

de.<sup>77</sup> Laut Meinung der ADV sind Body-Scanner aber "zukunftsweisend", eine "effektive Kontrollmethode" und neben anderen neuen Technologien "eine Chance zur Verbesserung des Reisekomforts der Passagiere."<sup>78</sup>



### One-Stop-Security

Die Verordnung 300/2008/EG gibt den Anreiz, bei allen Flügen zwischen der EU und Drittländern, die über die Gemeinschaftsstandards entsprechenden Sicherheitsstandards verfügen, einmalige Sicherheitskontrollen einzuführen. Die Durchführung liegt jedoch letzten Endes bei jedem Mitgliedstaat, da die Luftsicherheit eine nationale Aufgabe ist.<sup>79</sup>

Das durch die Verordnung beschriebene Verfahren wird One-Stop-Security genannt. Die Europäische Kommission behauptet dass durch dieses Verfahren immense Kosten in der Luftsicherheitsfinanzierung eingespart werden könnten, wenn man die Passagiere einmalig kontrolliere. Aus diesem Grund wäre es von Vorteil, die einmaligen Sicherheitskontrollen verpflichtend einzusetzen. Das aber setzt eine wechselseitige Anerkennung der jeweiligen Sicherheitsstandards zwischen den Mitgliedsstaaten und deren Flughäfen voraus. Außerdem müssen die Flughäfen über eine entsprechende Infrastruktur verfügen, die eine Trennung zwischen gemäß EU-Anforderungen kontrollierten Passagieren und anderen Passagieren ermöglicht.<sup>80</sup> Die One-Stop-Security würde das Fliegen letztlich auch für die Passagiere wesentlich angenehmer

gestalten, da es Zeit und Unbequemlichkeiten spart.

### Aufgegebenes Gepäck bei No-Show

Die Verordnung 300/2008/EG legt weiterhin fest, dass aufgegebenes Gepäck bei No-Show, d. h. wenn Passagiere nicht zum Flug erscheinen, nicht befördert wird.<sup>81</sup> Diese Festlegung wäre bei moderner Sicherheitstechnologie zum Scannen des Gepäcks nicht mehr erforderlich und sollte abgeschafft werden, da es sehr zeitintensiv ist. Die modernen vierstufigen Kontrollsysteme sind bis jetzt nur auf wenigen Flughäfen vorhanden und verhindern dadurch die einheitliche europäische Abschaffung der Regeln bzgl. des Gepäcks bei No-Show.



### 6.2 Safety: Die Rolle der EASA

'Safety' im Luftverkehr umfasst im Gegensatz zur 'Security' alle technischen und betrieblichen Vorschriften und Standards um das Scheitern eines Fluges zu verhindern. Um eine einheitliche Flugsicherheit in Europa zu erreichen, wurde im Jahre 2002 durch die Verordnung 1592/2002/EG eine Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) errichtet.

Die European Aviation Safety Agency (EASA) dient dazu, dass Aufgaben der Luftfahrtssicherheit und des Umweltschutzes von "einer einzigen speziellen Fachinstanz" verrichtet werden und nicht auf

nationaler Ebene ausgeübt werden. Die Agentur ist eine rechtliche, verwaltungstechnische, finanzielle und in technischen Fragen unabhängige Agentur, die Durchführungsbefugnisse, die ihr durch die oben genannte Verordnung verliehen wurden, ausübt. Zu diesen Durchführungsbefugnissen gehören u. a. das Herausgeben von Leitlinien und Zulassungsspezifikationen, das Ausstellen von Zeugnissen und Zulassungen beispielsweise an Organisationen in Drittländern sowie Forschungsarbeiten.<sup>82</sup> Durch die Verordnung 216/2008/EG wurden die Aufgaben der EASA auf den Flugbetrieb, die Pilotenlizenzen sowie die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern ausgedehnt.<sup>83</sup>

Die EASA befasst sich des Weiteren mit der Überprüfung und Zertifizierung von Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung luftfahrttechnischer Erzeugnisse und Ausrüstungen. Außerdem unterstützt sie die Europäische Kommission durch ihr Fachwissen sowie durch die Ausarbeitung und Vorlegung von notwendigen Maßnahmen im Sicherheitsbereich. Die Europäische Kommission darf ohne Rücksprache mit der Agentur keine Änderungen bezüglich technischer Vorschriften vornehmen.<sup>84</sup>

Im März dieses Jahres wurden im Rahmen der Verabschiedung des Einheitlichen Europäischen Luftraums II die Kompetenzen der EASA auf Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement und die Flugsicherungsdienste ausgedehnt.

### 6.3. Finanzierung

Die Security wie auch die Safety beanspruchen eine hinreichende Finanzierung. Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 ist der Anteil der Kosten für die Luftsicherheit an den gesamten Flughafenbetriebskosten von 5% bis 8% auf 35% angestiegen. 2002 betrugen die Kosten für Sicherheitsmaßnahmen in den damals 15 Mitgliedsstaaten plus Norwegen, Island und die Schweiz geschätzte zwei Milliarden Euro.<sup>85</sup>

Für eine ausreichende Luftsicherheit entstehen die größten Kosten bei der Überprüfung von Passagieren und Fracht durch Sicherheitskontrollen. Diese basieren auf Personalkosten sowie auf Kosten für die

Infrastruktur und Ausrüstung. Da die Luftsicherheit Aufgabe des Mitgliedstaates, in dem sich der Flughafen befindet, ist, liegt auch die Finanzierung der Sicherheit in dessen Hand. Der Mitgliedstaat kann laut Verordnung 300/2008/EG eigens bestimmen, wer in welchem Umfang und unter welchen Umständen für die Kosten der Luftsicherheit aufkommt.<sup>86</sup>

Damit eine solche Finanzierung möglich ist, können die Kosten durch eine Erhebung von Steuern, Gebühren oder Entgelten von den Passagieren und Spediteuren eingezogen werden.

Diese Gelder decken dennoch nur einen geringen Teil der Finanzierung ab, sodass auch die Mitgliedstaaten einen Teil der Kosten tragen müssen.



Foto: Flughafen München, 2009

Die Luftfahrtbranche fordert durch den steigenden Anteil der Luftsicherheitskosten an den Gesamtkosten, insbesondere auch ausgelöst durch neue EU-Sicherheitsbestimmungen, eine höhere finanzielle Beteiligung des Bundes, da der Sicherheitsschutz der gesamten Gesellschaft die Aufgabe des Staates ist und nicht die der Luftfahrtbranche, der Wirtschaft.<sup>87</sup> Somit würde die Beteiligung an der Finanzierung der Sicherheit durch öffentliche Mittel auch nicht unter die Rubrik 'staatliche Beihilfen' fallen. Das Europäische Parlament unterstützt, dass "die Mitgliedstaaten die Kosten für strengere als von der EU geforderten Maßnahmen zumindest teilweise aus öffentlichen Mitteln begleichen sollten."<sup>88</sup>

Für Passagiere, Spediteure und Luftfahrtunternehmen ist es wichtig, dass die Kosten transparent angegeben werden, damit eine mögliche Diskriminierung ausgeschlossen werden kann. Hier sind jedoch

noch Probleme festzustellen: der Verbraucher kann nicht einsehen, ob die Höhe des Betrages, der für die Luftsicherheit berechnet wird, auch der wahren Höhe entspricht. Abhilfe könnten Mindeststandards innerhalb der EU schaffen wie sie von der Europäischen Kommission erwägt werden.<sup>89</sup>

## 7. Passagiere

Jeder Bürger soll die Möglichkeit haben alle Leistungen zur Daseinsvorsorge in Anspruch nehmen zu können. Zu den Leistungen der Daseinsvorsorge zählt die Benutzung von Flughäfen. Damit dies für alle Bürger möglich ist, wurde die Verordnung 1107/2006/EG verabschiedet. Ungefähr ein Drittel der EU-Bevölkerung leidet an eingeschränkter Mobilität.<sup>90</sup> Die genannte Verordnung dient dazu, Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Behinderung die Benutzung von Flughäfen zu ermöglichen.

### 7.1 PRM

Am 5. Juli 2008 haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union eine Verordnung verabschiedet, die die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität regelt.

Leistungsorgane der jeweiligen Flughäfen müssen Hilfe leisten, damit der behinderte Mensch oder die Person mit eingeschränkter Mobilität ihren gebuchten Flug antreten kann. Diese Hilfe beginnt bei Betreten des Flughafens an ausgewiesenen Ankunftsorten und endet beim Verlassen des Flugsteigs. Seitens des Passagiers muss beachtet werden, die Behinderung bzw. die eingeschränkte Mobilität 48 Stunden vor der Abflugszeit seines gebuchten Fluges bekannt zu geben. Andernfalls kann das Leistungsorgan des jeweiligen Flughafens lediglich "im Rahmen des Möglichen"<sup>91</sup> dem betroffenen Passagier Hilfe leisten, damit er den gebuchten Flug antreten kann.<sup>92</sup>

Für zahlreiche Flughäfen können Qualitätsparameter im Internet abgerufen werden, die darstellen, mit welcher Hilfe angemeldete Fluggäste mit Behinderung

oder Mobilitätseinschränkung rechnen dürfen.



Foto: Aeroport de Charleroi Bruxelles Sud

### 7.2 Haftung von Flughäfen

Für die Minimierung der Folgen, die durch die Zerstörung oder den Verlust von Mobilitätshilfen entstanden sind, wurde in der Verordnung 1107/2006/EG festgelegt, dass in diesem Fall schnelle Lösungen wie ein vorübergehender Ersatz für die beschädigte oder verlorengegangene Mobilitätshilfe, gefunden werden müssen.

Sollte es durch Verschulden des Flughafens oder der Luftfahrtunternehmen zur Zerstörung, Beschädigung oder dem Verlust von Mobilitätshilfen von Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität kommen, so haften diese "gemäß den internationalen, gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Rechtsvorschriften" dafür.<sup>93</sup>

- 
- <sup>1</sup> Eurostat (1/2009): Statistics in focus.
- <sup>2</sup> Europäische Kommission (2009): *Facts and Key Developments on Air Transport*.  
[http://ec.europa.eu/transport/air/doc/facts\\_key\\_developments.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/doc/facts_key_developments.pdf)
- <sup>3</sup> ACI Press Release November 2008
- <sup>4</sup> ACI Press Release Februar 2009
- <sup>5</sup> ADV Monatsstatistik Januar 2009
- <sup>6</sup> ACI Press Release Januar 2009
- <sup>7</sup> <http://www.airport-weeze.de/pressemeldungen/2009-01-12.php?lang=en>
- <sup>8</sup> Richtlinie 96/67/EG
- <sup>9</sup> Amtsblatt C 312 vom 9.12.2005
- <sup>10</sup> Initiative "Luftverkehr für Deutschland": *Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland*. S. 126
- <sup>11</sup> Initiative Luftverkehr (2006): *Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur*
- <sup>12</sup> Deutsche Bank Research (2005): *Studie "Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen"*.
- <sup>13</sup> Richtlinie 2002/30/EG
- <sup>14</sup> ARC "Climate Change and Airport Regions"
- <sup>15</sup> Amtsblatt C 312 vom 9.12.2005
- <sup>16</sup> ADV (2008): *Gesellschafter und Beteiligungsverhältnisse - internationale Verkehrsflughäfen*
- <sup>17</sup> KOM(2006) 819
- <sup>18</sup> Handelsblatt (2008): *Flughafen drängt auf Ausbau*.
- <sup>19</sup> Handelsblatt (2008): *Flughafen drängt auf Ausbau*.
- <sup>20</sup> Welt Online (2008): *Ausbau des Airports München vor Riesenbüroden*.
- <sup>21</sup> <https://www.muc-ausbau.de/Zeitplan/index.html>
- <sup>22</sup> Entwurf des Flughafenkonzeptes der Bundesregion, Masterplan 2008
- <sup>23</sup> Flughafen München. (2008): *Die dritte Start- und Landebahn am Flughafen München. Planung für die Zukunft*.
- <sup>24</sup> Initiative Luftverkehr (2006): *Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur*
- <sup>25</sup> 2007/2009 (INI): *Flughafenkapazität und Bodenabfertigung: der Weg zu mehr Effizienz*
- <sup>26</sup> ÖNÖ [www.ono.at/2009/01/08/1629](http://www.ono.at/2009/01/08/1629)
- <sup>27</sup> IP/08/1629
- <sup>28</sup> EU-Vertrag, Titel XV, Artikel 154
- <sup>29</sup> EurActiv.com: *TEN-V: Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes*
- <sup>30</sup> VO 95/1993/EWG
- <sup>31</sup> VO 95/1993/EWG
- <sup>32</sup> IP/09/375
- <sup>33</sup> KOM (2007) 869
- <sup>34</sup> Richtlinie 96/67/EG
- <sup>35</sup> KOM 96/67/EC
- <sup>36</sup> Amtsblatt C 312 vom 9.12.2005
- <sup>37</sup> KOM/2000/0580
- <sup>38</sup> VO 2408/92/EG
- <sup>39</sup> VO 549/2004/EG
- <sup>40</sup> ADV Pressemitteilung 07/2009
- <sup>41</sup> Richtlinie 2009/12/EG
- <sup>42</sup> SPIEGEL ONLINE: *Frankfurt und München erheben Airportgebühr*
- <sup>43</sup> Richtlinie 2008/101/EG
- <sup>44</sup> BMVBS-Homepage
- <sup>45</sup> FAZ.NET: *Start- und Landeentgelte werden an den Schadstoffausstoß gekoppelt*
- <sup>46</sup> SPIEGEL ONLINE "Frankfurt und München erheben Airportgebühr"
- <sup>47</sup> [http://www.co2-handel.de/article341\\_6843.html](http://www.co2-handel.de/article341_6843.html)
- <sup>48</sup> ADV- Antwort zum Thema Pilotprojekt
- <sup>49</sup> <http://www.adv.aero/laerm.html>: *Lärm*
- <sup>50</sup> Richtlinie 2002/30/EG, Richtlinie 92/14/EWG
- <sup>51</sup> ADV: *Daten und Fakten zum Nachtflugverkehr*
- <sup>52</sup> ADV: *Daten und Fakten zum Nachtflugverkehr*
- <sup>53</sup> Vorschlag (2002) C 103
- <sup>54</sup> Vorschlag (2002) C 103
- <sup>55</sup> <http://www.adv.aero/laerm.html>: *Lärm*
- <sup>56</sup> Amtsblatt C 312 vom 9.12.2005
- <sup>57</sup> Netzwerkgruppe Flughäfen: Politisches Papier zum EU-Beihilferecht
- <sup>58</sup> ADV Pressemitteilung 01/2009

- 
- <sup>59</sup> ACI EUROPE Airport Traffic Report - Dezember 2008
- <sup>60</sup> KOM (2003) C 256
- <sup>61</sup> Amtsblatt C 312 vom 9.12.2005
- <sup>62</sup> Deutsche Bank Research (2005): *Studie "Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen"*
- <sup>63</sup> Initiative "Luftverkehr für Deutschland": *Luftverkehr - ein zentraler Standortfaktor für die deutsche Volkswirtschaft*
- <sup>64</sup> Initiative "Luftverkehr für Deutschland": *Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland*
- <sup>65</sup> ADV Pressemitteilung 03/2009
- <sup>66</sup> ADV Pressemitteilung 03/2009
- <sup>67</sup> [http://www.hahn-airport.de/default.aspx?cc=de&dataid=509596&menu=press\\_archive](http://www.hahn-airport.de/default.aspx?cc=de&dataid=509596&menu=press_archive)
- <sup>68</sup> Auszug aus einer Antwort des Flughafen Weeze, März 2009
- <sup>69</sup> [http://www.airport-weeze.de/6-1\\_business-park\\_das\\_projekt.php](http://www.airport-weeze.de/6-1_business-park_das_projekt.php)
- <sup>70</sup> Auszug aus einer Antwort des Flughafen Weeze, März 2009
- <sup>71</sup> ADV Pressemitteilung 97/2008
- <sup>72</sup> ADV Low Cost Monitor 2/2008
- <sup>73</sup> ADV Low Cost Monitor 2/2008
- <sup>74</sup> Initiative "Luftverkehr für Deutschland": *Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland*, S. 126
- <sup>75</sup> Spiegel Online
- <sup>76</sup> ZDF
- <sup>77</sup> BARIG news November 2008
- <sup>78</sup> ADV Pressemitteilung 18/2008
- <sup>79</sup> VO 300/2008/EG
- <sup>80</sup> KOM (2009) 30: Bericht der Kommission zur Finanzierung der Luftsicherheit
- <sup>81</sup> VO 300/2008/EG
- <sup>82</sup> VO 1592/2002/EG
- <sup>83</sup> KOM (2008) 0128
- <sup>84</sup> VO 1592/2002/EG
- <sup>85</sup> KOM (2009) 30: Bericht der Kommission zur Finanzierung der Luftsicherheit.
- <sup>86</sup> VO 300/2008/EG
- <sup>87</sup> BARIG news November 2008
- <sup>88</sup> KOM (2009) 30: Bericht der Kommission zur Finanzierung der Luftsicherheit
- <sup>89</sup> KOM (2009) 30: Bericht der Kommission zur Finanzierung der Luftsicherheit
- <sup>90</sup> IP/08/1204
- <sup>91</sup> VO 1107/2006/EG
- <sup>92</sup> VO 1107/2006/EG
- <sup>93</sup> VO 1107/2006/EG





**Bisher sind folgende Ausgaben der Broschürenreihe "Europäische Verkehrspolitik" erschienen (abrufbar unter [www.ulrich-stockmann.de](http://www.ulrich-stockmann.de)):**

- i "Europäische Luftverkehrspolitik" (1/2003)
- i "Europäische Luftverkehrspolitik" (2/2004)
- i "Europäische Luftverkehrspolitik" (3/2005)
- i "Emissionshandel im Luftverkehr" (4/2006)
- i "Europäische Luftverkehrspolitik" (5/2006)
- i "Slots im Luftverkehr" (6/2007)
- i "Europäische Luftverkehrspolitik" (7/2007)
- i "Sicherheit im Luftverkehr" (8/2007)
- i "Europäische Gesetzgebung zur Flugsicherheit" (9/2007)
- i "Passagierrechte im Luftverkehr" (10/2008)
- i "Europäische Luftverkehrspolitik" (11/2008)
- i "Innovative Luftfahrttechnik" (12/2008)

Ulrich Stockmann Verlag für  
Wirtschaftswissenschaften

<p>Ulrich Stockmann Verlag für Wirtschaftswissenschaften</p> <p>Postfach 12 36 D-3432 Kassel</p> <p>Telefon (0521) 11 90-0 Telex 7 220 1190 1 Fax (0521) 11 90-2201</p> <p>E-Mail: <a href="mailto:info@ulrich-stockmann.de">info@ulrich-stockmann.de</a></p> <p>Internet: <a href="http://www.ulrich-stockmann.de">www.ulrich-stockmann.de</a></p>	<p>Ulrich Stockmann Verlag für Wirtschaftswissenschaften</p> <p>Postfach 12 36 D-3432 Kassel</p> <p>Telefon (0521) 11 90-0 Telex 7 220 1190 1 Fax (0521) 11 90-2201</p> <p>E-Mail: <a href="mailto:info@ulrich-stockmann.de">info@ulrich-stockmann.de</a></p> <p>Internet: <a href="http://www.ulrich-stockmann.de">www.ulrich-stockmann.de</a></p>
---	---