

15.02.91

EG - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über gemeinsame
Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der
Gemeinschaft

KOM(90) 576 endg.; Ratsdok. 4496/91

114/91

KEP-AE-Nr.: 910454

Obermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 15. Februar 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 1. Februar 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im Juni 1991 an.

BEGRÜNDUNG

1. Das Ungleichgewicht zwischen der Expansion des Luftverkehrssystems in Europa⁽¹⁾ und dem Mangel an geeigneter Flughafeninfrastruktur wird immer bedenklicher. Nicht nur die Fluggesellschaften, die mit ernststen betrieblichen Schwierigkeiten konfrontiert werden, sind betroffen, sondern auch die vom Ministerrat beschlossene Politik zum Abbau der Marktzutrittsschranken und zur Förderung des Wettbewerbs in Europa.
2. Bei der Annahme der zweiten Liberalisierungsphase im Luftverkehr hat der Ministerrat diesem Mißverhältnis gebührend Rechnung getragen. Die verstärkte Liberalisierung in den Bereichen Marktzugang, Kapazitätsaufteilung und Tarife einerseits und die abnehmende Zahl verfügbarer Zeiträume auf den Flughäfen andererseits⁽²⁾ lassen sich nur schwer miteinander vereinbaren.

Der Rat hat das Inkrafttreten einer Verordnung über einen Verhaltenskodex für die Zuweisung von Zeiträumen vorgesehen, der auf dem allgemeinen Grundsatz des Ausschlusses einer Diskriminierung aufgrund der Staatszugehörigkeit beruht.

3. Zur Erhöhung der Kapazität des Systems sind mehrere Initiativen ergriffen worden. Zu den Bestrebungen auf der Ebene der Flugsicherung gehört das Programm der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) zu Harmonisierung und Integration der Systeme in diesem Bereich, das in enger Zusammenarbeit mit Eurocontrol durchgeführt wird, und eine Untersuchung über die längerfristige Entwicklung von zwei paneuropäischen Flugplanungssystemen.

Die Kapazität von Abfertigungsgebäuden fällt in die Zuständigkeit der Flughafen- und der mitgliedstaatlichen Behörden. Mit dem Kommissionsvorschlag zu regelmäßigen Konsultationen zwischen

(1) $\pm 8 \%$ jährlicher Anstieg bei den Passagierkilometern während der letzten fünf Jahre.
(2) Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates vom 24. Juli 1990, Artikel 10.

Flughäfen und Flughafenbenutzern soll ein Rahmen geschaffen werden, in dem auch Kapazitätsfragen sorgfältig geprüft und Lösungen erörtert werden können. Viele Flughäfen haben ihre Frachtabfertigungskapazitäten gesteigert, und auch zur Beschleunigung der Passagierabfertigung werden Maßnahmen ergriffen.

4. Die Kapazität eines Flughafens hängt von der Leistungsfähigkeit seiner Teilsysteme ab. Da es recht einfach ist, die Abfertigungsgebäude und die Einrichtungen auf dem Vorfeld umzugestalten, scheitert es meist nicht an Abstellplätzen, Flugsteigen, Grenzkontroll- und Gepäckeinrichtungen, usw. sondern an der Kapazität von Start- und Landebahnen.

Zur besseren Nutzung der Pistenkapazität sind zahlreiche Vorstellungen entwickelt worden: Einführung des gemischten Betriebs, Verringerung der Seitenstaffelung der Luftfahrzeuge, Bau von Schnellabrollwegen, usw. Diese Vorschläge verdienen, gründlich geprüft zu werden, und können die Kapazität im Einzelfall wahrscheinlich tatsächlich erhöhen.

Auf immer mehr Flughäfen besteht jedoch trotz aller Bemühungen ein erhebliches Überlastungsproblem, das überall dort auch bestehen bleiben wird, wo es aus Umwelt- und anderen Gründen nicht möglich ist, kurzfristig neue Start- und Landebahnen zu bauen.

5. Die Fluggesellschaften haben erkannt, daß in den Fällen, in denen eine Kapazitätssteigerung beim besten Willen unmöglich ist und die Nachfrage das Infrastrukturangebot übersteigt, Änderungen der Flugpläne erforderlich sind, um übermäßige Verspätungen, Umleitungen oder Streichungen von Flügen zu vermeiden. Zu diesem Zweck haben die im internationalen Luftverkehrsverband (IATA) zusammengeschlossenen Fluggesellschaften Richtlinien für die Verfahren zur Erstellung von Flugplänen⁽³⁾ ausgearbeitet, mit Empfehlungen für Regierungen, Flughafenbehörden und Fluggesellschaften, wie auf nichtdiskriminierende Weise bei Überlastungsproblemen auf Flughäfen zu verfahren ist.

(3) IATA - Scheduling Procedures Guide, 8 Auflage, Juli 1990.

6. Das IATA-Verfahren sieht zweimal im Jahr Konferenzen vor, an denen alle Luftverkehrsunternehmen teilnehmen dürfen und auf denen die Flugpläne der Fluggesellschaften mit dem Flughafenkoordinator abgestimmt werden können. Die Regeln für die Koordinierung werden vom Scheduling Procedures Committee (SPC), der Lenkungsgruppe für die Konferenzen, aufgestellt; dieser Ausschuß befaßt sich mit den Kapazitätsbeschränkungen, wirkt an deren Ausarbeitung mit und steht bei eventuellen Problemen für eine Prüfung bzw. Vermittlung bereit.

Nicht nur auf den Konferenzen, sondern während des ganzen Jahres spielen die Flughafenkoordinatoren eine Schlüsselrolle. Sie beschließen letztlich über die Zeiträumezuweisung und überwachen das gesamte Verfahren zur Erstellung von Flugplänen sowie die Nutzung der koordinierten Zeiträume. Liegen für eine bestimmte Zeiträume mehrere Anträge vor, so wird aufgrund von Vorrangregeln entschieden, für die folgende Faktoren maßgeblich sind:

- historisches Vorrecht: Ist eine Zeiträume von einer bestimmten Fluggesellschaft genutzt worden, so sollte dieses Unternehmen auch in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode wieder Anspruch auf diese Zeiträume haben.
- Neubewerber: Der Antrag einer Fluggesellschaft auf Zuweisung einer Zeiträume gilt dann als Antrag eines Neubewerbers, wenn seine Annahme nicht dazu führen würde, daß die Fluggesellschaft an diesem Tag auf diesem Flughafen mehr als vier Zeiträumen hätte.
- Tatsächliche Dauer der Bewegung: Vorrang erhält der Flugplan, der während eines längeren Betriebszeitraums in derselben Flugplanperiode gilt.
- Notfälle.
- Sommerzeit.

In den Verfahrensleitlinien werden diese grundlegenden Vorrangregeln noch genauer spezifiziert.

7. Auf Ersuchen des Rates hat die Kommission das derzeitige System der Zeitrutschenzuweisung untersucht und Alternativen geprüft. Hierzu haben ausgehend von einem Fragebogen und zwei Diskussionspapieren Konsultationen unter anderem mit folgenden Organisationen und Behörden stattgefunden:

- (a) den Zeitrutschenkoordinatoren
- (b) den Flughäfen (ICAA)
- (c) den unabhängigen Luftverkehrsunternehmen (ACE)
- (d) den Geschäftsfliegern (EBAA)
- (e) der IATA und der AEA
- (f) den regionalen Luftverkehrsunternehmen (ERA)
- (g) den Benutzern (FATUREC)
- (h) den Behörden und dem Luftfahrtgewerbe der USA.

Die Ergebnisse dieser Konsultationen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- (a) Die Koordinatoren der überlasteten Flughäfen haben betont, daß das jetzige System die notwendige Flexibilität bietet, und die verfügbaren Zeitrutschen optimal genutzt werden. Für die korrekte Wahrnehmung der Aufgaben eines Koordinators bedürfte es beschlagener Fachleute aus dem Luftfahrtgewerbe. Es mag angezeigt sein, den Koordinatoren formal eine neutralere und unabhängigere Position zu verleihen, doch habe es hierzu nie Beschwerden gegeben. Es gebe Wege und Methoden, auf überlasteten Flughäfen mehr Zeitrutschen zu schaffen. Die Zeitrutschenzuweisung sei ein weltweites, nicht auf Europa beschränktes Problem, und die IATA deshalb das geeignete Forum.
- (b) Die Flughäfen meinen, daß das bestehende System auf überlasteten Flughäfen alles andere als zufriedenstellend arbeite, Neubewerber benachteiligt sowie die Schaffung neuer

Strecken und die optimale Nutzung der Flughafenkapazität erschwert. Ihrer Ansicht nach wäre die Teilnahme der Flughäfen als vollberechtigte Mitglieder am Zeitrutschenzuweisungsverfahren ein erster Schritt zur Verbesserung der Situation.

- (c) Die unabhängigen in der ACE zusammengeschlossenen Fluggesellschaften bestätigen, daß sich die gegenwärtige IATA-Regelung bei der schwierigen Frage der Nischenzuweisung bewährt hat. Wichtig sei die Gleichbehandlung von Bedarfs- und Linienflugverkehr. Hinsichtlich der Großvaterrechte und der Frage der Neubewerber wurde anerkannt, daß die Erlangung von Zeitrutschen mit dem jetzigen System zwar schwierig, aber nicht unmöglich ist.
- (d) Die Geschäftsluftfahrt ist ein eigenes Marktsegment, weil die entsprechenden Fluggesellschaften nicht am Verfahren zur Zeitrutschenzuweisung beteiligt sind, sondern versuchen, die erforderlichen Zeitrutschen auf einer Ad-hoc-Basis zu erhalten. Flexibilität ist das Schlüsselwort in diesem Bereich; die IATA-Regelung funktioniere im allgemeinen gut, obwohl die Flughäfen ein größeres Mitspracherecht bekommen könnten.
- (e) IATA und AEA sprachen sich eindeutig für die Beibehaltung des gegenwärtigen Systems aus. Die Regeln hätten sich allmählich entwickelt und würden sich auch weiterentwickeln. Der Umstand, daß das System vom Luftverkehrsgewerbe selbst geschaffen worden ist und durchgeführt wird, habe bisher gewährleistet, daß selbst die Fluggesellschaften, deren Zeitrutschenantrag abgelehnt wird, die Regeln akzeptieren. Die IATA sei bereit, mit der Kommission zusammenzuarbeiten und Regeln aufzustellen, die der Situation von Neubewerbern bessere Rechnung tragen.
Die Teilnahme der Kommission am Scheduling Procedures Committee wurde begrüßt.
- (f) Die ERA bekräftigt die Argumente der anderen Organisationen. Eine Gemeinschaftsregelung sei unnötig und könne das System eher stören. Neubewerber, die Mitglied der ERA sind, hätten auch auf stark überlasteten Flughäfen Zeitrutschen erhalten.

(g) Die FATUREC betonte dreierlei: Durch die Zeitrutschenzuweisung sollte der Wettbewerb in Europa weiter zunehmen; die Regeln für die Zeitrutschenzuweisung sollten nicht zu einer Stärkung von beherrschenden Stellungen nationaler Luftverkehrsunternehmen auf bestimmten Flughäfen beitragen; Neubewerber sollten Zugang zu überlasteten Flughäfen erhalten.

(h) Die US-amerikanischen Behörden zeigen an den europäischen Entwicklungen reges Interesse. Sie verlangen für die amerikanischen Luftverkehrsunternehmen eine Vorzugsbehandlung ähnlich der, die internationalen Fluggdiensten in den USA gewährt wird. Das Luftverkehrsgewerbe der USA ist mit dem IATA-Verfahren einverstanden und beteiligt sich aktiv an der Ausarbeitung der Regeln.

8. Diese Informationen erlauben den Schluß, daß die zwischen den Fluggesellschaften entwickelten Verfahren zur Erstellung von Flugplänen ein brauchbares Koordinierungssystem darstellen. Sie gelten bei den Fluggesellschaften im allgemeinen als die bestmögliche Art und Weise, das schwierige Koordinierungsproblem unpolitisch und einigermaßen neutral zu lösen. Das Verfahren weist jedoch einige Schwächen auf. Der Umstand, daß es sich um ein Bündel von Leitlinien handelt, schafft zwar die notwendige Flexibilität, doch wird auch anerkannt, daß die Verfahren nicht immer angewendet werden.

Da der Flughafenkoordinator eine Hauptrolle spielt, sollte dessen Unparteilichkeit über jeden Zweifel erhaben sein.

Die Tatsache, daß der Koordinator von einer Fluggesellschaft benannt wird, garantiert seine Fachkenntnisse, aber nicht unbedingt seine Neutralität. Auch an der Transparenz des Systems gibt es Kritik. Es ist oft schwierig, die Zeitrutschenzuweisung während und nach den Flugplankonferenzen zu kontrollieren. Dadurch, daß den alteingesessenen Unternehmen Vorrang gewährt wird, ist zwar ein stabiler und kontinuierlicher Betrieb sichergestellt, doch werden zugleich neue Initiativen erschwert.

9. Die Verfahren zur Erstellung von Flugplänen sind nicht die einzigen für die Zeitrutschenzuweisung maßgeblichen Bestimmungen; in den Vereinigten Staaten gibt es darüber hinaus auch diesbezügliche Gesetze. So ist die Zahl der auf den vier überlasteten Flughäfen in den USA⁽⁴⁾ pro Stunde zulässigen IFR-Bewegungen durch die High Density Airport Rule begrenzt. Darin wird die in einer Stunde auf einem Flughafen zulässige Zahl von Starts und Landungen auf drei Benutzerklassen aufgeteilt: Luftverkehrsunternehmen, regionale Fluggesellschaften und sonstige Betreiber. Besonders wichtig für europäische Luftverkehrsunternehmen ist, daß die internationalen Zeitrutschen gesondert zugewiesen werden; in der Praxis bedeutet dies, daß für den internationalen Betrieb Zeitrutschen bereitgestellt werden, wenn dies in bilateralen Abkommen so vorgesehen ist.

Die Zuweisung und die Übertragung der Zeitrutschen von Linien- und Regionalflugunternehmen werden in der "Buy-Sell-Rule" geregelt. Danach (a) begründet die ursprüngliche Zuweisung einer Zeitrutsche ein historisches Vorrecht des Luftverkehrsunternehmens, dem die Zeitrutsche seinerzeit zugewiesen wurde; (b) ist der Sekundärmarkt für Zeitrutschen verhältnismäßig unbeschränkt. Zeitrutschen für den Inlandsbetrieb können abgesehen von wenigen Auflagen von jedermann, auch von Nicht-Luftverkehrsunternehmen, ge- und verkauft werden.

10. "Obwohl die Verfahren der amerikanischen FAA mit denen der IATA nicht übereinstimmen, haben wir uns im Rahmen unserer gesetzlichen Möglichkeiten um eine Anpassung an das IATA-Verfahren bemüht. Nimmt die Überlastung weiter zu, so mag das auf freiwilliger Basis beruhende System eines Tages nicht mehr angemessen sein; wir müssen daher überlegen, was für die Aufrechterhaltung eines effizienten Luftverkehrssystems erforderlich sein wird. Kurzfristig erschien uns eine transparentere Gestaltung des IATA-Systems anstrebenswert."⁽⁵⁾.

(4) New York: Kennedy International, La Guardia
Chicago: O'Hara International
Washington: National

(5) Auszug aus dem Diskussionspapier I der amerikanischen Regierung über die Zeitrutschenzuweisung vom 24. August 1990.

Dieses Zitat belegt, daß die USA zwar auf nationaler Ebene ihre eigenen Bestimmungen und Vorschriften haben, auf weltweiter Ebene jedoch das IATA-Verfahren als wirksamen Lösungsansatz betrachten.

11. Die Kommission hat die Vor- und Nachteile des zur Zeit in den USA angewendeten Zeitrutschensystems sorgfältig geprüft und ist dabei zu der Überzeugung gelangt, daß es sich in den USA in gewisser Weise durchaus bewährt hat, in Europa für die Erreichung der oben beschriebenen Ziele jedoch nicht geeignet wäre.
12. Die Kommission hat unter anderem auch die Einführung eines Systems erwogen, bei dem innerhalb der Hauptbetriebszeiten andere Lande-, Abstell- und Passagiergebühren erhoben werden als außerhalb dieser Zeiten. Durch Verteuerung des Betriebs zu den Hauptverkehrszeiten könnten die Fluggesellschaften dazu veranlaßt werden, ihre Betriebspläne umzustellen und mehr Flüge in die verkehrsschwachen Zeiten oder auf nicht überlastete Flughäfen zu verlegen. Dazu wird argumentiert, daß sich die Fluggäste entscheiden müßten, entweder die höheren Kosten während der Hauptbetriebszeiten zu tragen oder die Flughafen-einrichtungen während der ruhigeren Zeiten zu nutzen. Ein solches System würde allerdings die schon jetzt hohen Flugpreise in Europa sicherlich noch weiter steigen lassen; im übrigen dürfte die Nachfrage nach Zeitrutschen während der Hauptbetriebszeiten nicht sehr elastisch sein. Die Fluggesellschaften würden deshalb nur bei sehr hohen Gebührenunterschieden reagieren. Auch der Forderung nach Senkung der Marktzutrittsschranken würde dieses System im übrigen nicht gerecht. Vor Einführung eines solchen Systems müssen folglich nochmals die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen werden. Die Kommission hat daher beschlossen, das bestehende Verfahren zur Flugplanerstellung als Grundlage dieser Verordnung zu verwenden, die Vorschriften für die Anwendung dieser Verfahren jedoch noch zu ergänzen.

13. Einer der Haupteinwände gegen das bestehende Verfahren ist die Gefahr, daß der Flugverkehr von und nach überlasteten Flughäfen wegen der absoluten Priorität der "Großvaterrechte" (historischen Vorrechte) ein "Closed Shop", also für Außenstehende unzugänglich wird. In dem Maße, wie der Bedarf an Zeitnischen auf diesen Flughäfen zunimmt, wird auch der Wert dieser Großvaterrechte steigen. Fluggesellschaften, die solche Rechte besitzen, werden alles daran setzen, sie auch zu behalten, da sie ansonsten für immer verloren wären.

Die Situation auf überlasteten Flughäfen wird somit zunehmend erstarren. Neue, innovative, aggressive oder Billigunternehmen werden auf diesen Märkten nicht konkurrenzfähig sein und die politischen Ziele nicht verwirklicht werden können.

14. Es ist umgekehrt nicht zu leugnen, daß der Vorrang der Großvaterrechte auch sein Gutes hat. Die Einreichung eines Flugdienstes auf einer Strecke ist teuer, und derartige Investitionen können nur getätigt werden, wenn gewiß ist, daß der betreffende Flugdienst längerfristig betrieben werden kann.

Auch aus der Sicht der Passagiere erweist sich eine gewisse Kontinuität als günstig. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Fluggesellschaften, um ein zusammenhängendes Betriebsnetz mit guten Anschlüssen anbieten zu können - was auch eines der politischen Ziele ist - die Möglichkeit haben sollten, Flugdienste über einen längeren Zeitraum zu betreiben.

15. Bei Abwägung der Vor- und Nachteile sieht es so aus, als ob der Vorrang von Großvaterrechten doch in bestimmten Fällen gelockert werden sollte, um den Wettbewerb auf Strecken zu fördern, auf denen gegenwärtig eine Mono- oder Duopolsituation besteht. Unter bestimmten Bedingungen kann dies bedeuten, daß Luftverkehrsunternehmen mit Großvaterrechten aufgefordert werden, Zeitnischen zwecks Neuuzuweisung an Neubewerber aufzugeben. Nur wenn dieser weitreichende Eingriff hingenommen wird, läßt sich die Gefahr der Inflexibilität auf überlasteten Flughäfen abwenden.

16. Zum Glück ist selbst auf den überlastetsten Flughäfen in Europa noch nicht der Sättigungsgrad erreicht, ab dem ein Markteintritt nicht mehr über die normalen Verfahren möglich ist. Selbst in Heathrow, Gatwick, Düsseldorf und München werden in jeder Flugplanperiode eine große Anzahl von Zeitnischen abgegeben und neu verteilt. Die Bestimmungen über den Entzug von Großvaterrechten und die Zuweisung dieser Zeitnischen an Neubewerber sind deshalb vielleicht, zumindest vorläufig, nur Maßnahmen für den Notfall.
17. Der Ministerrat nennt noch eine zweite Kategorie von Flugdiensten, wo die Verfahren zur Flugplanerstellung ungenügenden Schutz bieten⁽⁶⁾. Bis zum Inkrafttreten einer Verordnung über einen Verhaltenskodex für die Zuweisung von Zeitnischen, so der Rat, darf ein Mitgliedstaat einem Luftverkehrsunternehmen nicht die Erlaubnis erteilen, (a) einen neuen Flugdienst einzurichten oder (b) die Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes zwischen einem bestimmten Flughafen in seinem Hoheitsgebiet und einem anderen Mitgliedstaat zu erhöhen, solange einem von dem betreffenden anderen Mitgliedstaat zugelassenen Luftverkehrsunternehmen unter anderem aufgrund der Bestimmungen über die Zeitnischenzuweisung nicht gestattet ist, einen neuen Flugdienst einzurichten oder bei einem bereits bestehenden Flugdienst zu diesem Flughafen die Flugfrequenz zu erhöhen.
18. Hiermit bestätigt der Rat, daß die jetzigen Verfahren der Flugplanerstellung nicht gewährleisten, daß Zeitnischen verfügbar sind, um auf die Einrichtung eines neuen Flugdienstes oder auf eine Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes entsprechend zu reagieren. Der Umstand, daß Luftverkehrsunternehmen mit vielen Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen diese Zeitnischen ungehindert zwischen verschiedenen Strecken tauschen können, schafft zwar die notwendige Flexibilität, bedeutet aber zugleich, daß ein solches Unternehmen auf eine veränderte Nachfrage am Markt durch eine Veränderung seiner Zeitnischen reagieren kann, während ein Unternehmen mit nur wenigen Zeitnischen nicht flexibel reagieren kann.

(6) Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates vom 24. Juli 1990, Artikel 10.

19. Die vom Rat beschlossene Zwischenlösung, Frequenzerhöhungen und Einführungen neuer Flugdienste zu verweigern, sofern nicht Zeiträumen im Gegenzug zur Verfügung stehen, birgt die Gefahr der Inflexibilität in sich, da die Fluggesellschaften nicht die Möglichkeit erhalten, sich auf die Marktgegebenheiten einzustellen. Ein positiverer Ansatz bestünde darin, den Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen ein Anrecht auf die Zeiträume zu geben, die sie nötig haben, um auf neue Flugdienste oder die Erhöhung von Flugfrequenzen zu reagieren. Dies kann natürlich dazu führen, daß die Zahl der für eine Zuweisung verfügbaren Zeiträume und sogar die Ausübung von Großvaterrechten beschränkt werden, doch ließe sich dadurch vermeiden, daß die Situation auf bestimmten bilateralen Verbindungen wegen eines Zeiträumenmangels erstarrt.

Schlußfolgerung

20. Zur Wahrung der politischen Ziele des Ministerrates ist ein Verhaltenskodex für die Zeiträumenzuweisung erforderlich. Die derzeit angewendeten Verfahren zur Flugplanerstellung bilden einen brauchbaren Rahmen, doch obliegt es den Mitgliedstaaten, insbesondere dann in das Verfahren der Zeiträumenzuweisung einzugreifen, wo neue Initiativen wegen eines Zeiträumenmangels abgeblockt werden. Dies ist der Fall, wenn ein Neubewerber auf einer Strecke, auf der der Wettbewerb begrenzt ist, neue Flugdienste einrichten oder bei bestehenden die Flugfrequenzen erhöhen möchte, dies jedoch nicht kann, weil nicht genügend Zeiträume zur Verfügung stehen. In diesen Fällen müssen die Mitgliedstaaten eingreifen.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

KOM(90) 576 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 18. Dezember 1990)

(91/C 43/04)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr in Europa und geeigneter Flughafeninfrastruktur, die den Bedarf decken könnte, nimmt ebenso zu wie die Zahl der überlasteten Flughäfen in der Gemeinschaft.

Die Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen soll nach neutralen, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln erfolgen,

Die Neutralität ist am besten gewährleistet, wenn die Entscheidung, einen Flughafen zu koordinieren, von dem für diesen Flughafen zuständigen Mitgliedstaat aufgrund objektiver Kriterien getroffen wird.

Der für den koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat soll einen Koordinator ernennen, dessen Unparteilichkeit über jeden Zweifel erhaben ist.

Die Transparenz der Informationen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Objektivität des Zeitnischenzuweisungsverfahrens.

Die für die gegenwärtige Regelung der Zeitnischenzuweisung maßgeblichen Grundsätze können als Grundlage dieser Verordnung dienen, sofern sich diese Regelung im Einklang mit der Entwicklung des Verkehrs in der Gemeinschaft weiterentwickelt.

Die künftige Regelung soll neuen Luftverkehrsunternehmen den Zutritt zum Markt ermöglichen.

Die gegenwärtige Regelung gibt angestammten Rechten den Vorrang und macht es Neubewerbern nicht immer leicht.

Die Politik der Gemeinschaft zielt darauf ab, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 des Rates ⁽¹⁾ Wettbewerbsbeschränkungen abzubauen und den Marktzutritt zu fördern; um diese Ziele zu erreichen, muß Luftverkehrsunternehmen, die auf innergemeinschaftlichen Strecken mit begrenztem Wettbewerb Flugdienste aufnehmen wollen, erhebliche Unterstützung zuteil werden.

Die Mitgliedstaaten oder ihre ernannten Vertreter müssen dazu angehalten werden, zu gewährleisten, daß für Flugdienste auf innergemeinschaftlichen Strecken eine begrenzte Anzahl von Zeitnischen auch dann verfügbar ist, wenn ein Flughafen als überlastet gilt.

Der Entzug angestammter Rechte sollte unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen und stets auf nur so viele Zeitnischen begrenzt werden, wie zur Deckung des Bedarfs von Neubewerbern auf dem jeweiligen Flughafen erforderlich sind. Gleichzeitig sollte gewährleistet sein, daß alle betroffenen Luftverkehrsunternehmen auf diesem Flughafen in einer vergleichbaren Weise behandelt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, wie viele Zeitnischen die einzelnen Luftverkehrsunternehmen nutzen; unnötige Störungen bestehender Vereinbarungen sind zu vermeiden.

Es ist außerdem zu vermeiden, daß ein Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen auf die Einrichtung eines Flugdienstes durch ein anderes Luftverkehrsunternehmen oder die Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes wegen mangelnder Zeitnischen im Gegenzug nicht entsprechend reagieren kann. Dies könnte zu einer ungleichen Verteilung der Vorteile der Liberalisierung und zu einer Beeinträchtigung des Wettbewerbs führen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 217 vom 11. 8. 1990, S. 8.

Luftverkehrsunternehmen, denen neue Zeitnischen gewährt worden sind, müssen in den im elften und zwölften Erwägungsgrund erwähnten Fällen diese während eines bestimmten Zeitraums für den im Antrag genannten Zweck nutzen.

Es ist angezeigt, daß die Gemeinschaft Neubewerbern aus Drittländern eine Behandlung zuteil werden läßt, die mit der Behandlung vergleichbar ist, die Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen in diesen Ländern gewährt wird.

Der Erlass einer Verordnung über die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft soll sich auf den Betrieb kleiner Luftverkehrsunternehmen nicht negativ auswirken —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich der Verordnung

Diese Verordnung gilt für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung sind:

- a) *Zeitnische*: die flugplanmäßige Ankunfts- oder Abflugzeit, die während koordinierter Zeiträume für eine Luftfahrzeugbewegung an einem bestimmten Tag auf einem Flughafen zur Verfügung steht oder zugewiesen wird;
- b) *Neubewerber*: ein Luftverkehrsunternehmen, das
 - i) an einem Tag über nicht mehr als drei Zeitnischen bei einem koordinierten Flughafen mit Kapazitätskoordinierung verfügt und für den Verkehr zusätzliche Zeitnischen für diesen Tag beantragt, oder
 - ii) an einem Tag über nicht mehr als 30 % der Zeitnischen bei einem koordinierten Flughafen oder bei einem anderen Flughafen desselben Flughafensystems verfügt und auf diesem Flughafen für diesen Tag zusätzliche Zeitnischen beantragt, um auf einer Strecke einen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 fallenden Flugdienst zu eröffnen, auf der höchstens zwei andere Luftfahrtunternehmen Verkehrsrechte der dritten oder vierten Freiheit zwischen den betreffenden Flughäfen während dieses Tages ausüben;
- c) *überlasteter Flughafen*: ein Flughafen, bei dem der Bedarf oder der vorausgesagte Bedarf dessen Kapazität um mehr als eine Stunde an einem Tag übersteigt;

d) *Flugplanperiode*: entweder die Sommer- oder die Wintersaison in den Flugplänen der Luftverkehrsunternehmen;

e) *Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen*: ein in Artikel 2 Buchstabe e) der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 definiertes Luftverkehrsunternehmen;

f) *koordinierter Flughafen*: ein Flughafen, auf dem ein Luftverkehrsunternehmen zum Starten oder Landen eine von einem Flughafenkoordinator zugewiesene Zeitnische benötigt;

g) *Flughafensystem*: zwei oder mehr zusammengehörige, in Artikel 2 Buchstabe k) der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 definierte Flughäfen;

h) *historisches Vorrecht*: eine Zeitnische, die vom Koordinator freigegeben und von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt worden ist und die diesem Unternehmen in der nächsten entsprechenden Saison Anspruch auf dieselbe Zeitnische gibt.

Artikel 3

Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen Streckengenehmigung die Erlaubnis, ihre Flugdienste von und nach Flughäfen in der Gemeinschaft, die nicht gemäß Artikel 4 koordiniert sind, frei zu planen und zu betreiben.
- (2) Die Mitgliedstaaten können von den Luftverkehrsunternehmen verlangen, daß sie ihre Flugprogramme den einzelstaatlichen Behörden gemäß den einzelstaatlichen Bestimmungen und Vorschriften mitteilen.

Artikel 4

Voraussetzungen für die Flughafenkoordinierung

- (1) Der für einen überlasteten Flughafen zuständige Mitgliedstaat prüft, ob er diesen Flughafen für die Zeiträume, in denen Überlastungsprobleme auftreten, für koordiniert erklärt.
- (2) Führt die Flughafenüberlastung an einem Tag zu Verspätungen von über einer Stunde gegenüber den veröffentlichten Flugplänen der Luftverkehrsunternehmen, so erklärt der jeweils zuständige Mitgliedstaat diesen Flughafen von sich aus oder auf Ersuchen der Kommission für koordiniert und unterrichtet hiervon die Kommission.
- (3) Die Entscheidung, einen Flughafen für koordiniert zu erklären, trifft der für diesen Flughafen zuständige Mitgliedstaat nach Konsultationen mit den Luftverkehrsunternehmen, die den Flughafen häufiger benutzen, bzw.

den sie vertretenden Organisationen sowie mit den Flughafenbehörden und gegebenenfalls mit Organisationen, die die Fluggäste vertreten, welche den Flughafen benutzen.

(4) Wenn entschieden wird, einen Flughafen für koordiniert zu erklären, wird eine sorgfältige Kapazitätsanalyse auf diesem Flughafen durchgeführt, um festzustellen, wie sich die Kapazität kurzfristig durch infrastrukturelle oder betriebliche Veränderungen steigern ließe, und um den zeitlichen Rahmen für die Lösung der Probleme abzustecken. Die Analyse wird in regelmäßigen Abständen auf den neusten Stand gebracht und für Interessenten bereitgehalten.

(5) Diese Verordnung berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats, den Verkehr ohne Diskriminierung zwischen den Flughäfen eines Flughafensystems aufzuteilen.

Artikel 5

Der Koordinator

(1) Auf Empfehlung der Luftverkehrsunternehmen, die den Flughafen häufiger benutzen, bzw. der sie vertretenden Organisationen, und der Flughafenbehörde ernennen die einzelstaatlichen Behörden einen Flughafenkoordinator.

(2) Der Koordinator ist für die Zuweisung von Zeitnischen auf dem/den koordinierten Flughafen/Flughäfen zuständig und handelt gemäß dieser Verordnung in einer unparteilichen, nichtdiskriminierenden und transparenten Weise.

(3) Der Koordinator ist nur dem Mitgliedstaat gegenüber verantwortlich, der ihn ernannt hat.

(4) Der Koordinator nimmt an den nach Gemeinschaftsrecht zulässigen internationalen Flugplankonferenzen von Luftverkehrsunternehmen teil.

(5) Der Koordinator hält jederzeit folgende Informationen zur Überprüfung durch Interessenten bereit:

- a) die bestehenden Zeitnischen nach Luftverkehrsunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftverkehrsunternehmen auf dem Flughafen;
- b) beantragte Zeitnischen (Erstanträge), aufgeschlüsselt nach Luftverkehrsunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftverkehrsunternehmen;
- c) alle zugewiesenen Zeitnischen und die noch nicht beschiedenen Anträge auf Zeitnischen, einzeln aufgeschlüsselt nach Luftverkehrsunternehmen in zeitlicher Reihenfolge und für alle Luftverkehrsunternehmen;
- d) noch verfügbare Zeitnischen;
- e) vollständige Angaben über die Zuweisungskriterien.

(6) Der Koordinator läßt den ungehinderten Tausch von Zeitnischen zwischen Luftverkehrsunternehmen oder innerhalb eines Luftverkehrsunternehmens zwischen Strecken oder Flugdienststarten zu.

Artikel 6

Flugplanausschuß

Hat ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absätze 1 und 2 entschieden, einen Flughafen für koordiniert zu erklären, so kann er einen Flugplanausschuß einsetzen, der den in Artikel 5 genannten Koordinator in beratender Funktion unterstützen wird. Die Teilnahme an diesem Ausschuß steht zumindest den Luftverkehrsunternehmen offen, die den/die Flughafen/Flughäfen häufiger benutzen, sowie den betreffenden Flughafenbehörden und Vertretern der Flugsicherung.

Zu den Aufgaben des Flugplanausschusses gehört es mindestens,

- Möglichkeiten zur Steigerung der gemäß Artikel 7 ermittelten Kapazität zu prüfen,
- Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse auf dem betreffenden Flughafen vorzuschlagen und
- die Nutzung der zugewiesenen Zeitnischen zu überwachen.

Artikel 7

Flughafenkapazität

Die Flughafenbehörde eines koordinierten Flughafens ermittelt dessen Kapazität zweimal jährlich nach international anerkannten Verfahren gemeinsam mit der Flugsicherung und gegebenenfalls vorbehaltlich der Zustimmung des Mitgliedstaats sowie nach Konsultationen mit den für die Waren- und Personenkontrolle zuständigen Stellen und den Luftverkehrsunternehmen, die den Flughafen benutzen, bzw. den sie vertretenden Organisationen. Die Möglichkeiten, den verschiedenen Luftfahrtarten gerecht zu werden, werden von Fall zu Fall geprüft.

Diese Informationen werden dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der Koordinierung bereitgestellt.

Artikel 8

Koordinierungsverfahren

(1) Luftverkehrsunternehmen, die auf einem koordinierten Flughafen Zeitnischen beantragen, erteilen dem Flughafenkoordinator alle von diesem erbetenen Auskünfte.

(2) a) Unbeschadet der Artikel 85 und 86 des Vertrages und des Artikels 9 dieser Verordnung verleiht eine vom Koordinator freigegebene Zeitnische, die von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt worden ist, diesem Unternehmen in der entsprechenden Periode und an den ent-

sprechenden Betriebstagen der nächsten entsprechenden Flugplanperiode ein Anrecht auf die gleiche Zeiträume. Dieses historische Vorrecht gilt nur für den Linien- und den programmierten Bedarfsflugverkehr.

- b) Kann nicht allen Anträgen auf Zeiträumen zur Zufriedenheit der betreffenden Luftverkehrsunternehmen stattgegeben werden, so gewährt der Flughafenkoordinator dem gewerblichen Luftverkehr und insbesondere dem Linien- sowie dem programmierten Bedarfsflugverkehr Vorrang.
 - c) Der Flughafenkoordinator berücksichtigt darüber hinaus die zusätzlichen Vorrangregeln im Anhang dieser Verordnung.
- (3) Kann dem Antrag auf eine Zeiträume nicht stattgegeben werden, so teilt der Flughafenkoordinator dem antragstellenden Luftverkehrsunternehmen die Gründe hierfür mit und nennt ihm die nächstgelegene Ausweichzeiträume.
- (4) Der Flughafenkoordinator ist stets bestrebt, ad hoc gestellten Anträgen auf Zeiträumen für jede beliebige Bedarfskategorie, einschließlich der Allgemeinen Luftfahrt, stattzugeben. Hierzu können die in dem in Artikel 9 genannten Pool verfügbaren, noch nicht zugewiesenen Zeiträumen sowie kurzfristig freigewordene Zeiträumen verwendet werden.
- (5) Nach Konsultationen mit Luftverkehrsunternehmen, Flughafenkoordinatoren und Flughafenbehörden legt die Kommission die Mindestanforderungen an die automatisierten Systeme fest, die vom Flughafenkoordinator einzusetzen sind, um die ordnungsgemäße Anwendung der Artikel 5 und 8 zu gewährleisten.

Artikel 9

Zeiträumenpool

- (1) Auf einem koordinierten Flughafen wird ein Pool eingerichtet, in dem neu geschaffene und ungenutzte Zeiträumen sowie Zeiträumen, die ein Luftverkehrsunternehmen während oder zum Ende einer Flugplanperiode aufgegeben hat, zusammengefaßt sind.
- (2) Eine Zeiträume, die während nicht mehr als 65 % der zugewiesenen Zeitspanne genutzt wurde, kann eingezogen und zwecks Neuweisung in den in Absatz 1 genannten Zeiträumenpool eingebracht werden, es sei denn, die Nichtnutzung wird beispielsweise mit einem Flugverbot für einen Luftfahrzeugtyp oder der Sperrung eines Flughafens oder Luftraumes begründet.
- (3) Die in den Pool eingebrachten Zeiträumen werden auf die antragstellenden Luftverkehrsunternehmen aufgeteilt. Mindestens 50 % dieser Zeiträumen werden Neubewerbern in der im Anhang beschriebenen Prioritätenreihenfolge zugewiesen.

- (4) a) Kann Anträgen auf Zeiträumen, die von Neubewerbern im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b) Ziffer ii) gestellt wurden, nicht im normalen Verfahren oder im Verfahren gemäß Absatz 3 stattgegeben werden, so stellt der für den Flughafen zuständige Mitgliedstaat die notwendigen Zeiträumen bereit. Hierzu fordert der Mitgliedstaat zunächst in nichtdiskriminierender Weise Zeiträumen von den Luftverkehrsunternehmen zurück, die an dem betreffenden Tag mehr als sechs Zeiträumen nutzen. Vorrangig werden die Zeiträumen für Flugdienste zurückgefordert, die mit Luftfahrzeugen mit weniger als 200 Sitzen betrieben werden.
 - b) Falls trotz Anwendung der Bestimmungen des Buchstabens a) schwerwiegende Probleme für Neubewerber bestehen bleiben, beruft der Mitgliedstaat eine Sitzung des Flugplanausschusses ein. Zweck der Sitzung ist es, Abhilfemöglichkeiten zu prüfen. Die Kommission wird zu einer solchen Sitzung eingeladen.
- (5) Die in Absatz 4 genannten Neubewerber haben Anspruch auf so viele Zeiträumen — höchstens jedoch sechs pro Tag —, wie erforderlich sind, um auf die Einrichtung eines Flugdienstes oder die Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes durch ein anderes/andere Luftverkehrsunternehmen im Gegenzug entsprechend reagieren zu können.
- (6) Die in Absatz 4 genannten Zeiträumen dürfen von dem Luftverkehrsunternehmen, das sie erhält, während zwei Jahren nicht zwischen Strecken oder Flugdienststarten getauscht werden.
- (7) Ein Neubewerber, der im normalen Verfahren keine Zeiträumen drei Stunden vor oder nach der beantragten Zeit erhält, behält den Status des Neubewerbers bei.
- (8) Werden die gemäß den Absätzen 2 und 4 bereitgestellten Zeiträumen nicht genutzt oder innerhalb von zwei Jahren aufgegeben, so gehen sie an ihren ursprünglichen Inhaber zurück. Kann diese Regel nicht angewendet werden oder möchte der ursprüngliche Inhaber die Zeiträume nicht nutzen, so wird diese in den Zeiträumenpool eingebracht.
- (9) Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus prüft die Kommission die Anwendung dieses Artikels in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb von zwei Monaten, ob er ordnungsgemäß angewendet wird. Ihre Entscheidung teilt sie dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.
- (10) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 10

Besondere Umstände

(1) Der für einen überlasteten Flughafen zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, daß einem Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen, das auf die Einführung eines neuen Flugdienstes oder die Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes durch ein anderes Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen wegen Überlastungsproblemen auf diesem Flughafen im Gegenzug nicht entsprechend reagieren kann, Zeitnischen zugewiesen werden. Voraussetzung hierfür ist, daß das erste Luftverkehrsunternehmen nachweisen kann, daß es die notwendigen Zeitnischen drei Stunden vor oder nach der beantragten Zeit während der vorausgegangenen Flugplanperiode nicht gemäß dem normalen Zeitnischenzuweisungsverfahren oder dem Verfahren nach Artikel 9 erhalten konnte.

(2) Das in Absatz 1 genannte Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen hat auf so viele Zeitnischen Anspruch, wie erforderlich sind, um auf die Einrichtung eines neuen Flugdienstes oder die Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes durch ein anderes Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen im Gegenzug entsprechend reagieren zu können.

(3) Die in Absatz 2 erwähnten Zeitnischen dürfen von dem Luftverkehrsunternehmen, das sie erhält, während zwei Jahren nicht zwischen Strecken oder Flugdienstarten getauscht werden.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen transparenten und nichtdiskriminierenden Vorkehrungen, damit die gemäß diesem Artikel erforderlichen Zeitnischen zu Beginn der Flugplanperiode für die Zuweisung an die betreffenden Luftverkehrsunternehmen zur Verfügung stehen; gegebenenfalls begrenzen sie hierzu die Zahl der Zeitnischen des Luftverkehrsunternehmens, das einen neuen Flugdienst einrichten oder die Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes erhöhen möchte.

(5) Werden die gemäß Absatz 4 bereitgestellten Zeitnischen nicht genutzt oder innerhalb von zwei Jahren aufgegeben, so gehen sie an ihren ursprünglichen Inhaber zurück. Kann diese Regel nicht angewendet werden oder möchte der ursprüngliche Inhaber die Zeitnische nicht nutzen, so wird sie in den in Artikel 9 genannten Zeitnischenpool eingebracht.

(6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus prüft die Kommission die Anwendung dieses Artikels in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb von zwei Monaten, ob er ordnungsgemäß angewendet wird. Ihre Entscheidung teilt sie dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen.

Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 11

Beziehungen zu Drittländern

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission von allen rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten bei der Erlangung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen in Drittländern.

(2) Wenn die Kommission aufgrund der Informationen gemäß Absatz 1 oder aufgrund sonstiger Informationen zu der Ansicht gelangt, daß ein Drittland bei der Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen

a) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen nicht eine Behandlung gewährt, die derjenigen von Luftverkehrsunternehmen aus diesem Land durch die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vergleichbar ist, oder

b) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen nicht de facto Inländerbehandlung gewährt oder

c) Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt,

kann die Kommission Verhandlungen aufnehmen, um Abhilfe zu schaffen.

(3) Unter den in Absatz 2 genannten Bedingungen kann die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus entscheiden, die Verpflichtungen, die sich aus den Artikeln 8 und 9 für Flughafenkoordinator und Mitgliedstaat gegenüber einem Luftverkehrsunternehmen aus einem Drittland ergeben, ganz oder teilweise aufzuheben. Die Kommission teilt dem Rat und den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Artikel 12

Allgemeine Bestimmungen

(1) Die Kommission legt dem Rat innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung und insbeson-

dere bei der Einholung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht zusammen.

Artikel 13

Der Rat überprüft die Durchführung dieser Verordnung vor dem 1. Juli 1994 aufgrund des von der Kommission erstellten Berichts.

Artikel 14

Diese Verordnung tritt am dreißigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

ANHANG

Zusätzliche Vorrangregeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

1. Oberstes Ziel bei der Zuweisung bestimmter Zeitnischen soll es sein, die durch eine notwendige Flugplanumstellung bedingten wirtschaftlichen Nachteile für die Luftverkehrsunternehmen insgesamt in möglichst engen Grenzen zu halten.
2. Wenn sich zwei oder mehr Luftverkehrsunternehmen um dieselbe Zeitnische bewerben, soll der während eines längeren Betriebszeitraums in der jeweiligen Saison gültige Flugplan Vorrang haben.
3. Flugplanstörungen, die auf Ereignisse zurückzuführen sind, die sich dem Einfluß des Luftverkehrsunternehmens entziehen, sollen kurzfristig wie Ad-hoc-Abweichungen behandelt werden. Lang anhaltende Notlagen sollen normalerweise Anlaß für eine Neugestaltung des Flugplans sein. Was mit Zeitnischen geschehen soll, die freigegeben sind, aber wegen der Notlage nicht genutzt werden, ist zwischen dem Koordinator und dem Luftverkehrsunternehmen im voraus zu erörtern und zu vereinbaren.
4. Um die Flexibilität zu Beginn und am Ende von Flugplanperioden zu erhöhen, in denen wegen des Beginns und des Endes der Sommerzeit terminliche Unterschiede bestehen, sollen Flugpläne
 - a) für Zeiträume von längstens sieben Tagen nicht angepaßt werden,
 - b) für Zeiträume zwischen acht und fünfunddreißig Tagen Vorrang gegenüber Anträgen auf neue Zeitnischen erhalten.
5. Bei Umständen, die in Absatz 3 nicht berücksichtigt sind, soll über eine neue Zeitnische verhandelt werden. Ist die Flugplanänderung jedoch zurückzuführen auf:
 - a) den Einsatz größerer Luftfahrzeuge,
 - b) Anpassungen zur Blockierung von Zeiten, um diese realistischer zu machen,
 - c) die Notwendigkeit für ein Luftverkehrsunternehmen, einen Ganzjahresbetrieb einzurichten,so soll sie Vorrang vor völlig neuen Anträgen auf dieselbe Zeitnische haben, sofern diese nicht von Neubewerbern gestellt werden.
6. In Fällen, die sich nicht durch Anwendung der Kriterien lösen lassen, die im Hauptteil der Verordnung und weiter oben in diesem Anhang genannt sind, sollen folgende Faktoren berücksichtigt werden:
 - a) Größe und Art des Marktes: Es ist anzustreben, auf großen Flughäfen sowohl Lang- als auch Kurzstreckenflüge anzubieten, um damit die Nachfrage zu befriedigen. Inlands-, Regional- und Langstreckenflüge bilden ein Ganzes, so daß Größe und Art der Märkte zu berücksichtigen sind.
 - b) Wettbewerb: Es ist stets anzustreben, bei der Zuweisung der verfügbaren Zeitnischen den Erfordernissen des Wettbewerbs Rechnung zu tragen.
 - c) Flugverbote: Entsteht durch ein Flugverbot auf einem Flughafen andernorts ein Zeitnischenproblem, so soll das Luftverkehrsunternehmen Vorrang erhalten, dessen Flugplan wegen des Flugverbots beeinträchtigt ist.

M4/91

- d) Forderungen der Fluggäste und anderer Benutzer: Es ist stets anzustreben, den Fluggästen Unannehmlichkeiten (lange Übergangszeiten auf den Flughäfen, verpaßte Anschlüsse usw.) möglichst zu ersparen.
 - e) Häufigkeit des Flugdienstes: Eine höhere Flugfrequenz soll nicht automatisch mit einer höheren Priorität gleichbedeutend sein; wichtigstes Kriterium soll das Prinzip der Steigerung des wirtschaftlichen Nutzens sein.
 - f) Flexibilität: Optimale Auslastung der verfügbaren Kapazitäten. Die Koordinatoren sollen bei der Zuweisung von Zeitnischen ein gewisses Maß an Flexibilität walten lassen. Die Luftverkehrsunternehmen operieren nicht immer streng flugplanmäßig. Witterung, Wind, unterschiedlich lange Flugzeiten, Flugsicherungs- oder technische Probleme sind einige der Gründe für zeitliche Abweichungen. Die Koordinatoren sollen diesem Umstand Rechnung tragen, indem sie
 - i) höchstens alle zehn Minuten Pistenbeschränkungen anordnen;
 - ii) höchstens alle dreißig Minuten die Frequenz der stündlichen Bewegungen messen (z. B. 12.00 — 12.59 + 12.30 — 13.29);
 - iii) Überlastungskurven aus der Vergangenheit berücksichtigen.
-

17.05.91

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

KOM(90) 576 endg.; Ratsdok. 4496/91

Der Bundesrat hat in seiner 630. Sitzung am 17. Mai 1991 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt die Zielsetzung des Verordnungsvorschlages, die Grundlagen und Voraussetzungen der Flughafenkoordinierung, die Zuteilung der Slots durch unabhängige Flugplankoordinatoren sowie die Beteiligung der Luftverkehrsunternehmen und Flughafenbetreiber an der Slotvergabe und an der Festlegung der Flughafenkapazität in der Gemeinschaft zu vereinheitlichen.

Er hält es jedoch weder für notwendig noch für erforderlich, auf Gemeinschaftsebene weitergehende Regelungen für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen zu treffen:

- Die bestehenden Verfahrensregeln der IATA (International Air Transport Association), die international anerkannt und bewährt sind, sollten beibehalten, gegebenenfalls auf internationaler Ebene weiterentwickelt und - soweit es aus verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gründen erforderlich ist - den nationalen oder regionalen Bedürfnissen angepaßt werden. Die im Zehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BR-Drucksache 391/90) enthaltenen gesetzlichen Rahmenvorgaben sind eher geeignet, Marktzutritts-

...

schränken abzubauen, zur Förderung des Wettbewerbs beizutragen und gleichzeitig die vorhandenen Flughafenkapazitäten nach verkehrs- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen optimal zu nutzen.

- Die in dem Verordnungsvorschlag enthaltenen Eingriffsbefugnisse der Kommission führen zu einer weiteren Bürokratisierung der Verteilung von Slots und sind daher abzulehnen.
- Schließlich würde das Inkrafttreten des Verordnungsvorschlags zu erheblichen Konflikten mit Drittländern führen.

Der Bundesrat hält es für erforderlich, bei der Ermittlung der Flughafenkapazität nach Artikel 7 des Verordnungsvorschlages auch die luftrechtlichen Genehmigungen zu beachten.