

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.
– Drucksache 13/7645 –

Entwurf eines Gesetzes über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen

A. Problem

Die „Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft“ verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, erforderliche Maßnahmen für eine Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste bis zum 24. Oktober 1997 zu treffen. Die Richtlinie sieht eine Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste in der Weise vor, daß eine volle Marköffnung bei den landseitigen und eine (ggf. begrenzten) Marköffnung bei den luftseitigen Diensten erfolgen sollen.

Zur Zeit ist die Situation bei den Bodenabfertigungsdiensten auf deutschen Flugplätzen unterschiedlich. Landseitig, also beim Zu- und Abgang zum und vom Flugplatzgelände mit zugehörigen Infrastruktur- und Abfertigungsdienstleistungen, haben sich die Flugplätze durchweg geöffnet und den Zugang liberalisiert. Luftseitig (beschränkte und sicherheitssensible Zugangsbereiche des Vorfelds, der Wartung, der Abstellung von Flugzeugen, der Rollwege sowie der Start- und Landebahn) haben sich die Flugplätze bislang nur teilweise oder beschränkt geöffnet. Ein wesentlicher Grund für diesen „Vorbehalt“ ist die in § 45 Luftverkehrszulassungsordnung getroffene Regelung, die den Flugplatzunternehmer verpflichtet, den Flugplatz in betriebssicherem Zustand zu erhalten und ordnungsgemäß zu betreiben.

Im Sinne der Richtlinie ist den Flugplatzunternehmen im Rahmen der ihnen von Rechts wegen zustehenden Privatautonomien 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 Selbstfinanzierbarkeit der Flugplatzunternehmen kommt dabei hoher Stellenwert zu.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 durch Änderungen im Luftverkehrsgesetz sowie in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Die Umsetzung selbst erfolgt durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr.

Mehrheitliche Annahme**C. Alternativen**

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte**I. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Der Bund wird durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbänden) entstehen durch das Gesetz keine Kosten.

II. Vollzugaufwand

Den Ländern könnten durch die bei ihnen liegende Zuständigkeit für Verwaltungsentscheidungen im Zusammenhang mit der Regelung der Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen zusätzliche Kosten (Personal- und Sachkosten) entstehen. Die Höhe des zusätzlichen Aufwands ist wegen der unterschiedlichen Gegebenheiten an den einzelnen Flugplätzen und unterschiedlicher Ansprüche der Nutzer zum jetzigen Zeitpunkt nicht näher abschätzbar. Die Kosten dürften jedoch als nicht bedeutsam zu bewerten sein.

E. Sonstige Kosten

Durch entsprechende Vorgaben der Richtlinie führen Gesetz und darauf beruhende Verordnung 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. Dem stehen nach Erwartungen der Luftfahrtunternehmen durch den verstärkten Wettbewerb deutlich höhere Kosteneinsparungen durch Preissenkungen bei Abfertigungsleistungen gegenüber, die den Luftfahrtunternehmen zugute kommen. Insgesamt könnte das Preisniveau für den Kunden von Lufttransportleistungen geringfügig gesenkt werden.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.
– Drucksache 13/7645 – mit folgender Maßgabe, ansonsten unverändert, anzunehmen:

1. In Artikel 1 Nr. 2 werden in § 19 c Abs. 1 Satz 1 LuftVG die Worte „mit ständiger ziviler Flugverkehrskontrollstelle“ durch die Worte „mit gewerblichem Luftverkehr“ ersetzt.
2. In Artikel 1 Nr. 2 werden in § 19 c Abs. 1 Satz 1 LuftVG nach dem Wort „Luftfahrtunternehmen“ das Komma und die Worte „von diesen beauftragten Dritten“ gestrichen.
3. In Artikel 1 Nr. 2 werden in § 19 c Abs. 2 Satz 1 LuftVG nach den Worten „der Fracht- und Postabfertigung“ ein Komma sowie die Worte „soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flugplatz und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft,“ eingefügt.
4. In Artikel 1 Nr. 2 werden in § 19 c Abs. 3 Satz 1 LuftVG nach dem Wort „Flugplatz“ das Komma und die Worte „sowie Gründe der Betriebs- und Verkehrssicherheit“ gestrichen.
5. In Artikel 1 Nr. 3 wird § 31 Abs. 2 Nr. 4 a wie folgt geändert: Nach dem Wort „Flugplätzen“ werden die Worte „nach § 19 c Abs. 1 und 2“ eingefügt und nach dem Wort „erforderlichen“ die Worte „Maßnahmen und“. Die Angabe „(§ 19 c)“ wird gestrichen.
6. In Artikel 1 Nr. 4 wird § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 a LuftVG wie folgt geändert:

In Satz 2 werden die Worte „sowie von der Übernahme von Arbeitnehmern“ gestrichen. In Satz 3 werden nach dem Wort „Regelungen“ die Worte „über die Übernahme von Arbeitnehmern“ sowie ein Komma eingefügt.

Bonn, den 4. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Lothar Ibrügger
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Lothar Ibrügger

I. Zum Beratungsverfahren

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen – Drucksache 13/7645 – in seiner 175. Sitzung am 15. Mai 1997 in erster Lesung beraten und zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Innenausschuß, den Rechtsausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft, den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung, den Verteidigungsausschuß und den Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Rechtsausschuß hat am 4. Juni 1997 einstimmig keine verfassungsrechtlichen oder rechtsförmlichen Bedenken gegen den Gesetzentwurf erhoben.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner 59. Sitzung am 4. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Gruppe der PDS bei Abwesenheit der Mitglieder der Fraktion der F.D.P. empfohlen, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. anzunehmen.

Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat in seiner 101. Sitzung am 4. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, die Vorlage anzunehmen.

Der Verteidigungsausschuß hat in seiner 58. Sitzung am 4. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Abwesenheit der Gruppe der PDS empfohlen, den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. anzunehmen. Darüber hinaus hat der Verteidigungsausschuß empfohlen zu prüfen, § 19c Abs. 1 Satz 2 LuftVG wie folgt zu fassen: „Bodenabfertigungsdienste in diesem Sinne sind beispielsweise die administrative Abfertigung am Boden und deren Überwachung, ...“.

Der Haushaltsausschuß hat in seiner Sitzung am 4. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimme der Gruppe der PDS empfohlen, der Vorlage zuzustimmen.

Der Innenausschuß hat in seiner Sitzung vom 11. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. sowie einer Stimme seitens der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktion der SPD im übrigen und der Gruppe der PDS empfohlen, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner 53. Sitzung vom 4. Juni 1997 beraten und mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen sowie zwei Stimmen aus der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

und einer Enthaltung aus dieser Fraktion gegen die Stimmen der Fraktion der SPD sowie der Gruppe der PDS beschlossen, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Gesetzentwurfs – Drucksache 13/7645 – in der durch den Ausschuß geänderten Fassung zu empfehlen.

II. Zur Begründung der Beschlußempfehlung

1. Allgemeines

Die Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. legten zu dem Gesetzentwurf gemeinsame Änderungsanträge vor. Diese haben als Änderungsvorschläge Nummer 1 bis 5 Eingang in die Beschlußempfehlung gefunden. Die Änderungsanträge wurden einstimmig bei Enthaltung der Gruppe der PDS angenommen.

Der Änderungsvorschlag zu Nummer 6 der Beschlußempfehlung wurde als Änderungsantrag von den Koalitionsfraktionen eingebracht und bei den Ausschußberatungen kontrovers diskutiert. Der Änderungsantrag wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS angenommen.

Bei der Diskussion des Antrags stellten die Koalitionsfraktionen heraus, daß es bei der Streichung der Textpassage „sowie von der Übernahme von Arbeitnehmern“ nicht um die Streichung von Arbeitnehmerrechten gehe. Hinsichtlich der Übernahme von Arbeitnehmern habe das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) in § 613a die einschlägigen Regelungen vorgesehen. Weiter müsse man bedenken, daß u. U. ein zusätzlicher Wettbewerber oder Mitbewerber auf einem Flugplatz keine Teile des Unternehmens im Sinne des § 613a BGB übernehme, sondern zusätzlich die gleichen Dienste anbiete.

Demgegenüber machte die Fraktion der SPD deutlich, daß sie für die Beibehaltung des ursprünglichen Textes des Gesetzentwurfs sei. Der Text sei von fundamentaler Bedeutung für die Sicherung von Arbeitnehmerrechten und zur Wahrung der sozialen Belange der Arbeitnehmer auf Flughäfen. Das Bundesministerium für Verkehr habe bei den Ausschußberatungen der Richtlinie betont, daß es der Bundesregierung wichtig sei, daß die sozialen Belange der Arbeitnehmer gewahrt würden, wenn es zur Übernahme von Arbeitnehmern kommen würde. Die von der Mehrheit im Ausschuß durchgesetzte Änderung des Entwurfs (Nummer 6 der Beschlußempfehlung) führe wegen der grundsätzlichen Bedeutung zu einer Gesamtablehnung des Gesetzentwurfs durch die Fraktion der SPD.

Weiter war bei den Beratungen strittig, ob die Zahl der Dienstleister, die zur Erbringung bestimmter Bodenabfertigungsdienste befugt sind, auf – wie von der Fraktion der SPD vorgeschlagen – zwei zu begrenzen sind oder ob – wie im Entwurf vorgesehen – die An-

zahl mindestens zwei betragen solle. Die Fraktion der SPD stellte hierzu den nachfolgenden Änderungsantrag:

„In Artikel 1 Nr. 2 wird § 19c Abs. 2 LuftVG wie folgt gefaßt:

„(2) Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten, den Betankungsdiensten sowie der Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft, wird die Zahl derer, die berechtigt sind, diese Bodenabfertigungsdienste für sich zu erbringen, auf zwei festgelegt. Das gleiche gilt für die Anzahl derer, die berechtigt sind, diese Bodenabfertigungsdienste für andere zu erbringen. Abweichend von den Sätzen 1 und 2 kann der Unternehmer eines Flugplatzes weiteren Unternehmern, die für sich oder andere Bodenabfertigungsdienste erbringen wollen, diese Möglichkeit einräumen.“

Begründung

Die Regelung in der Fassung des Gesetzentwurfs schöpft die Spielräume und Gestaltungsmöglichkeiten der Richtlinie nicht aus.

Mit der Regelung in § 19c Abs. 2 Satz 1 LuftVG soll Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie und mit der Regelung in § 19c Abs. 2 Satz 2 LuftVG soll Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie umgesetzt werden.

Nach Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie können die Mitgliedstaaten die Zahl der Dienstleister, die zur Erbringung bestimmter, abschließend aufgezählter Bodenabfertigungsdienste befugt sind, begrenzen. Die Mitgliedstaaten dürfen die Zahl der Dienstleister, die diese vorgenannten Dienste anbieten, „indes nicht auf weniger als zwei je Bodenabfertigungsdienst begrenzen“.

In Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie ist den Mitgliedstaaten eine inhaltlich gleiche Regelungsmöglichkeit für die Selbstabfertigung eingeräumt worden.

Im Gegensatz zu der sprachlichen Formulierung in Artikel 6 Abs. 2 der Richtlinie wird in Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie ein Vorbehalt für mindestens zwei Selbstabfertiger festgelegt. Die Regelungen der Richtlinie, und zwar sowohl für die Selbstabfertigung als auch für die Drittabfertigung fokussieren damit die Anzahl zwei als die kleinste festzulegende Größe.

Die vorgeschlagene Änderung setzt die von der Richtlinie eingeräumten Möglichkeiten um. Mit der definitiven Festlegung auf je zwei Dienstleister und zwei Selbstabfertiger als der Ausgangsgröße für die in Artikel 6 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie genannten Bodenabfertigungsdienste werden die von der Richtlinie vorgegebenen Möglichkeiten ausgeschöpft.

Die Richtlinie dient der aus der Sicht der EU notwendigen Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft; auch bei den Bodenabfertigungsdiensten soll der freie Zugang zum Markt gewährleistet sein, soll Wettbewerb stattfinden. Monopolstellungen sollen beseitigt werden; davon ausgenommen sollen nur solche Bodenabfertigungsdienste sein, für die aus

Platz- oder Kapazitätsgründen eine Freistellung aufgrund einer Einzelentscheidung nach Artikel 9 der Richtlinie getroffen wurde.

Mit der Festlegung auf je zwei Dienstleister und zwei Selbstabfertiger wird der Flugplatzunternehmer trotz der für ihn geltenden Privatrechtsautonomie verpflichtet zuzulassen, daß auch bei den Bodenabfertigungsdiensten, die in Artikel 6 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 2 inhaltlich gleichlautend genannt sind und bei denen er bisher alleiniger Anbieter ist, ein weiterer Dienstleister und zwei Selbstabfertiger tätig werden. Die Richtlinie sieht eine solche auf bestimmte Bodenabfertigungsdienste festgelegte begrenzte Marköffnung als ausreichend an, um auch hier dem Wettbewerbsgedanken Rechnung zu tragen.

Mit der Einfügung des Satzteiles „soweit dies die Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft,“ wird der Tatsache Rechnung getragen, daß die Richtlinie den Mitgliedstaaten in Artikel 7 Abs. 2 eine Regelungskompetenz für die Selbstabfertigung, diese begründungsfrei nur zwei Selbstabfertigern vorzubehalten, nur für die konkret definierten Bodenabfertigungsdienste eingeräumt hat.

Die definitive Festlegung auf die neue Ausgangsgröße zwei bedeutet im Sinne der Richtlinie deshalb auch eine Marköffnung. Um die generelle Verpflichtung zur Marköffnung zu betonen, wird mit § 19c Abs. 2 Satz 3 klargestellt, daß der Unternehmer eines Flugplatzes im Rahmen seiner Privatrechtsautonomie berechtigt ist, weiteren Unternehmern die Möglichkeit, Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, einzuräumen. Die Regelung bedeutet zugleich, daß der Unternehmer eines Flugplatzes verpflichtet ist, die Anzahl der Dienstleister und Selbstabfertiger der in Artikel 6 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie genannten Bodenabfertigungsdienste beizubehalten, wenn sie schon jetzt die neue Ausgangsgröße zwei übersteigt.

Nicht nur der Wortlaut der Artikel 6 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie läßt eine definitive Festlegung auf nur zwei Dienstleister und nur zwei Selbstabfertiger für die dort genannten Dienste durch die Mitgliedstaaten zu. Auch die übrigen Regelungen und Erwägungen der Richtlinie bestätigen, daß die Richtlinie keine Verpflichtung zu einer vollen Marköffnung für alle Bodenabfertigungsdienste von Anfang an enthält; die angestrebte Marköffnung trägt auch Artikel 20 der Richtlinie Rechnung; in ihm wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß bis zum 31. Dezember 2001 ein Bericht über die Anwendung der Richtlinie mit etwaigen Änderungsvorschlägen zu erstellen ist. In Erwägungsgrund Nr. 5 ist darüber hinaus ausdrücklich klargestellt worden, daß mit der Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zur Senkung der Kosten und zur Hebung der Qualität beigetragen werden soll. Der Eingriff in die Privatrechtsautonomie der Flugplatzunternehmer soll nicht wegen des Wettbewerbsgedankens an sich erfolgen. Gerade der nicht zu unterschätzende Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb gebietet es, den Schutz-

gedanken des Artikels 14 Grundgesetz bei der Umsetzung der Richtlinie umfassend zur Geltung zu bringen.“

Der Änderungsantrag der Fraktion der SPD wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Gruppe der PDS abgelehnt.

Die Koalitionsfraktionen führten zur Ablehnung aus, daß bereits zum jetzigen Zeitpunkt auf einigen Flugplätzen mehr als zwei Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten vorhanden seien. Die von der Fraktion der SPD angestrebte Regelung würde hierzu ein Rückschritt bedeuten. Auch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist dagegen, die Anzahl der Wettbewerber auf zwei zu beschränken, sondern möchte aus Gründen eines größeren Wettbewerbs sowie zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung den Vorschlag des Entwurfs mit mindestens zwei Wettbewerbern beibehalten.

Einig waren sich jedoch alle Mitglieder des Ausschusses darin, daß die Begründung des Gesetzentwurfs zu § 19c LuftVG (siehe unter II Zu den einzelnen Rechtsvorschriften, Zu Artikel 1, Zu Nummer 2 des Gesetzentwurfs auf Drucksache 13/7645) zur Vermeidung von Mißverständnissen um den Satz – „Die Maßnahmen, die aus Gründen der Betriebs- und Verkehrssicherheit ergriffen werden können, werden von diesen Regelungen nicht berührt.“ – ergänzt werden müsse. Der neueingefügte Satz diene der Klarstellung, daß im Rahmen der Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste die aus Gründen der Betriebs- und Verkehrssicherheit erforderlichen Maßnahmen getroffen werden könnten.

2. Zu den einzelnen Vorschriften

Im folgenden werden nur die vom Ausschuß für Verkehr beschlossenen Änderungen gegenüber der ursprünglichen Fassung des Gesetzentwurfs erläutert.

Zu Artikel 1

Zu Nummer 2 (§ 19c Abs. 1 Satz 1 LuftVG)

Die bislang im Gesetzentwurf enthaltene Begrenzung ist nach Ansicht der EU-Kommission nicht vom Text der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft gedeckt. Die Änderung trägt Artikel 1 Abs. 1 Satz 1 der Richtlinie (... dem gewerblichen Luftverkehr offenstehenden Flughafen ...) Rechnung.

Zu Nummer 2 (§ 19c Abs. 1 Satz 1 LuftVG)

Die Richtlinie unterscheidet zwischen der Selbstabfertigung, die nur von den Nutzern, d. h. den Luftver-

kehrsgesellschaften, erbracht werden kann, und der Drittabfertigung. Alle Dienste, die nicht als Selbstabfertigung geleistet werden, gelten als Drittabfertigung. Eine Unterscheidung nach beauftragten Dritten und sonstigen Anbietern kennt die Richtlinie nicht. Eine Notwendigkeit, eine solche Unterscheidung zusätzlich aufzunehmen, ist nicht gegeben.

Zu Nummer 2 (§ 19c Abs. 2 Satz 1 LuftVG)

Mit der Ergänzung wird der Gesetzentwurf dem Wortlaut der Richtlinie angepaßt.

Zu Nummer 2 (§ 19c Abs. 3 Satz 1 LuftVG)

Eine Beschränkung der Anzahl der Bodenabfertiger aus Gründen der Betriebs- und Verkehrssicherheit ist in Artikel 9 der Richtlinie, der durch § 19c Abs. 3 Satz 1 LuftVG umgesetzt wird, nicht ausdrücklich erwähnt. In der Begründung zu § 19c LuftVG soll aber darauf hingewiesen werden, daß die Maßnahmen, die aus Gründen der Betriebs- und Verkehrssicherheit ergriffen werden können, von diesen Regelungen nicht berührt werden.

Zu Nummer 3 (§ 31 Abs. 2 Nr. 4 a LuftVG)

Die Regelung in der Fassung des Gesetzentwurfs überträgt den Ländern alle Vollzugsaufgaben aus der Umsetzung der Richtlinie, ohne auf sachliche Entscheidungszusammenhänge einzugehen.

Die vorgesehene Änderung zielt darauf hin, bei der Regelung über die Zuständigkeit für Maßnahmen und Entscheidungen im Zusammenhang mit den Bodenabfertigungsdiensten nicht nur die Ortsbezogenheit, sondern auch die sachlichen Entscheidungszusammenhänge in angemessener Weise zu berücksichtigen. Schon jetzt unterliegen Verkehrsflughäfen der Flughafenkoordinierung – im derzeit geltenden § 27a LuftVG wird noch von Flugplankoordinierung gesprochen –, die vom Bundesministerium für Verkehr bestimmt wird. Mit der Flughafenkoordinierung wird ein wesentliches Kapazitätsmerkmal vorgegeben und damit auf die gesamten Betriebsabläufe Einfluß genommen.

Darüber hinaus haben die Mitgliedstaaten nach Artikel 9 Abs. 3 der Richtlinie der Kommission die gewährten Freistellungen zu melden. Auch hierfür ist die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr vorgesehen.

Zu Nummer 4 (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3a LuftVG)

Nach Auffassung der EU-Kommission ist die im Gesetzentwurf bislang enthaltene Regelung zu weitgehend und nicht vom Richtlinien text gedeckt. Andererseits räumt Artikel 18 der Richtlinie den Mitgliedstaaten das Recht ein, alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Schutz der Arbeitnehmer sicherzustellen. Dem trägt die Neufassung Rechnung.

Bonn, den 4. Juni 1997

Lothar Ibrügger

Berichterstatler

