



$\hat{U}_k(\mathbb{R}^{\pm}) \leftarrow -1/2 \gg \hat{E} \gg (\mathbb{R}^{\pm})^{\circ} \pm \cdot \neg \mu$

$\neg \ll -1/2 \gg^3 \hat{U}_k(\mathbb{R}^{\pm}) \leftarrow -1/2 \gg^2 \mathbb{Q}(\mathbb{R}^{\pm}) \ll^3 \gg^2 \neg$ $\ddot{\imath} \ddot{\imath} \ddot{\imath} \ddot{\omega} \ddot{\omega}$
 $\overset{a}{\pm} \ddot{E}(\mathbb{R}^{\pm}) 1/2 \overset{\overset{\neg}{\pm}}{\pm} 1/2 \beta \ll^2 \gg^2$

$\cdot 2 \mathbb{A} \ll - \ll^3 \gg^2 \ll^3 \gg^2 \neg \mathbb{Q} \cdot \mu \gg \mathbb{Q}^2 \mathbb{A} \gg^2$

Flughäfen in der EU



$\overset{\overset{\neg}{\pm}}{\pm} \cdot \neg \ll^3 \gg^2 \mathbb{Q} \neg -1/2 \gg \hat{U}_k(\mathbb{R}^{\pm}) \pm^2$
 $\cdot 3 \hat{U}_k(\mathbb{R}^{\pm}) \leftarrow -1/2 \gg^2 \mathbb{Q}(\mathbb{R}^{\pm}) \ll^3 \gg^2 \neg$



Inhaltsverzeichnis:

1. Bedeutung europäischer Flughäfen

- 1.1 Zahlen und Fakten
- 1.2 Klassifizierungen
- 1.3 Strukturen und Verhältnisse
- 1.4 Begrifflichkeiten
- 1.5 Eigentumsverhältnisse

2. Kapazitäten

- 2.1 Kapazitätsengpässe an Land
- 2.2 Kapazitätsengpässe in der Luft
- 2.3 Allgemeine Luftfahrt und Geschäftsreiseluftfahrt

3. Liberalisierung

- 3.1 Bodenverkehrsdienste
- 3.2 Beihilfen
- 3.3. Drittes Liberalisierungspaket
- 3.4 Flugsicherungsdienste (ATM)
- 3.5 Flughafenentgelte

4. Umwelt

- 4.1 Emissionen
- 4.2 Lärm

5. Regionalflughäfen

- 5.1 Kapazitätsengpässe ausgleichen
- 5.2 Wirtschaftsförderung
- 5.4 Public Service Obligation (PSO)

6. Sicherheit

- 6.1 Security
- 6.2 Safety: Die Rolle der EASA
- 6.3 Finanzierung

7. Passagiere

- 7.1 PRM
- 7.2 Haftung von Flughäfen

1. Bedeutung europäischer Flughäfen

1.1 Zahlen und Fakten

In den letzten Jahren war im Luftverkehrssektor ein enormer Wandel zu spüren. Im Jahre 2007 registrierten die 27 EU- Mitgliedsstaaten 793 Millionen Luftpassagiere. Dies brachte im Vergleich zum Jahr 2006 ein Wachstum von 7,3%. Das stärkste Wachstum verzeichnete Rumänien mit 41%. Das Vereinigte Königreich zeichnete insgesamt das größte Passagieraufkommen auf, zusammen mit dem Flughafen London-Heathrow als dem Flughafen mit dem größten Passagieraufkommen innerhalb der EU (68,1 Mio. Passagiere in 2007). Deutschland verzeichnete im Jahr 2007 ein Wachstum von 6,3%. Größter Flughafen ist hier Frankfurt mit 54,2 Mio. Passagieren, gefolgt von München mit 34,0 Mio. Passagieren.¹

Im Durchschnitt flogen die meisten Passagiere 2007 innerhalb der EU (44%), gefolgt von Nicht-EU-Flügen (34%) und nationalen Flügen (22%).²

Die Luftverkehrsbranche war stets von Wachstum geprägt. Doch im 2. Halbjahr 2008 hat die Luftverkehrsbranche erste Auswirkungen der Finanzkrise zu spüren bekommen. Im November 2008 sank das Passagieraufkommen im Vergleich zum November 2007 um 8,2%³ und im Dezember um 7,7%. Vergleicht man das gesamte Jahr mit 2007, so sank das Passagieraufkommen europaweit um 0,2%.⁴

Der Luftverkehrssektor hat sich noch nicht beruhigt. Aktuelle Zahlen für das Jahr 2009 zeigen, dass das Passagieraufkommen und damit die Flugzeugbewegungen an deutschen Flughäfen weiterhin rückläufig sind. Das Passagieraufkommen sank im Januar 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 8,9%. Die Flugzeugbewegungen nahmen um 9,9% ab.⁵ Das Passagieraufkommen an europäischen Flughäfen sank im Januar im Durchschnitt sogar um 10,7% und die Flugzeugbewegungen um 10,8%.⁶

Trotz des geringen Wachstums konnten 2008 einzelne Flughäfen, in erster Linie Regionalflughäfen, dennoch ein starkes

Wachstum verzeichnen. Der Regionalflughafen Niederrhein in Weeze verzeichnete das größte Wachstum unter den 23 deutschen internationalen Flughäfen. Es lag bei 80%.⁷



Foto: Flughafen München, 2007

1.2 Klassifizierungen

Ein "Flughafen ist ein jedes speziell für das Landen, Starten und Manövrieren von Luftfahrzeugen ausgebaute Gelände, einschließlich der für den Luftverkehr und die Abfertigung der Luftfahrzeuge erforderlichen zugehörigen Einrichtungen, wozu auch die Einrichtungen für die Abfertigung gewerblicher Flugdienste gehören."⁸ Diese Flughäfen lassen sich nach der Mitteilung der Europäischen Kommission C 312 aus dem Jahre 2005 in 4 Kategorien gliedern:

- i Kategorie A: 'große Gemeinschaftsflughäfen' mit über 10 Mio. Passagieren jährlich
- i Kategorie B: 'nationale Flughäfen' mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich
- i Kategorie C: 'große Regionalflughäfen' mit 1 bis 5 Mio. Passagieren jährlich



$$\hat{U}_k(\mathbb{R}^n) < -1/2 \gg \hat{E}(\mathbb{Q})_s(\mathbb{R}^n) \pm \cdot \rightarrow \mu$$

- i Kategorie D: 'kleine Regionalflughäfen' mit weniger als 1 Mio. Passagieren jährlich⁹

1.3 Strukturen und Verhältnisse

Die obige Klassifizierung zeigt, dass auf europäischer, politischer Ebene die Flughäfen in verschiedene Kategorien eingeordnet werden. Wichtiges Merkmal stellt die Größe und die Bedeutung der Flughäfen dar. Vergleichbar mit der obigen Klassifizierung unterscheidet man allgemein auch zwischen:

- i Primärflughäfen,
- i Sekundärflughäfen,
- i Tertiärflughäfen,
- i Quartärflughäfen.

Primärflughäfen, auch genannt Hub-Flughäfen, haben eine Drehkreuzfunktion. Sie fungieren als 'Nabe', die den interkontinentalen Verkehr bündelt, verteilt und koordiniert. Sie sind weltweit ausgerichtet. Eine solche Funktion haben in Deutschland die beiden Flughäfen München und Frankfurt am Main. Langstreckenflugzeuge landen zunächst hier und verteilen dann ihre Passagiere auf Klein- und Mittelstreckenflugzeuge. Dadurch haben sie in erster Linie eine Transitfunktion. Durch die Zunahme des Flugverkehrs besteht die Herausforderung dieser Drehscheiben darin, den Kapazitätsanforderungen gerecht zu werden und eventuell, wie es auch in München und Frankfurt der Fall ist, Kapazitäten weiter auszubauen.¹⁰ Eine Kapazitätserweiterung ist gerade hier wichtig, da internationale Airlines ansonsten zur europäischen oder weltweiten Konkurrenz abwandern würden. München und Frankfurt würden an Funktionalität verlieren und Deutschland würde langfristig gesehen 'umflogen'.¹¹

Alle weiteren Flughäfen, die nicht unter die Kategorie 'Hub-Flughafen' fallen, werden Spoke-Flughafen genannt. Sie stellen sich durch ihre Zubringerfunktion heraus. Die größten Spoke-Flughäfen sind Sekundärflughäfen. Auch sie sind international tätig, jedoch vor allem im europäischen Raum. Geprägt von einem attraktiven Einzugsgebiet werden diese Flughäfen in die Flugpläne der Linien-Fluggesellschaft

ten mit einbezogen. Als Beispiel sind die Flughäfen Düsseldorf, Hamburg, Stuttgart und Berlin-Tegel zu nennen.

Tertiärflughäfen sind vergleichbar mit Sekundärflughäfen. Der Unterschied liegt darin, dass sie hauptsächlich von einer dominierenden Fluggesellschaft in das internationale Luftverkehrsnetz einbezogen werden. Ihr Einzugsgebiet ist geringer als das der Sekundär- und Primärflughäfen. Dies ist z.B. in Dresden, Leipzig, Saarbrücken, Münster und Nürnberg der Fall.

Die letzte Kategorie, die Quartärflughäfen, werden auch Regionalflughäfen genannt. Diese Flughäfen wurden früher meist als Militärflughäfen genutzt und werden heute hauptsächlich von Billigfluggesellschaften, so genannten Low-Cost-Carriers, angefliegen. Der Flughafen Charleroi Bruxelles-Sud in Belgien ist ein typischer Regionalflughafen.¹²

Werden die Flughäfen von demselben Flughafenleitungsorgan betrieben, spricht man laut der Richtlinie 2009/12/EG von einem Flughafennetz.



Foto: London City Airport 2009

1.4 Begrifflichkeiten

Stadtflughafen vs. Peripherer Flughafen

Neben der Einteilung der Flughäfen anhand ihrer Bedeutung auf dem internationalen Markt, lassen sie sich ferner nach ihrer Umgebung differenzieren. Hier unterscheidet man peripher gelegene Flughäfen von 'Stadtflughäfen'. Stadtflughäfen liegen im Zentrum von Ballungsräumen. Sie verfügen über eine Startrollstrecke, die weniger als 2000 Metern lang ist. Es werden lediglich Punkt-zu-Punkt-Flug-

dienste zwischen europäischen Staaten oder innerhalb eines europäischen Staates angeboten. Diese Lage führt insbesondere angesichts hoher Bevölkerungszahlen und -dichten in naher Umgebung zu Problemen. Die Flughäfen Stockholm-Bromma, London City und Belfast City werden laut der Richtlinie 2002/30/EG in der EU als Stadtflughäfen bezeichnet.¹³

Residential vs. Destination Airports

Flughäfen lassen sich ferner nach dem Wohnsitz der Passagiere unterscheiden. Hier spricht man einerseits von "residential airports", d.h. die Mehrzahl der Fluggäste wohnt in der Flughafenregion und andererseits von "destination airports". Sie zeichnen sich dadurch aus, dass die meisten Fluggäste die Flughafenregion als Ferien- oder Arbeitsort nutzen.¹⁴

1.5 Eigentumsverhältnisse

Wem gehört ein Flughafen? Ursprünglich lag der Besitz der Flughäfen beim Staat. Die Zuständigkeiten wurden jedoch im Laufe der Zeit meist den Regionen, an öffentliche Unternehmen oder im Zuge der Privatisierung bzw. zunehmender Öffnung des Kapitals sogar an die Privatwirtschaft übertragen.¹⁵ Als Beispiel dient der Flughafen Düsseldorf International, dessen Gesellschafter jeweils zur Hälfte die Landeshauptstadt Düsseldorf und die Airport Partners GmbH sind.¹⁶

2. Kapazitäten

Der Begriff Kapazität lässt sich in zwei Bereiche untergliedern. Einerseits kann man die Kapazität in der Luft betrachten. Diese bezieht sich auf die Maximalzahl der startenden und landenden Flugzeuge - die 'Slots'. Andererseits lässt sich die Kapazität auch an Land messen - die Bodeninfrastruktur.¹⁷

2.1 Kapazitätsengpässe an Land

Die zur Verfügung stehende Infrastruktur an Flughäfen ist ein wichtiger Bestandteil, um einer effizienten Flughafenbetriebs gerecht zu werden. Ein Mangel an Kapazi-

täten führt zu volkswirtschaftlichen wie auch betriebswirtschaftlichen Einbußen. Das folgende Beispiel verdeutlicht, dass bei Kapazitätsmangel ein Ausbau der Infrastruktur unumgänglich sein kann.



Foto: Flughafen München, 2008

Problembispiel München

Im Rahmen eines von der deutschen Bundesregierung erstellten Masterplans zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur im Jahre 2004 bekommt der Hubflughafen München neben sieben weiteren Flughäfen eine besondere Gewichtung. Der Flughafen München ist von großer internationaler Bedeutung und der zweitgrößte Luftverkehrsstandort in Deutschland. Er zeichnet sich durch eine geringe Mindestumsteigezeit von 30 bis 35 Minuten im internationalen Wettbewerb aus. Doch mit Zunahme des Passagieraufkommens im Luftverkehr gelangt er an seine Kapazitätsgrenzen und könnte dadurch schon bald an Bedeutung verlieren.

Der Aktionsplan der Bundesregierung von 2004 forderte, dass ausreichend Infrastruktur in den verschiedenen Bereichen des Flughafens bereitgestellt wird. Die Realisierung einer Transrapid-Strecke vom Flughafen zum Hauptbahnhof München scheiterte, da das 1,85 Mrd. Euro-Projekt¹⁸ nicht finanziert werden konnte. Dennoch ist eine schnelle Schienenverbindung zwischen dem Flughafen und dem Münchener Hauptbahnhof erforderlich.

Weiterhin soll am Flughafen München eine dritte Start- und Landebahn errichtet werden, um den Kapazitätsengpässen in der Luft und auf den Start- und Landebahnen entgegenzuwirken. So ließen sich



die Kapazitäten am Flughafen München von 90 Starts und Landungen pro Stunde auf 120 erhöhen.¹⁹ Dies würde sich positiv auf das Wachstum auswirken, denn es wird bis 2020 ein jährliches Wachstum der Flugbewegungen von 2,8% prognostiziert. Gegner des Projektes fürchten jedoch infolge des vermehrten Flugzeugaufkommens gesundheitliche Schäden für die Menschen, ausgelöst durch erhöhten Fluglärm und Emissionsausstoß. Weiter wird von einem "Eingriff in das ökologische Gleichgewicht"²⁰, insbesondere - im Zuge der Flächeninanspruchnahme - durch einen Eingriff in die Tier- und Pflanzenwelt, ausgegangen.



Foto: Flughafen München, 2008

Nachdem zur Planung das Raumordnungsverfahren im Februar 2007 positiv abgeschlossen wurde und im Oktober desselben Jahres das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, begannen im Januar 2009 die Erörterungen der knapp 60.000 Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger.²¹ Schließlich muss entsprechend des Masterplans eine Erweiterung der Infrastruktur stets "einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen."²²

Die Inbetriebnahme der dritten Start- und Landebahn ist ab 2011 geplant.²³

Bekämpfung von Kapazitätsengpässen

Nationale Masterpläne

Auf nationaler Ebene wurde 2004 ein "Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur" von der deutschen Bundesregierung in die Wege geleitet. Der Masterplan betrifft in erster Linie die bei-

den Hubflughäfen München und Frankfurt, sowie die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Berlin, Hamburg, Stuttgart und Hannover. Ziel dieses Plans ist es, "einen Beitrag zur Sicherung und Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu leisten."²⁴

Europäischer Masterplan?

In Europa haben ca. 30 große Flughäfen Kapazitätsprobleme. Das Europäische Parlament regte deshalb in einem Initiativbericht an die Europäische Kommission an, dass neben einem nationalen Masterplan auch ein Masterplan auf europäischer Ebene von Vorteil wäre. Dieses Gesamtkonzept ermögliche den Mitgliedstaaten, "nationale und grenzüberschreitende Initiativen zur Schaffung neuer Flughafenkapazitäten für den internationalen Flugverkehr zu schaffen."²⁵

Europäischer Aktionsplan und Observatory zur Flughafenkapazität

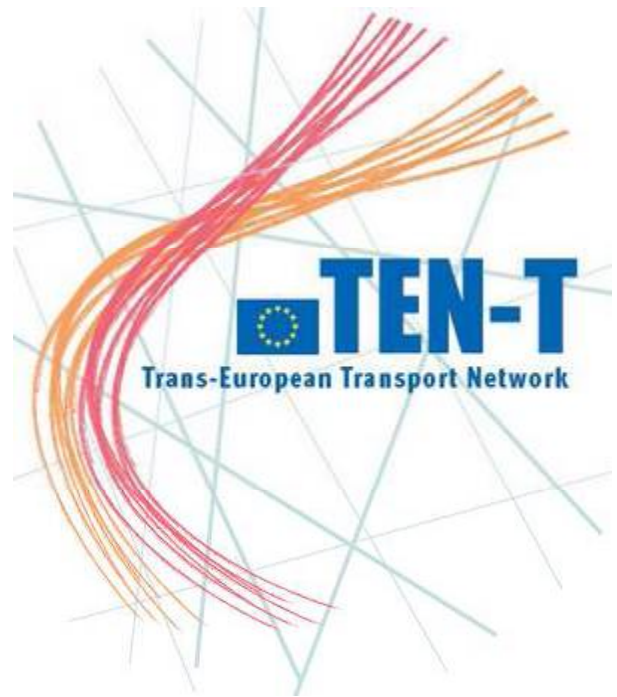
2006 hat die Europäische Kommission einen "Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa" vorgelegt. Auslöser war das stark zunehmende Wachstum im Luftverkehr (ausgenommen zu Zeiten der Finanzkrise).

Die Europäische Kommission zählt die Kapazität an Flughäfen "zu dem am stärksten limitierenden Faktor", gerade dann, wenn die Kapazitäten knapp werden. Es wird davon ausgegangen, dass bei gleichbleibendem Kapazitätsniveau 2025 "mehr als 60 europäische Flughäfen stark überlastet sein"²⁶ werden. Neben der Überlastung der Flughäfen würde es durch eine Kapazitätskrise zu Problemen in der Sicherheit, Effizienz und im Wettbewerb kommen.

Die Europäische Kommission hat aus diesem Grund eine Liste von Maßnahmen aufgestellt, die der Krise entgegenwirken sollen. Zu den fünf Schlüsselmaßnahmen, die Aufgabe der Mitgliedsländer sind, zählen:

- i eine "bessere Ausnutzung der vorhandenen Flughafenkapazitäten" (u. a. in Zusammenarbeit mit Eurocontrol)
- i ein "konsistenter Ansatz für den sicheren Betrieb an Flughäfen" (hierzu gehört u. a. die Kompetenzerweiterung

- i der EASA und die Nutzung von globalen Satellitennavigationssystemen)
- i die "Förderung der "Ko-Modalität", der Integration und Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger" (u. a. mit Hilfe von Finanzmitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung)
- i eine "Verbesserung der Umweltkapazität von Flughäfen und des Planungsrahmens für neue Flughafeninfrastruktur"
- i die "Entwicklung und Umsetzung kosteneffizienter technologischer Lösungen" (u. a. mit Hilfe des europäischen Programms SESAR)



Des Weiteren wurde eine Beobachtungsstelle zur Untersuchung der Flughafenkapazitäten errichtet. Diese wurde am 4. November 2008 durch die Europäische Kommission eröffnet. Ihr gehören alle Mitgliedstaaten, Eurocontrol, SESAR, Hochschulkreise und die Europäische Kommission an. Die neue Beobachtungsstelle soll den Austausch von Daten und Informationen zur Flughafenkapazität erleichtern. Weiterhin kann sie Stellungnahmen abgeben, die als Grundlage für Leitlinien und Richtlinien dienen können. Antonio Tajani, Verkehrskommissar und Vizepräsident der Europäischen Kommission, sagte während der Eröffnungsveranstaltung: "Die Beobachtungsstelle wird uns in unserem Bestreben unterstützen, Kapazitätsengpässe, die infolge des stetigen Wachstums des Luftverkehrs in Zukunft entstehen könnten, unter Einhaltung der Umweltvorschriften zu vermeiden." Die Beobachtungsstelle wurde zur Abarbeitung des vorgesehenen Arbeitsplans für eine Dauer von fünf Jahren errichtet.²⁷

Flughäfen als Teil der TEN-Ts

TEN-Ts sind transeuropäische Verkehrsnetze, die der "Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen"²⁸ dienen und den Güter- und Personenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erleichtern sollen. Damit dies möglich ist, werden Infrastrukturmaßnahmen mit Hilfe von verschiedenen Finanzierungsinstrumenten wie der TEN Haushaltszeile im europäischen Haushalt sowie durch Kohäsionsfonds gefördert. Die internationalen Flughäfen stellen wichtige Schnittstellen im künftigen TEN-Netz dar, die globale Verkehre aufnehmen können. Im Luftverkehrssektor wird beispielsweise der Flughafen Malpensa in Italien gefördert. Weiterhin wird auch das Projekt SESAR mit 350 Millionen Euro gefördert, das künftig die Technologie für einen einheitlichen europäischen Luftraum bereitstellen soll.²⁹

2.2 Kapazitätsengpässe in der Luft

Neben Kapazitätsengpässen an Land nehmen auch die Kapazitätsengpässe in der Luft stetig zu. Die Verordnung 95/93/EWG 'über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft' dient dazu, die



Zeitnischen in der Luft rechtlich zu regeln. Laut ihr wird ein Slot bzw. eine Zeitnische als "flugplanmäßige Start- und Landezeit, die für eine Luftfahrzeugbewegung an einem bestimmten Tag auf einem [...] koordinierten Flughafen zur Verfügung steht oder zugewiesen wird"³⁰, bezeichnet. Diese Zeitnischen werden den Luftverkehrsunternehmen auf eine "unparteiische, diskriminierungsfreie und transparente Weise"³¹ von einem unparteiischen Koordinator zugeteilt, sodass bei Kapazitätsengpässen eine effiziente Nutzung der Kapazitäten gewährleistet wird. Die Luftverkehrsunternehmen müssen nach der "Use-it-or-Lose-it-Regel" den jeweiligen Slot zu 80% pro Flugplanperiode nutzen; anderenfalls fällt der Slot in einen Slotpool und wird neu vergeben.



Foto: Athens International Airport "Eleftherios Venizelos" S.A.

Die zu Beginn genannten aktuellen Zahlen zum Luftverkehr haben verdeutlicht, welche negativen Auswirkungen die aktuelle Finanzkrise auf die Luftverkehrsbranche hat. Zahlreiche Slots können nicht bedient werden, da es an Passagieraufkommen mangelt.³² Die Luftverkehrsunternehmen können dadurch aktuell der "Use-it-or-Lose-it-Regel" nicht gerecht werden und stehen in Gefahr ihre "Großvaterrechte" zu verlieren oder die Slot-Regelung unökonomisch zu bedienen. Aus diesem Grund hat die Europäische Kommission am 10. März 2009 einen Vorschlag zur Aussetzung der "Use-it-or-Lose-it-Regel"

für die Sommersaison 2009 vorgeschlagen.

Für die Gesellschaften würde dies bedeuten, dass sie unwirtschaftlich gewordene Verbindungen aufgeben könnten, ohne jedoch ihre Slot-Rechte für die nächste Saison zu verlieren. Flughäfen kritisieren jedoch diese Entscheidung. Große Flughäfen haben häufig lange Wartelisten von Fluggesellschaften, die auf freie Slots warten. Außerdem wird ihnen durch diesen Vorschlag eine Einbuße in der Einnahme von Start- und Landeentgelten zugemutet.

2.3 Allgemeine Luftfahrt und Geschäftsreiseluftfahrt

Ein weiterer Punkt im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen, der nicht vernachlässigt werden darf, ist die Zunahme der allgemeinen und Geschäftsreiseluftfahrt. Diese Luftfahrt deckt ein Feld ab, das von Sportfliegerei bis hin zum Betrieb hochleistungsfähiger Geschäftsflugzeuge reicht. 2006 machten die allgemeine und die Geschäftsreiseluftfahrt laut Eurocontrol 9% aller Flugbewegungen aus. Die Zahl ist doppelt so schnell gestiegen wie in den übrigen Luftfahrtsegmenten. Aus diesem Grund hat die Europäische Kommission vor einem Jahr eine "Agenda für eine nachhaltige Zukunft der allgemeinen Luftfahrt und der Geschäftsreiseluftfahrt" herausgegeben. Ihr Ziel ist es, durch spezielle Entlastungsbahnen und Flughafenbereiche sowie moderner Technologie, die nur der allgemeinen Luftfahrt und Geschäftsreiseluftfahrt dienen, Kapazitäten an Land und in der Luft zu optimieren.³³

3. Liberalisierung

Das stetige Wachstum in der Luftverkehrsbranche ist zu einem großen Teil durch die Liberalisierung des Luftverkehrs entstanden. Hierfür wurde eine Reihe von Maßnahmen erlassen, die sich insbesondere auf Bodenverkehrsdienste und Beihilfen beziehen.

3.1 Bodenverkehrsdienste

Der erste Schritt in Richtung eines liberalisierten Luftverkehrs war die Öffnung des

Marktes der Bodenabfertigungsdienste durch die Richtlinie 96/67/EG. Bodenverkehrsdienste werden als Dienstleistungen aus den Bereichen administrative Abfertigung, Fluggast-, Gebäck- und Frachtabfertigungen, Vorfeld, Reinigung, Betankung, Stationswartung, Flugbetrieb, Besatzung, Transport und Bordverpflegung beschrieben. Die Dienste können von dem Flughafenbetreiber, von Fluggesellschaften oder von Dritten ausgeführt werden. Die Mitgliedstaaten setzen fest, wie viele Dienstleister die verschiedenen Abfertigungen ausführen dürfen und können die Zahl der Nutzer, die ihre Dienste selbst durchführen, auf zwei begrenzen, sodass einer Marktöffnung nichts im Wege steht.³⁴



Foto: Fraport AG

Ziel der Richtlinie ist weiterhin, die Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen zu senken und die Dienstleistungen zu verbessern. In einem Bericht der Europäischen Kommission über die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG wurden verschiedene Auswirkungen der Marktöffnung beschrieben: Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie hat der erhöhte Wettbewerb zu einem verbesserten Preis-Leistungsverhältnis der Bodenverkehrsdienste geführt. Weiterhin ist die Zahl aller Bodenverkehrsdienste im Durchschnitt gestiegen. Problematisch ist jedoch, dass der Wettbewerbsanstieg sich negativ auf die Beschäftigungsbedingungen ausgewirkt hat. So haben einige Dienstleister qualifizierte Arbeitskräfte entlassen und weniger Qualifizierte für einen geringeren Lohn eingestellt. Ein Rückgang der Beschäftigung lässt sich aber nicht belegen.³⁵ Während die Europäische Kommission im November 2006 im Bereich der Bodenver-

kehrsdienste einen weiteren Liberalisierungsschritt geplant hatte, verhinderte das Europäische Parlament diesen. Es sollte zunächst Bilanz über die 1996 ins Leben gerufene Richtlinie gezogen werden, bevor man eben diese wieder überarbeitet.

3.2 Beihilfen

Um überlasteten Flughäfen entgegenzukommen und die Mobilität der Bürger zu fördern, hat die Europäische Kommission Leitlinien für staatliche Beihilfen aufgestellt, mithilfe dessen die Finanzierung von Flughäfen und der Anlauf von Luftfahrtunternehmen unterstützt werden soll. Staatliche Beihilfen sind - nach europäischer Definition - Fördermittel, die einem „klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse“ dienen müssen. Ist das der Fall, so können sie mit dem gemeinsamen Markt als vereinbar angesehen werden. Zu einem ‚allgemeinen Interesse‘ lässt sich die Zugänglichkeit zu Regionalflughäfen oder die regionale Wirtschaftsförderung zählen. Ferner dürfen Beihilfen die Entwicklung des Handels in der EU nicht beeinträchtigen. Ausgenommen von den Leitlinien sind Flughäfen, dessen Passagierzahl jährlich unter einer Million liegt. Alle weiteren Beihilfen an Flughäfen müssen bei der Europäischen Kommission notifiziert werden, damit Ausbaumaßnahmen nicht zu dauerhaften Subventionen führen. Auch Zuschüsse, die im Rahmen der Finanzierung der Flughafeninfrastruktur an große Flughäfen (> 1 Mio. Passagiere) abgegeben werden, müssen der Europäischen Kommission mitgeteilt werden, da dieser Zuschuss Einfluss auf den Wettbewerb haben könnte.³⁶

3.3 Drittes Liberalisierungspaket

Zwischen 1987 und 1993 wurde zur Auflösung der Kapazitätsbeschränkungen, für eine vollkommen freie Tarifgestaltung sowie für einen freien Marktzugang der Luftverkehr in drei Schritten liberalisiert. Das dritte Liberalisierungspaket, dessen rechtlicher Rahmen in der Verordnung 1008/2008/EG dargelegt wird, besteht aus drei wesentlichen Bereichen, die zunächst in drei einzelnen Verordnungen geregelt wurden, aber durch die Neufas-

sung 1008/2008/EG in einer einzigen Verordnung zusammengelegt wurden. Diese betrifft folgende Themen:

- i "Erteilung von Betriebsgenehmigungen"
- i "Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs"
- i "Flugpreise und Luftfrachtraten"

Durch die Liberalisierung konnte auf der einen Seite eine Effizienzsteigerung der europäischen Fluggesellschaften, ein Wachstumsanreiz und ein vermehrter Wettbewerb festgestellt werden. Im Zeitraum 1993-1998 ist die Zahl der Luftfahrtunternehmen auf dem europäischen Markt von 132 auf 164 Unternehmen gestiegen. Die Zahl der Strecken, die von mehr als zwei Gesellschaften angefliegen werden, hat sich seit 1992 verdreifacht. Weiterführend sind im Allgemeinen die Tarife gesunken. Nur für flexible Flugscheine sind die Preise angestiegen. Das Sinken der Flugpreise ist auf den vermehrten Wettbewerb zurückzuführen. Zahlreiche Luftfahrtunternehmen bedienen immer mehr Strecken. Denn es ist kaum ein neuer Markteintritt und kein Marktaustritt zu verzeichnen.

Außerdem haben Kapazitätsengpässe, teure Bodenabfertigungsdienste sowie der schlechte Zugang zu Slots die Effekte der Liberalisierung verlangsamt.³⁷

Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen

Das dritte Liberalisierungspaket hat, neben den genannten Maßnahmen für einen freieren Luftraum, Regeln für eine Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen aufgestellt. Diese Aufteilung, durchgeführt von den Mitgliedstaaten, stellt einen wichtigen Schritt dar, um große Flughäfen, die von Kapazitätsengpässen geprägt sind, zu entlasten. Dabei ist zu beachten, dass beide Flughäfen dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen müssen und innerhalb von 90 Minuten durch eine angemessene, d.h. häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsinfra-

struktur angebunden sind. Ferner müssen den Luftfahrtunternehmen die für sie erforderlichen Dienstleistungen geboten werden, sodass ihre Geschäftsmöglichkeiten nicht beeinträchtigt werden. Die Absicht der Mitgliedstaaten zur Verkehrsaufteilung wird von der Europäischen Kommission geprüft.

In früheren Richtlinien sprach man in diesem Zusammenhang von einem "Flughafensystem". Ein Flughafensystem beschreibt zwei oder mehr Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen. Die Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Schönefeld, zusammen mit dem ehemaligen Flughafen Berlin-Tempelhof, bildeten beispielsweise ein solches Flughafensystem.³⁸



Foto: Fraport AG

3.4 Flugsicherungsdienste

Die Zunahme im Luftverkehr hat zu wachsenden Problemen geführt, die sich wesentlich durch einen Austausch veralteter Technologien gegen moderne reduzieren lassen. Mit Hilfe des Flugverkehrsmanagements (ATM) lassen sich u. a. Abflugverspätungen und Störungen wegen schlechten Wetters und Unfällen verringern. Das Flugverkehrsmanagement fasst alle Funktionen wie Flugverkehrsdienste, Luftraummanagement und Verkehrsflussregelung zusammen, die für die sichere und effiziente Bewegung von Luftfahrzeugen erforderlich sind. Es wird außerdem mit Hilfe des Programms SESAR (Single European Sky ATM Research) durch die TEN-Ts gefördert.

Das Flugverkehrsmanagement wird im Hinblick auf die Schaffung des Einheitlichen Europäischen Luftraums durch die