen geschuldet werden.

- (3) Der Unternehmer oder die zur Führung der Geschäfte bestellten Personen müssen fachlich geeignet sein.

Fachlich geeignet ist, wer über die zur ordnungsgemäßen Führung eines Bodenabfertigungsunternehmens erforderlichen Kenntnisse verfügt.

Eine fachliche Eignung kann entweder

- a) durch Prüfung der Industrie- und Handelskammer „Geprüfter Flugzeugabfertiger“ und eine mindestens zweijährige leitende Tätigkeit in einem Unternehmen, das Bodenabfertigungsleistungen erbringt, oder
 - b) durch eine - den Prüfungsinhalten der Industrie- und Handelskammer vergleichbare - Qualifikation und eine mindestens zweijährige leitende Tätigkeit in einem Unternehmen, das Bodenabfertigungsleistungen erbringt, oder
 - c) durch eine mindestens fünfjährige leitende Tätigkeit in einem Unternehmen, das Bodenabfertigungsleistungen erbringt,
- nachgewiesen werden.

(4) Die Voraussetzungen der Absätze 1 bis 3 sind bei Flugplatzunternehmern durch die Erteilung der Betriebsgenehmigung als erfüllt anzusehen.

(5) Die Nachweise zu den Absätzen 1 bis 3 sind von den übrigen Dienstleistern und den Selbstabfertigern in geeigneter Form bei Teilnahme am Auswahlverfahren gemäß § 7 Abs. 1 und 2 BADV oder vor Gestattungen gemäß § 7 Abs. 7 BADV vorzulegen. Sie sind als Vertragsbestandteil den Verträgen gemäß § 9 Abs. 1 BADV beizufügen. Der Flugplatzunternehmer ist berechtigt, während der Laufzeit des Vertrages bei personellen Änderungen oder bei begründeten Zweifeln an Angaben zur Zuverlässigkeit und an Angaben zur fachlichen Eignung weitere geeignete Nachweise, bei begründeten Zweifeln an der finanziellen Leistungsfähigkeit eine geeignete Aktualisierung der Nachweise zu fordern.

(6) Bei Fehlen oder Wegfall der Voraussetzungen gemäß den Absätzen 1 bis 3 ist zu vermuten, daß der ordnungsgemäße Betriebsablauf gefährdet ist. § 10 BADV ist anzuwenden.

(7) Dienstleister und Selbstabfertiger können von Flugplatzunternehmer aufgefordert werden, die Arbeitnehmer des Flugplatzunternehmers, die im Bereich der auf den Dienstleister oder Selbstabfertiger übergehenden Bodenabfertigungsdienste beschäftigt sind, zu übernehmen.

B. Anforderung an Betrieb und Einsatz der Mitarbeiter

(1) Die Erbringer von Bodenabfertigungsleistungen haben sich nach Maßgabe der Einteilung durch den Flugplatzunternehmer an der Erfüllung der in Rechtsvorschriften und Regelungen vorgesehenen öffentlichen Leistungsverpflichtung, insbesondere der Betriebspflicht, zu beteiligen. Den Rahmen für diese Beteiligung setzt das Pflichtenheft. Die Einteilung durch den Flugplatzunternehmer muß nichtdiskriminierend, objektiv und transparent vorgenommen werden.

(2) Dienstleister und Selbstabfertiger sind verpflichtet, geltende Umweltschutzvorschriften sowie behördliche Regelungen, insbesondere Genehmigungen und Planfeststellungen, zu beachten. Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, die anderen Dienstleister und die Selbstabfertiger auf die ihm bekannten einschlägigen Vorschriften und Regelungen sowie deren Änderung hinzuweisen oder ihnen diese gegen Erstattung der Kosten bekanntzumachen.

(3) Dienstleister und Selbstabfertiger haben sicherzustellen, daß ihre Mitarbeiter die Sicherheitsvorschriften und behördlichen Sicherheitsregelungen am Flugplatz kennen und befolgen, soweit dies für die Ausübung ihrer Tätigkeiten notwendig ist. Sie haben auch sicherzustellen, daß eine dafür ausreichende Beherrschung der deutschen Sprache bei den betreffenden Mitarbeitern gegeben ist. Sie bilden ihre Mitarbeiter auch mindestens in dem Rahmen aus und fort, wie er vom jeweiligen Flugplatzunternehmen seinen Mitarbeitern bei entsprechenden Tätigkeiten vorgegeben wird.

(4) Die Bedienung und Handhabung von Abfertigungsgeräten und technischen Einrichtungen im Abfertigungsbereich darf ausschließlich durch geprüfte Flugzeugabfertiger oder Beschäftigte mit gleichwertigen Kenntnissen und Fertigkeiten erfolgen.

(5) Die Einhaltung des Luftverkehrsgesetzes und der hierzu erlassenen Verordnungen, sowie der Gewerbeordnung muß sichergestellt sein. Gleiches gilt für die zwingenden Bestimmungen des Arbeitsrechts und die arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften, wie das Arbeitsschutzgesetz und die auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, das Arbeitssicherheitsgesetz, das Arbeitszeitgesetz, das Jugendarbeitsschutzgesetz, die Arbeitsstättenverordnung, die Gefahrstoffverordnung und die Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere die VBG 78 und die GUV 5.8.

(6) Vor Aufnahme von Abfertigungstätigkeiten ist der Abschluß einer Haftpflichtversicherung nachzuweisen

a) mit ausreichendem Deckungsumfang je nach Art, Umfang und Gefahrgeneigntheit der einzelnen Bodenabfertigungsdienste gem. Anlage 1 BADV
oder

gemäß Anlage 1 BADV als

(8) Technische Spezifikationen zu Abfertigungsgeräten, zu im Flugplatzbereich genutzten Fahrzeugen und Kommunikationsmitteln oder zu Schnittstellen bei Nutzung Zentraler Infrastruktureinrichtungen können als zusätzliche Anforderungen

gestellt werden. In begründeten Einzelfällen kann eine Abweichung von einzelnen Vorgaben dieser Technischen Spezifikationen vereinbart werden, sofern dies nicht eine Diskriminierung zufolge hat. Nutzerausschuß und Betriebsrat des Flugplatzunternehmens sind davon zu unterrichten.

(9) Der Flugplatzunternehmer kann von Dienstleistern und Selbstabfertigern angemessene Kautionen oder Sicherheiten verlangen sowie Finanzierungs- oder Zahlungsbedingungen geltend machen, ohne daß hierdurch Marktzugangshindernisse entstehen.

**Anforderungen
an eine
Geschäftsordnung**

für den Nutzerausschuß

Die Geschäftsordnung, die sich der Nutzerausschuß eines Flugplatzes gemäß § 5 Abs. 1 BADV zu geben hat, hat folgende Grundsätze zu beachten:

1. Aufgaben des Nutzerausschusses

- 1.1 Der Nutzerausschuß nimmt die ihm übertragenen Aufgaben gem. der BADV wahr
- 1.2 Die Angelegenheiten werden durch Beschlußfassung in einer Versammlung der Nutzer geregelt.
- 1.3 Kommt trotz ordnungsgemäßer Zuleitung einer Beschlußvorlage an den Nutzerausschuß kein Beschluß zustande, gilt dies als Zustimmung zur Beschlußvorlage.

2. Mitglieder des Nutzerausschusses

- 2.1 Mitglied des Nutzerausschusses ist jeder Nutzer, der gewerbsmäßig Fluggäste, Post oder Fracht auf dem Luftweg von oder zu diesem Flugplatz befördert.
- 2.2 Luftfahrtunternehmer gem Ziffer 2.1, die ausschließlich Luftfahrzeuge mit unter 10 Tonnen Höchststartgewicht oder ohne Motorantrieb oder mit weniger als 20 Sitzplätzen betreiben oder die weniger als 10 Starts bzw. Landungen an diesem Flugplatz innerhalb der letzten abgeschlossenen Flugplanperiode aufweisen, können sich nur durch einen gemeinsamen Vertreter vertreten lassen. Dieser ist Mitglied des Nutzerausschusses.

- 2.3 Jedes Mitglied kann entscheiden, ob es sich bei den Sitzungen des Ausschusses vertreten lassen möchte. Mit der Vertretung betraut werden können Mitglieder oder Luftfahrtorganisationen. Ein Vertreter darf nicht mehr als 49% der Stimmen auf sich vereinigen.

3. Organisation

- 3.1 Die Sitzungen des Nutzausschusses werden vom Vorsitzenden bzw. im Verhinderungsfall von seinem Stellvertreter geleitet.
- 3.2 Der Vorsitzende und zwei Stellvertreter werden durch die Mitglieder aus ihrer Mitte für jeweils zwei Jahre gewählt. Sie vertreten den Nutzausschuß gegenüber Dritten.

Das Nähere regelt der Nutzausschuß.

- 3.3 Verantwortlicher Organisator für die Durchführung der Sitzungen des Nutzausschusses ist die Luftfahrtbehörde oder der Flugplatzunternehmer, soweit ihm die Luftfahrtbehörde diese Aufgaben übertragen hat.
- 3.4 Der Organisator ist zuständig für die Erstellung von Einladung, Tagesordnung und Niederschrift der Sitzungen des Nutzausschusses sowie für die Bereitstellung des Sitzungsraumes. Die Einladung zu den Sitzungen erfolgt schriftlich mit einer Frist von drei Wochen, es sei denn, der Vorsitzende hält eine kürzere Frist für geboten. Der Termin der Sitzung wird im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden festgelegt. Die Niederschrift ist vom Leiter der Sitzung zu unterzeichnen.
- 3.5 Die Sitzung des Nutzausschusses wird vom Organisator mindestens einmal im Jahr einberufen. Sie muß vom Organisator einberufen werden, wenn
- die Mitwirkung des Nutzausschusses gemäß Ziffer 1.1 dieser Anforderungen erforderlich ist oder

- dies schriftlich unter Angaben des Zwecks und der Gründe von mehr als einem Viertel der Mitglieder des Nutzerausschusses verlangt wird oder
- der Vorsitzende aus anderen Gründen die Einberufung für erforderlich hält.

4. Beschlußfassung

- 4.1 Beschlüsse einschließlich Wahlen können nur gefaßt werden, wenn die geplante Beschlußfassung mit der Tagesordnung vorab bekannt gemacht worden ist.
- 4.2 Der Nutzerausschuß ist beschlußfähig, wenn mehr als die Hälfte seiner Mitglieder auf der Sitzung vertreten sind.
- 4.3 Ist Beschlußfähigkeit nicht gegeben, beruft der Vorsitzende eine neue Sitzung mit dem gleichen Gegenstand ein. Diese ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig.
- 4.4 Die Beschlußfassung zur Wahl des Vorsitzenden und seiner Stellvertreter sowie zur Geschäftsordnung erfolgt mit der Mehrheit der Stimmen der Mitglieder des Nutzerausschusses. Änderungen der Geschäftsordnung bedürfen der Zustimmung von zwei Dritteln der Mitglieder. Bei einer Entscheidung über die Geschäftsordnung ist eine Vertretung mit Ausnahme der Vertretung gem. Ziffer 2.2 nicht zulässig.
- 4.5 Alle anderen Beschlüsse werden aufgrund von Stimmrechten, deren Gewichtung sich am Anteil des entsprechenden Nutzers am Gesamtverkehrsaufkommen der letzten abgeschlossenen Flugplanperiode dieses Flugplatzes orientiert, gefaßt. Ein einzelner Nutzer oder ein Mitglied gem. Ziffer 2.2 darf dabei nicht mehr als 49 % der Stimmanteile auf sich vereinigen.

Das Nähere regelt der Nutzerausschuß.

5. Kosten

5.1 Jedes Mitglied trägt seine Kosten selbst. Die Auslagen für Organisation, Vorlagen und Abwicklung werden auf die Mitglieder umgelegt.

Das Nähere zum Umlageverfahren regelt der Nutzerausschuß.

6. Nutzerausschüsse bei kleineren Flugplätzen

Die zuständigen Luftfahrtbehörden können für Flugplätze mit weniger als 2 Millionen Fluggästen im Jahr vereinfachte Regelungen treffen, mit denen die Rechte der Nutzer auf andere Weise sichergestellt werden. Diese Regelungen müssen dem Sinn der BAD-Verordnung und der vorstehenden Anforderungen an eine Geschäftsordnung entsprechen.

Anlage 5
(gem. § 3 Abs. 2 BADV)

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Frankfurt (FRA) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	2	2
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	unbegrenzt	
7 Betankungsdienste	unbegrenzt	

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem **Flughafen München (MUC)** bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	2	2
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	4	4
7 Betankungsdienste	2	2

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Düsseldorf (DUS) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)		
4.1 in bezug auf Fracht: ohne Zollagerbetrieb	2	2
4.2 in bezug auf Post:	Postabfertigung entfällt	
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	Unbegrenzt	6
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	4
7 Betankungsdienste		
7.1 Be- und Enttanken	2	4
7.2 das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten	Unbegrenzt	Unbegrenzt

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Tegel (TXL) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	\ \ } 2 } 2 / / / /	\ \ } 2 } 2 / / / /
5.2 Unterstützen beim Parken		
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger		
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck		
5.5 Anlassen/Triebwerke		
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen		
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	3
7 Betankungsdienste	2	8

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Hamburg (HAM) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)		
4.1 in bezug auf Fracht:	2	2
4.2 in bezug auf Post:	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Dienstleister	unbegrenzt	
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	3	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	4
7 Betankungsdienste	2	2

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem **Flughafen Stuttgart (STR)** bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)		
4.1 Fracht	2	2
4.2 Post	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	unbegrenzt	unbegrenzt
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Fluggast/Gepäck	2	2
ausgenommen Beförderung Besatzung	unbegrenzt	unbegrenzt
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	unbegrenzt	unbegrenzt
7 Betankungsdienste		
7.1 Be- und Enttanken	2	3
7.2 Nachfüllen Öl und andere Flüssigkeiten	2	3

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem **Flughafen Köln/Bonn (CGN)** bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	2	2
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	2
7 Betankungsdienste	2	2

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Hannover (HAJ) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	2	2
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	3
7 Betankungsdienste	2	8

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem **Flughafen Nürnberg (NUE)** bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 \ Unterstützen beim Parken }	\ } 2	\ } 2
5.3 / Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	/	/
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	3	3
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	4	4
7 Betankungsdienste	3	3

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem **Flughafen Leipzig (LEJ)** bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger*
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5 Vorfelddienste	2	2
7 Betankungsdienste	2	2

Anmerkung: * Bestimmungen für Drittabfertiger gelten erst ab Jahr 2001.

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger*
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Vorfelddienste bis 5.6	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	3
7 Betankungsdienste	2	5

Anmerkung: * Bestimmungen für Drittabfertiger gelten erst ab Jahr 2001.

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Dresden (DRS) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger*
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5 Vorfelddienste	2	2
7 Betankungsdienste	2	2

Anmerkung: * Bestimmungen für Drittabfertiger gelten erst ab Jahr 2001.

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Bremen (BRE) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger*
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	2	2
5.2 Unterstützen beim Parken	2	2
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	unbegrenzt	
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	2
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	2
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	2	2
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	3	3
7 Betankungsdienste	2	3

Anmerkung: * Bestimmungen für Drittabfertiger gelten erst ab Jahr 2001.

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	entfällt
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	entfällt
5.1 Lotsen	2	entfällt
5.2 Unterstützen beim Parken	2	entfällt
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	2	entfällt
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	2	entfällt
5.5 Anlassen/Triebwerke	2	entfällt
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	3	entfällt
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	3	entfällt
7 Betankungsdienste	3	entfällt

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist auf dem Flughafen Tempelhof (THF) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gem. Anlage 1 BADV) jeweils festgelegt auf:

Dienst gemäß Anl. 1 BADV	Zahl Selbstabfertiger	Zahl Drittabfertiger
3 Gepäckabfertigung	2	2
4 Fracht- und Postabfertigung (Beförderung zwischen Flugplatz und Flugzeug)	2	2
5.1 Lotsen	\	\
5.2 Unterstützen beim Parken	\	\
5.3 Kommunikation Flugzeug/Abfertiger	\	\
5.4 Be- und Entladung sowie Beförderung Besatzung/Fluggast/Gepäck	} 2	} 2
5.5 Anlassen/Triebwerke	/	/
5.6 Bewegen des Flugzeugs/Bereitstellen	/	/
5.7 Beförderung, Ein-/Ausladen von Nahrungsmitteln/Getränken	2	3
7 Betankungsdienste	2	3

Die angegebenen Festlegungen der Zahl der zuzulassenden Selbst- bzw. Drittabfertiger sind nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Artikel 2

Die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung vom 14. Februar 1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Mai 1996 (BGBl. I S. 702), wird wie folgt geändert:

Abschnitt V des Gebührenverzeichnisses (Anlage zu § 2 Abs. 1) wird wie folgt geändert:

1. Nummer 8 wird wie folgt neu gefaßt:

- | | | |
|---|---------|-----------|
| „8. Genehmigung der Benutzungsordnung einschließlich der Antragsstattgaben nach § 6 Abs. 1 BADV sowie der Regelung der Entgelte oder entsprechende Änderungsgenehmigungen | | |
| a) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO) | 500 bis | 20.000 DM |
| b) für Landeplätze (§ 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO) | 50 bis | 2.000 DM |

2. Nach Nummer 15 werden folgende Nummern 16, 17, 18, 19 und 20 angefügt:

- | | | |
|--|------------------|--------------|
| „16. Antragsstattgaben im Rahmen des § 19c Abs. 3 LuftVG i.V.m § 3 Abs. 4 BADV einschließlich Auslagen für Gutachten | | |
| a) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO), die die Schwellen nach § 1 Abs. 1 Ziffer 2 BADV überschreiten | 100.000 bis | 2.000.000 DM |
| b) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO), die die Schwellen nach § 1 Abs. 1 Ziffer 2 BADV nicht überschreiten | 25.000 bis | 500.000 DM |
| c) für Landeplätze (§ 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO) | <u>2.000 bis</u> | 20.000 DM |

17. Antragsstattgaben im Rahmen des § 19c Abs. 3 LuftVG i.V.m § 3 Abs. 5 BADV einschließlich Auslagen für Gutachten
 - a) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO), die die Schwellen nach § 1 Abs. 1 Ziffer 2 BADV überschreiten50.000 bis 1.000.000 DM
 - b) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO), die die Schwellen nach § 1 Abs. 1 Ziffer 2 BADV nicht überschreiten10.000 bis 250.000 DM
 - c) für Landeplätze (§ 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO)1.000 bis 10.000 DM
18. Antragsstattgaben im Rahmen des § 19c Abs. 3 LuftVG i.V.m § 3 Abs. 7 BADV einschließlich Auslagen für Gutachten
 - a) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO)2.000 bis 20.000 DM
 - b) für Landeplätze (§ 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO)500 bis 5.000 DM
19. Antragsstattgaben im Rahmen des § 19c Abs. 3 LuftVG i.V.m § 3 Abs. 8 BADV einschließlich Auslagen für Gutachten
 - a) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO)1.000 bis 10.000 DM
 - b) für Landeplätze (§ 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO)250 bis 2.500 DM
20. Antragsstattgaben im Rahmen des § 7 Abs. 1 und 5 BADV einschließlich Auslagen für Gutachten
 - a) für Flughäfen (§ 43 Abs. 1 LuftVZO)2.000 bis 20.000 DM
 - b) für Landeplätze (§ 43 Abs. 1,

§ 53 Abs. 1 LuftVZO)

1.000 bis

5.000 DM

Artikel 3

Die Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die vorliegende Verordnung auf Grundlage des „Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen vom (BADG)“ dient der Umsetzung der „Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft“ in deutsches Recht. Die Richtlinie sieht eine Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen in der Weise vor, daß schrittweise ab dem 1. Januar 1998 für Selbst- und Drittabfertiger eine volle Marktöffnung bei den landseitigen und eine ggfs. begrenzte Marktöffnung bei den luftseitigen Abfertigungsdiensten erfolgen soll.

Die Verordnung setzt die einzelnen Vorgaben der Richtlinie unter der Maßgabe um, daß den Flugplatzunternehmen eine möglichst weitgehende Öffnung des Bodenabfertigungsmarktes zugunsten von Luftfahrtunternehmen und Dienstleistern auferlegt wird, ohne ihre bisherige unternehmerische Privatautonomie, d.h. ihre Planungs-, Betriebs-, Finanzierungs- und soziale Verantwortung, zu gefährden. Um die effiziente Nutzung der vorhandenen Flugplatzkapazitäten zu sichern und einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, sind - soweit es die Richtlinie zuläßt - Beschränkungs- und Ausnahmemöglichkeiten eingeräumt.

Nach Artikel 18 der Richtlinie können die Mitgliedstaaten unter Wahrung der Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der Rechte der Arbeitnehmer sicherzustellen. Der Schutz der sozialen Belange der Arbeitnehmer, deren Arbeitsplätze auf einen Dienstleister oder Selbstabfertiger übergehen, ist grundsätzlich durch § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) und das Betriebsverfassungsgesetz gewährleistet. In den Fällen, in denen § 613a BGB keine Anwendung findet, wird dafür Sorge getragen, daß Dienstleister oder Selbstabfertiger Beschäftigte in den übergehenden Bereichen übernehmen. Dem Schutz der Beschäftigten auf Flugplätzen wird hierdurch Rechnung getragen, ohne damit das Liberalisierungsziel infrage zu stellen.

Ohne Abstriche wird der ordnungsgemäße und sichere Betrieb der Flugplätze sichergestellt.

Der mit der BADV verbundene Mehraufwand soll durch zusätzliche Gebühreneinnahmen in voller Höhe gedeckt werden. Eine gleichzeitige Änderung der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) ist mithin erforderlich.

II. Zu den einzelnen Rechtsvorschriften

Zu Artikel 1 (BADV)

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 1 Abs. 1 bis 3 der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (BAD-Richtlinie). Die Regelungen der Richtlinie wie der Verordnung zielen auf eine schrittweise Öffnung des Marktes ab dem 1. Januar 1998.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 2 der BAD-Richtlinie. Die Definitionen für die Begriffe „Flughafensystem“, „Bodenabfertigungsdienste“, „Selbstabfertigung“ und „Dienstleister“ wurden zum teil wörtlich, jedenfalls aber inhaltlich voll übernommen.

Die in der Richtlinie für den Begriff „Flughafen“ gegebene Definition konnte nicht übernommen werden, da der im deutschen Luftrecht verankerte Begriff „Flughafen“ entgegen dem Ziel der Richtlinie andere „Flugplätze“ aus dem Geltungsbereich ausnehmen würde. Der in der Richtlinie verwendete Begriff „Flughafen“ wurde daher durch den Begriff „Flugplatz“ ersetzt.

Auf die Verwendung des Begriffs „Leitungsorgan“ wurde verzichtet, da die für diesen Begriff gegebene Definition auf den im deutschen Luftrecht (u.a. Luftverkehrsgesetz) verwendeten Begriff des Flugplatzunternehmers zutrifft.

Zu § 3 (Bodenabfertigungsdienste)

Regelung faßt die Vorschriften der BAD-Richtlinienartikel 6, 7, 9 und 11 zur Marktöffnung für Selbstabfertiger und Dienstleister, zu Beschränkungen und Ausnahmen sowie zum Zustimmungsverfahren der Kommission zusammen, ohne die Inhalte zu verändern.

Absatz 1 faßt die Rechte der Selbstabfertiger und Dienstleister auf ungehinderten Marktzugang nach Art. 6 Abs. 1 und Art. 7 Abs. 1 der BAD-Richtlinie zusammen. Verzichtet wurde auf Übernahme einer möglichen Vorschrift nach Art. 6 Abs. 1 Satz 2, daß in Deutschland nur in der Gemeinschaft niedergelassene Dienstleister Bodenabfertigungsdienste anbieten dürfen. Eine derartige Beschränkung entspricht nicht der angestrebten Internationalität und Gleichbehandlung im Luftverkehrsmarkt und würde insbesondere im nordatlantischen Luftverkehr zu Problemen führen.

Absatz 2 räumt gemäß Art. 6 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 2 der BAD-Richtlinie generelle (d.h. hier ohne nähere Begründung) Beschränkungsmöglichkeiten ein bei den besonders sensiblen, kapazitäts- und leistungs-kritischen Bodenabfertigungsdiensten auf dem (luftseitigen) Vorfeld. Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten, den Betankungsdiensten sowie der Fracht- und Postabfertigung, soweit diese die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen dem Flugplatz und dem Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft, ergibt sich die Anzahl der im einzelnen berechtigten Selbstabfertiger und Dienstleister aus der Anlage 5. Bei Fehlen einer zahlenmäßigen oder sonstigen Festlegung aufgrund dieser Verordnung ist auf jedem Flugplatz mindestens zwei Selbstabfertigern und mindestens zwei Dienstleistern die Erbringung der oben genannten Dienste zu ermöglichen, wobei im Regelfall einer dieser Dienstleister auch weiterhin das Flugplatzunternehmen oder ein von diesem beauftragtes Unternehmen sein wird. Um der teilweise bereits liberalisierten Situation auf den Flugplätzen in diesen Abfertigungsbereichen, in denen oft bereits jetzt mehr als ein weiterer Anbieter oder Selbstabfertiger tätig sein dürfen, Rechnung zu tragen, wurde die 'Öffnungsformulierung' des Rates „nicht weniger als zwei..“ durch die Formulierung „mindestens zwei..“ in deutsches Recht umgesetzt. Den Flugplatzunternehmen wird es damit ermöglicht, ihre Abfertigungsorganisation gegebenenfalls auch mit mehr Selbstabfertigern und Dienstleistern zu gestalten. Dies entspricht auch dem Gedanken des § 19c Abs. 2 Satz 3 LuftVG.

Absatz 3 Satz 1 übernimmt die Vorschrift aus Art. 6 Abs. 3 Satz 1 BAD-Richtlinie, die die Zulassung eines sowohl vom Flugplatzunternehmer wie von einem dominierenden Luftfahrtunternehmen unabhängigen Dienstleisters ab dem Jahr 2001 vorsieht.

Absatz 4 dieser Verordnung entspricht den Vorschriften des Art. 9 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe b) und d) sowie des Art. 17 BAD-Richtlinie und räumt unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen von der Marktöffnung oder sogar einen monopolistischen Vorbehalt ein. Damit kann sichergestellt werden, daß im sensiblen und kriti-

schen Vorfeldbereich eine Marköffnung nicht kapazitätsmindernd wirkt. Begrenzte Kapazitäten und die getätigten Investitionen des Flugplatzunternehmers sollen im Gesamtinteresse des Luftverkehrs auch gegen ein Wettbewerbsinteresse möglichst effizient und sicher genutzt werden.

Absatz 5 regelt die Ausnahmemöglichkeiten für andere als die Vorfeldbodenabfertigungsdienste entsprechend Art. 9 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe a) und c) BAD-Richtlinie. Monopolvorbehalte werden dabei wegen geringerer Gefahr der Beeinträchtigung von Kapazität und Sicherheit nicht zugestanden.

Absätze 6 bis 8 der vorliegenden Verordnung fassen die unterschiedlichen zeitlichen Befristungsregelungen der BAD-Richtlinie in Art. 9 sowie Art. 6 für Ausnahmen und Beschränkungen übersichtlich zusammen.

Absatz 9 regelt das Verfahren, nach dem die gemäß Art. 9 Abs. 3 bis 5 BAD-Richtlinie notwendige Zustimmung der Europäischen Kommission zu Ausnahme- und Beschränkungsentscheidungen einzuholen ist. Das Bundesministerium für Verkehr wird verpflichtet, die Zustimmung zu den Entscheidungen bei der Europäischen Kommission einzuholen, Flugplatzunternehmer und Luftfahrtbehörden werden verpflichtet, die dazu notwendigen Unterlagen und Begründungen bereitzustellen.

Zu § 4 (Trennung der Tätigkeitsbereiche)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 4 BAD-Richtlinie. Damit soll sichergestellt werden, daß sich ein fairer Wettbewerb und Marktpreis entwickelt. Zur Kontrolle ist eine Trennung der Tätigkeitsbereiche bei allen Anbietern notwendig und nachzuweisen. Nicht übernommen wurde die Untersagung von „Finanzflüssen“ (Art. 4 Abs. 3 der BAD-Richtlinie) zwischen den Tätigkeitsbereichen, da damit auch die Aufnahme des Bodenabfertigungsbetriebs, die Bereitstellung von Anfangs- und Erweiterungskapital, eine Darlehensgewährung, eine Gewinnabführung und andere Zahlungsvorgänge des Kapital- und Geschäftsverkehrs unmöglich gemacht würden. Verhindert werden sollen nur marktpreisverfälschende Subventionen, die aus dem Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung resultieren könnten, wenn sie aus Einnahmen aus Lande- und Abstellgebühren kommen.

Zu § 5 (Nutzerausschuß)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 5 BAD-Richtlinie. Einzelheiten zur Geschäftsordnung ergeben sich aus Anlage 4. Die Luftfahrtbehörde wird verpflichtet,

entsprechend Art. 5 Abs. 1 BAD-Richtlinie zur konstituierenden Sitzung des Nutzerausschusses einzuladen. Ersatzweise kann diese Aufgabe dem Flugplatzunternehmer übertragen werden. Damit wird sichergestellt, daß es auch tatsächlich zu einer Bildung des Nutzerausschusses kommt.

Zu § 6 (Zentrale Infrastruktureinrichtungen)

Regelung setzt Art. 8 BAD-Richtlinie um. Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind Anlagen oder Einrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- und Umweltschutzgründen nicht geteilt oder mehrfach geschaffen werden können. Diese natürlichen Monopoleinrichtungen werden dem Wettbewerb entzogen. Die Festlegung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen erfolgt im Rahmen der Flugplatzbenutzungsordnung und ist damit genehmigungspflichtig.

Absatz 2 sieht vor, daß Dienstleistern und Selbstabfertigern eine Nutzungspflicht aufgegeben werden kann. Damit wird im Einzelfall verhindert, daß sich vom Flugplatzunternehmer nicht kontrollierte Umgehungen der Zentralen Einrichtungen entwickeln.

Absatz 3 soll sicherstellen, daß nicht nur die Inanspruchnahme der Zentralen Infrastruktureinrichtungen zu einer Entgeltspflicht führt, sondern auch die Vorhaltung dieser Einrichtungen durch Entgelte abgedeckt werden kann. Kosten für die Vorhaltung und den Betrieb der Zentralen Infrastruktureinrichtungen dürfen dann allerdings nicht an anderer Stelle durch Entgelte oder Gebühren abgedeckt sein.

Zu § 7 (Auswahl der Dienstleister und der Selbstabfertiger)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 11 Abs. 1 bis 3 mit Ausnahme der Buchstaben a) und b) sowie des Art. 7 Abs. 2, 2. Halbsatz BAD-Richtlinie.

Absatz 1 regelt die Auswahl der Dienstleister in den Fällen der beschränkten Marktöffnung. Das Auswahlverfahren soll allen Interessenten Transparenz über den geöffneten Markt verschaffen und sicherstellen, daß auch die Auswahl der Dienstleister transparent und objektiv erfolgt. Daneben werden auch die Anforderungen für die Ausübung von Bodenabfertigungsdiensten nachvollziehbar festgelegt. Die Mitwirkungsrechte des Nutzerausschusses und des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens beim Auswahlverfahren sind durch die vorherige Anhörung gesichert. Sofern nach Satz 3 die Luftfahrtbehörde entscheidet, handelt es sich um Verwaltungs-

akte gegenüber dem Flugplatzunternehmer mit Drittwirkung gegenüber den Bewerbern. Diesen steht damit der Rechtsweg zu den Verwaltungsgerichten offen.

Mit Absatz 2 wird Artikel 11 Absatz 2 der BAD-Richtlinie umgesetzt.

Absatz 3 regelt die Auswahl der Selbstabfertiger bei beschränkter Marktöffnung. Hinsichtlich der Mitwirkungsrechte der Beteiligten wird auf die Regelungen zur Auswahl der Dienstleister Bezug genommen.

Absatz 4 die Zeit, für die die jeweiligen Dienstleister und Selbstabfertiger längstens ausgewählt werden und dient damit der Umsetzung von Art. 11 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe d).

Absatz 5 bestimmt, daß bei vorzeitigem Ausscheiden eines Dienstleisters oder Selbstabfertigers die Neuauswahl nach dem gleichen Verfahren zu erfolgen hat.

Zu § 8 (Anforderungskriterien)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 11 Abs. 1 Satz 2 Buchstaben a) und b) sowie des Art. 18 („Schutz der Rechte der Arbeitnehmer“) der BAD-Richtlinie.

Absatz 1 bestimmt, daß Dienstleister und Selbstabfertiger die „Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten“ (Anlage 3) zu erfüllen haben.

Absatz 2 hat Fragen des Übergangs der Arbeitsverhältnisse der Arbeitnehmer vom Flugplatzunternehmen auf Dienstleister und Selbstabfertiger zum Inhalt. Den Schutz der Rechte der Arbeitnehmer beim Übergang eines Unternehmens, Betriebes oder Betriebsteils auf einen anderen Inhaber regelt § 613 a BGB. Danach tritt bei einem Betriebsübergang der neue Inhaber in die Rechte und Pflichten aus den zum Zeitpunkt des Übergangs bestehenden Arbeitsverhältnissen ein.

Unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts und des Europäischen Gerichtshofs werden auf den weitaus überwiegenden Teil der aufgrund der Marktöffnung für die Bodenabfertigungsdienste erfolgenden Übergangsvorgänge die Voraussetzungen für die Anwendung des § 613 a BGB vorliegen. Um auch in den Fällen, in denen gegebenenfalls § 613 a BGB nicht anwendbar ist, für die Arbeitnehmer den Arbeitsplatz zu sichern, wird in Absatz 2 - auf der Grundlage des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3a) LuftVG - dem Flugplatzunternehmer das Recht einge-

räumt, von einem Dienstleister oder Selbstabfertiger zu fordern, beim Übergang von Bodenabfertigungsdiensten die dort beschäftigten Arbeitnehmer zu übernehmen. In der Praxis darf dies jedoch nicht dazu führen, daß einem Dienstleister oder Selbstabfertiger, der die Übernahme von Arbeitnehmern ablehnt, der Marktzugang verwehrt wird. Kommt es zu einer Übernahme, hat der Flugplatzunternehmer die in Frage kommenden Arbeitnehmer nach sachgerechten Kriterien, insbesondere nach der von den Arbeitnehmern bisher ausgeübten Tätigkeit auszuwählen. Im Fall der Nichtübernahme findet § 9 Abs. 3 Satz 3 Anwendung.

Soweit die Übertragungsvorgänge Betriebsänderungen nach dem Betriebsverfassungsgesetz sind, finden die Bestimmungen der §§ 111 ff. des Betriebsverfassungsgesetzes Anwendung (Unterrichtungs-, Beratungs- und Mitbestimmungsrechte des Betriebsrates).

Nach Absatz 3 kann die Luftfahrtbehörde die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von der Erfüllung eines Pflichtenhefts oder technischer Spezifikationen abhängig machen. Dem Nutzerausschuß wird insoweit ein Mitwirkungsrecht eingeräumt, als er vor Festlegung der aufgestellten Anforderungen anzuhören ist.

Absatz 4 regelt die sachgerechte, objektive, transparente und nicht diskriminierende Zusammenstellung und Anwendung der in den Absätzen 1 bis 3 aufgeführten Anforderungen.

Zu § 9 (Zugang)

Absatz 1 enthält die Verpflichtung des Flugplatzunternehmers und des jeweiligen Dienstleisters bzw. Selbstabfertigers zum Abschluß eines Vertrages über die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten.

Absatz 2 dient der Umsetzung des Art. 16 der BAD-Richtlinie und gewährt Dienstleistern und Selbstabfertigern den für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlichen Zugang zu den Flugplatzeinrichtungen.

Die Erhebung eines Entgeltes in Absatz 3 richtet sich nach den in Art. 16 Abs. 3 der Richtlinie aufgestellten Kriterien. Durch den Begriff „Geschäftsgebühr“ ist der Flugplatzunternehmer berechtigt, auch Beiträge zur Gesamtfinanzierung des Flugplatzes geltend zu machen, beispielsweise auch die Kosten für die Vorhaltung dieser Einrichtungen. Zu den Aufwendungen, die der Flugplatzunternehmer bei der Festle-

gung der Höhe des Entgelts berücksichtigen kann, gehören auch Kosten, die dem Flugplatzunternehmer durch die Nichtübernahme von Arbeitnehmern durch den neuen Dienstleister oder Selbstabfertiger entstehen. Dies können u.a. Kosten aufgrund eines Interessenausgleichs oder eines Sozialplans nach dem Betriebsverfassungsgesetz sein. Wie die Höhe des Entgelts insgesamt müssen sich auch die Höhe und das Anlastungsverfahren dieser geltend gemachten Aufwendungen nach sachgerechten, objektivem, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien richten und sind damit im Sinne der Richtlinie überprüfbar. Durch die Regelung, daß die insbesondere durch die Nichtübernahme von Arbeitnehmern entstehenden notwendigen Aufwendungen in angemessener Höhe berücksichtigt werden können, wird zusätzlich sichergestellt, daß auch dieser Teil des Entgelts nicht willkürlich mit der Wirkung eines Zugangshindernisses erhoben werden darf.

Zu § 10 (Aufsicht und Betriebsablauf; Arbeitsschutz)

Regelung dient der Umsetzung der Art. 17 und 19 der BAD-Richtlinie. Sie legt fest, daß der ordnungsgemäße Betriebsablauf auf dem Flugplatz durch einzelne Nutzer, Selbstabfertiger oder Dienstleister nicht wesentlich beeinträchtigt werden darf.

Absatz 4 stellt klar, daß jeder mit der Verordnung angesprochene Unternehmer, der Personen beschäftigt, für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz seiner Beschäftigten verantwortlich ist. Besondere Bedeutung wird die Regelung des § 8 des Arbeitsschutzgesetzes erlangen, die Flugplatzunternehmer, Dienstleister und Selbstabfertiger zum Schutz der Beschäftigten zur Zusammenarbeit verpflichtet.

Zu § 11 (Konsultationen)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 13 der BAD-Richtlinie.

Zu § 12 (Gegenseitigkeit)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 20 der BAD-Richtlinie.

Zu § 13 (Unterrichtung)

Regelung dient der Umsetzung des Art. 1 Abs. 4 Satz 2 und Art. 22 der BAD-Richtlinie.

Zu Anlage 1

Anlage dient der Umsetzung des Anhangs der BAD-Richtlinie und enthält das dort aufgeführte Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste.

Zu Anlage 2

Anlage enthält die Auswahl-Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, die in den Fällen Anwendung findet, in denen aufgrund nicht unbeschränkter Möglichkeiten der Bodenabfertigung nicht alle interessierten Dienstleister tätig werden können und daher eine Auswahl zu treffen ist (§ 7 Absatz 1 i.V.m. § 3 Absätze 2 bis 5). Der Flugplatzunternehmer kann diese Auswahl-Richtlinie auch bei der Auswahl der Selbstabfertiger nach § 7 Absatz 3 i.V.m. § 3 Absätze 3 bis 5 anwenden. Die Richtlinie regelt in Abschnitt 1 die Grundsätze des Auswahlverfahrens. Abschnitt 2 enthält die Einzelheiten der Festlegung der Bodenabfertigungsdienste nach Art und Umfang, des Teilnahmewettbewerbs sowie des Auswahlverfahrens.

Zu Anlage 3

Anlage dient der Konkretisierung von § 8 und enthält die Anforderungen an Unternehmen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten. Sie richtet sich an alle Unternehmen, die auf einem Flugplatz Bodenabfertigungsdienste erbringen oder erbringen wollen. Anlage trifft Aussagen über die Zuverlässigkeit von Unternehmen und der zur Führung der Geschäfte bestellten Personen, die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen und ihre fachliche Eignung. Darüber hinaus enthält sie in Abschnitt 2. A. Absatz 7 eine auf § 8 Abs. 3 BADV beruhende Regelung zur Sicherung der Arbeitsplätze. Abschnitt B trifft Regelungen über die Verpflichtung der im Rahmen der Bodenabfertigung tätigen Unternehmer, an der Erfüllung der in Rechtsvorschriften und sonstigen Regelungen vorgesehenen öffentlichen Leistungsverpflichtung, insbesondere der Betriebspflicht, mitzuwirken, geltende Vorschriften zum Schutz der Umwelt und der Arbeitnehmerrechte einzuhalten sowie technische und betriebliche Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Als Maßstab dient dabei das vom Flugplatzunternehmer selbst gesetzte und erbrachte Niveau.

Zu Anlage 4

Anlage dient der Konkretisierung von § 5.

Zu Anlage 5

Anlage enthält die Festlegung der Anzahl der berechtigten Dienstleister und Selbstabfertiger auf einzelnen Flugplätzen für die in § 3 Abs. 2 Satz 1 BADV genannten Bodenabfertigungsdienste. Die jeweiligen Festlegungen sind allerdings nur insoweit maßgeblich, als nicht im einzelnen aufgrund anderer Bestimmungen der BADV eine andere Zahl festgelegt oder der Zugang nicht geöffnet ist.

Zu Artikel 2 (LuftKostV)

Die nach Richtlinie 96/67/EG vorgegebenen Verwaltungsentscheidungen, die in den Regelungen § 6 Abs. 1 BADV sowie § 3 Abs. 4, 5, 7 und 8, § 7 Abs. 1 und 5 BADV umgesetzt sind, umfassen Tatbestände, die bislang nicht Gegenstand der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) sind. Um den Mehraufwand durch zusätzliche Gebühreneinnahmen decken zu können, sind entsprechende Gebührentatbestände in der LuftKostV festzulegen. Kosten werden dabei nur insoweit erhoben, als Amtshandlungen über den Rahmen der Tätigkeit der Fach- und Rechtsaufsicht hinausgehen.

Zu Ziffer 1 (Abschnitt V Nummer 8 des Gebührenverzeichnisses)

Änderung wurde erforderlich, da die Genehmigung der Zentralen Infrastruktureinrichtungen nach § 6 Abs. 1 BADV im Rahmen der Genehmigung der Flugplatzbenutzungsordnung nach § 43 Abs. 1 LuftVZO bzw. § 43 Abs. 1, § 53 Abs. 1 LuftVZO erfolgt und daher der Gebührentatbestand ergänzt und der Gebührenrahmen erhöht werden mußte.

Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind erstmalig durch die BAD-Richtlinie definierte Einrichtungen, die sich aufgrund ihrer natürlichen Monopoleigenschaften einer Marktöffnung entziehen. Zunächst den Flugplatzunternehmern wird damit die neue Aufgabe auferlegt, Einrichtungen dieser Art abzugrenzen, innerbetrieblich zu verselbständigen sowie bisher nicht bestehende Nutzungs- wie Entgeltregelungen zu entwickeln und diese in die Benutzungsordnung zu integrieren. Die BAD-Richtlinie bestimmt ausdrücklich in Artikel 8, daß Festlegungen dieser Art durch Verwaltungsentscheidungen zu erfolgen haben. Die zuständige Luftfahrtbehörde der Länder hat daher die Abgrenzung und die Nutzungsregelungen zu prüfen und zu genehmigen. Zur Klarstellung, daß diese neuen Verwaltungsaufgaben dem Aufgabenbereich der Genehmigung der Benutzungsordnung zuzurechnen sind, ist die Ergänzung des Gebührentatbestands erforderlich. Der Gebührenrahmen von derzeit bis zu DM 5.000 ist abgestellt auf Änderungsgenehmigungen, nicht jedoch auf diesen neuen Aufgabenbereich, der für jede einzelne Zentrale Infrastruktureinrichtung auf einem Flugplatz eine völlig neue Einbindung in die komplexe Benutzungsordnung erfordert. Da Anträge von bis zu vier Zentralen Infrastruktureinrichtungen je Flugplatz zu erwarten sind, wurde der obere Gebührenrahmen auf das vierfache angehoben, der untere beibehalten.

Zu Ziffer 2 (Abschnitt V Nummern 16 bis 20 des Gebührenverzeichnisses)

Die durch die BADV erforderlichen Verwaltungsentscheidungen (§ 3 Abs. 4, 5, 7 und 8, § 7 Abs. 1 und 5 BADV) werden bislang von der LuftKostV nicht erfaßt. Entsprechende Gebührentatbestände sind daher einzufügen. Der jeweils angegebene Gebührenrahmen dient der Abdeckung des bei Bund und Ländern im Rahmen der erforderlichen Amtshandlungen entstehenden Verwaltungsaufwandes (Sach- und Personalaufwand) einschließlich Auslagen. Dabei ist gemäß § 3 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen der Amtshandlung zu berücksichtigen. Antragsablehnungen und die Rücknahme oder der Widerruf einer Amtshandlung fallen nach den Vorgaben in § 15 Abs. 2 VwKostG unter die allgemeine Gebührenregelung in Abschnitt VII Gebührennummer 32 des geltenden Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV.

Die Differenzierung der Gebührentatbestände nach Flugplatzgröße trägt dem wirtschaftlichen Wert wie auch dem jeweils zu erwartenden Mehraufwand Rechnung. Der Umsatz im Bodenabfertigungsmarkt liegt bei deutschen Verkehrsflughäfen zwischen ca. 3 und 450 Mio DM jährlich je Flughafen. Je größer der Bodenabfertigungsmarkt ist, desto eher wird sich aus wirtschaftlichem Interesse ein Druck der Nutzer und Dienstleister auf eine Marktöffnung ergeben, was wiederum um so aufwendigere Verwaltungsentscheidungen und die häufigere Durchführung von (durch Flughafenunternehmen, Nutzern oder Dienstleistern veranlaßte) Widerspruchsverfahren zur Folge haben wird.

Der jeweils ausgewiesene Gebührenrahmen umfaßt auch den Mehraufwand, der durch Vertretung einer Entscheidung gegenüber der Europäischen Kommission anfallen kann, wenn deren Zustimmung gemäß Richtlinie eingeholt werden muß.

Erfahrungen aus einzelnen Wettbewerbsverfahren der Kommission gegen deutsche Flughafenunternehmen sowie aus im Sinne der Richtlinie vorgezogenen Umstrukturierungsmaßnahmen von Flugplatzunternehmen zeigen, daß der obere Gebührenrahmen von höchstens DM 2.000.000 als niedrig anzusehen ist. Der vorsichtig gesetzte Höchstrahmen soll auf ein effizientes Verwaltungshandeln hinwirken.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Regelung legt fest, daß die Verordnung am Tage nach der Verkündung in Kraft tritt.

28.11.97**Beschluß**
des Bundesrates

**Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur
Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften**

Der Bundesrat hat in seiner 719. Sitzung am 28. November 1997 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 2 Satz 2 BADV)

In Artikel 1 ist in § 3 Abs. 2 Satz 2 das Wort "mindestens" jeweils durch die Wörter "nicht weniger als" zu ersetzen.

Begründung:

Anpassung an die im Vermittlungsausschuß zum Gesetz über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen gefundene Fassung.

2. Zu Artikel 1 (§ 8 Abs. 3 BADV)

In Artikel 1 ist in § 8 der Absatz 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Die Luftfahrtbehörde kann über die Absätze 1 und 2 hinaus die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von der Erfüllung der Anforderungen eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen abhängig machen. Der Nutzerausschuß ist vor deren Festlegung anzuhören."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

3. Zu Artikel 1 (Anlage 3 BADV)

In Artikel 1 sind in Anlage 3 Nr. 2 Buchstabe A Abs. 1 Buchstabe b die Wörter "arbeits-, arbeitsschutz- und sozialrechtliche Pflichten" durch die Wörter "arbeits-, arbeitsschutz- oder sozialrechtliche Pflichten" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Verschärfung der Zuverlässigkeitsvoraussetzungen.

4. Zu Artikel 1 (Anlage 3 BADV)

In Artikel 1 sind in Anlage 3 Nr. 2 Buchstabe A Abs. 5 Satz 1 die Wörter "oder vor Gestattungen gemäß § 7 Abs. 7 BADV" zu streichen.

Begründung:

Der Tatbestand einer Gestattung ist in § 7 Abs. 2 Satz 2 BADV enthalten. Von einer Aufnahme des § 7 Abs. 2 BADV in die Formulierung der Nummer 2 Buchstabe A Abs. 5 Satz 1 der Anlage 3 der BADV ist jedoch abzusehen. Andernfalls hätten auch Dienstleister, die der Flugplatzunternehmer direkt oder indirekt beherrscht, oder Dienstleister, die den Flugplatzhalter direkt oder indirekt beherrschen, die Nachweise zu den Absätzen 1 bis 3 vorzulegen. Es ist sachgerecht, die Mutter- und Tochtergesellschaften insofern dem Flugplatzunternehmer gleichzustellen.

5. Zu Artikel 2 Nr. 2 (Abschnitt V Nr. 16 des Gebührenverzeichnisses - Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostVO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist in Nummer 16 des Abschnitts V des Gebührenverzeichnisses

- a) in Buchstabe a die Ziffer "100.000" durch die Ziffer "10.000",
- b) in Buchstabe b die Ziffer "25.000" durch die Ziffer "2.500" und
- c) in Buchstabe c die Ziffer "2.000" durch die Ziffer "200" zu ersetzen.

Begründung:

Die Absenkung des Gebührenrahmens soll in Vergleichbarkeit mit den anderen Gebührenvorschriften, wie z.B. für die Genehmigung von Flughäfen (Abschnitt V Nr. 1), der Möglichkeit Rechnung tragen, daß den Erfordernissen entsprechend geringere Gebühren anfallen können.

6. Zu Artikel 2 Nr. 2 (Abschnitt V Nr. 17 des Gebührenverzeichnisses - Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostVO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist in Nummer 17 des Abschnitts V des Gebührenverzeichnisses

- a) in Buchstabe a die Ziffer "50.000" durch die Ziffer "5.000",
 - b) in Buchstabe b die Ziffer "10.000" durch die Ziffer "1.000" und
 - c) in Buchstabe c die Ziffer "1.000" durch die Ziffer "100"
- zu ersetzen.

Begründung:

Die Absenkung des Gebührenrahmens soll in Vergleichbarkeit mit den anderen Gebührenvorschriften, wie z.B. für die Genehmigung von Flughäfen (Abschnitt V Nr. 1), der Möglichkeit Rechnung tragen, daß den Erfordernissen entsprechend geringere Gebühren anfallen können.

7. Zu Artikel 2 Nr. 2 (Abschnitt V Nr. 18 des Gebührenverzeichnisses - Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostVO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist in Nummer 18 des Abschnitts V des Gebührenverzeichnisses

- a) in Buchstabe a die Ziffer "2.000" durch die Ziffer "200" und
 - b) in Buchstabe b die Ziffer "500" durch die Ziffer "50"
- zu ersetzen.

Begründung:

Die Absenkung des Gebührenrahmens soll in Vergleichbarkeit mit den anderen Gebührenvorschriften, wie z.B. für die Genehmigung von Flughäfen (Abschnitt V Nr. 1), der Möglichkeit Rechnung tragen, daß den Erfordernissen entsprechend geringere Gebühren anfallen können.

8. Zu Artikel 2 Nr. 2 (Abschnitt V Nr. 19 des Gebührenverzeichnisses - Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostVO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist in Nummer 19 des Abschnitts V des Gebührenverzeichnisses

- a) in Buchstabe a die Ziffer "1.000" durch die Ziffer "100" und
- b) in Buchstabe b die Ziffer "250" durch die Ziffer "50"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Absenkung des Gebührenrahmens soll in Vergleichbarkeit mit den anderen Gebührenvorschriften, wie z.B. für die Genehmigung von Flughäfen (Abschnitt V Nr. 1), der Möglichkeit Rechnung tragen, daß den Erfordernissen entsprechend geringere Gebühren anfallen können.

9. Zu Artikel 2 Nr. 2 (Abschnitt V Nr. 20 des Gebührenverzeichnisses - Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostVO)

In Artikel 2 Nr. 2 ist in Nummer 20 des Abschnitts V des Gebührenverzeichnisses

- a) in Buchstabe a die Ziffer "2.000" durch die Ziffer "200" und
- b) in Buchstabe b die Ziffer "1.000" durch die Ziffer "100"

zu ersetzen.

Begründung:

Die Absenkung des Gebührenrahmens soll in Vergleichbarkeit mit den anderen Gebührenvorschriften, wie z.B. für die Genehmigung von Flughäfen (Abschnitt V Nr. 1), der Möglichkeit Rechnung tragen, daß den Erfordernissen entsprechend geringere Gebühren anfallen können.