

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie als
Oberste Zivilluftfahrtbehörde
Abt. II/L1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Postfach 1
A-1300 Wien-Flughafen
Tel.: (+43-1) 7007-23600
Fax: (+43-1) 7007-23615
e-mail: office@aov.at
Zeichen: AÖV/WG/sv/031
Schwechat, 5. Oktober 2007

Novelle Flughafen - Bodenabfertigungsgesetz (BGBl 97/1998)

Sehr geehrte Damen und Herren !

Die Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen erlaubt sich innerhalb offener Frist zum gegenständlichen Entwurf wie folgt Stellung zu nehmen.

Allgemeine Anmerkungen:

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass weite Teile des Novellierungsvorschlages positiv zu beurteilen sind, da sie darauf abzielen, operative Umsetzungen zu erleichtern und mehr Transparenz in den Auswahlprozess zu bringen. Gleichzeitig erhebt sich aber die Frage, ob in einzelnen Bereichen nicht weitergehende Änderungen erforderlich wären und ob alle Änderungsvorschläge durch den Rahmen der EU-Richtlinie gedeckt sind.

Seitens der AÖV wird daher angeregt, den § 2 FBG – Trennung der Tätigkeitsbereiche so zu ändern, dass die bisherige Benachteiligung des Leitungsorgans abgeschafft wird und Abs. 2 wie folgt lautet:

"Das Leitungsorgan und die zugelassenen Dienstleister haben nachzuweisen, dass zwischen ihrer Tätigkeit als Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten und ihren übrigen Tätigkeiten keine Finanzflüsse stattfinden."

Spezifische Anmerkungen

Ad. 6. und 7:

Zu 6. und 7. (Änderung § 3 (4) des FBG) wird vorgeslagen, die Frist, zu welcher Eigenabfertiger die Aufnahme bzw. Beendigung der Eigenabfertigung, sowie die Art und den Umfang bekannt zu geben haben, mit 8 Wochen festzulegen.
Die Aufnahme bzw. Erstellung der Eigenabfertigung erfordert wesentliche Vorlauffristen sowohl bei der Airline als auch beim Leitungsorgan, sodass solche Entscheidungen nicht zwei Wochen vor Aufnahme der Tätigkeit getroffen werden können, sondern bereits viel früher geplant werden sollten. Daher erscheint es nur Recht und billig, dass solche Entscheidungen 2 Monate im Voraus dem Zivilflugplatzhalter mitgeteilt werden müssen.

Gleichzeitig ist dieser Zeitraum auch dadurch begründet, dass bei Einstellung der Selbstabfertigung durch die Fluggesellschaft die Abfertigung durch einen Dienstleister, nach Vorstellung der Behörde auf jeden Fall aber verpflichtend durch den Zivilflugplatzhalter, übernommen werden muss (siehe Änderungsvorschlag zu § 7), wenn kein Dienstleister die in Frage stehenden Bodenabfertigungsdienst übernehmen will.

Wenn schon in diesem Absatz Fristen vorgegeben werden, so sollte auch in anderen Bestimmungen dieses Novellierungsvorschlages (z.B. § 6 (4b) die Wortfolge „angemessene Frist“ durch konkrete Friststetzung ersetzt werden.

Ad 10.:

Die „redaktionelle“ Änderung in § 5 (2) von „gewährleistet“ auf „nicht gefährdet“ ist insoweit entbehrlich, als der Zivilflugplatzhalter sowieso den „sicheren und wirtschaftlichen“ Betrieb gemäß § 74 (3) LFG zu „gewährleisten“ hat.

Ad 11.:

Mit dem Vorschlag zur Änderung von § 5 (3) wird direkt in die unternehmerische Gestaltungsfreiheit des Zivilflugplatzes eingegriffen. Daher ist dieser Vorschlag abzulehnen. Der Vorschlag der Behörde beraubt durch die Streichung von § 5 (2) dem Flughafen die Möglichkeit, in Zukunft das Betreiben von Anlagen der zentralen Infrastruktur an Dritte zu übertragen. Anlagen, die schon vor der Verabschiedung dieses Bundesgesetz bereits zum Betrieb an Dritte übertragen wurden, dürfen dagegen auch in Zukunft übertragen werden.

Ad 21.:

Die Änderungsvorschläge zum § 7 FBG - geltende Fassung sind unklar. Es soll dem Leitungsorgan eine, wenn auch nur ersatzweise Betriebspflicht samt damit einhergehende Vorhalteverpflichtung für jene Bodenabfertigungsdienst übertragen werden, die aus welchen Gründen auch immer nicht erbracht werden. So kann es z.B. passieren, dass aufgrund einer verzögerten Entscheidungsfindung durch die Genehmigungsbehörde das Leitungsorgan verpflichtet wird, die in Frage stehenden Dienste zu erbringen.

Bei Durchsicht der in der Bodenabfertigungsrichtlinie aufgeführten Dienstleistungen ist weiters festzustellen, dass Zivilflugplatzhalter bzw. das Leitungsorgan einzelne Tätigkeiten gar nicht durchführen kann (z.B. Flugbetriebs- und Besatzungsdienste oder Betankungsdienste) bzw. aufgrund nicht vorhandener Lizenzen nicht darf (z.B. Stationswartungsdienste).
Es erscheint also notwendig, hier Neuformulierungen, die praxisorientierter sind, zu erarbeiten.

Ad 25.:

Die vorgeschlagene Änderung des § 10 (2) FBG – geltende Fassung ist sachlich nicht gerechtfertigt, rechtlich durch die EU-Richtlinie über die Bodenabfertigung nicht gedeckt und widerspricht § 74 LFG. Daher ist diese Bestimmung abzulehnen.

Die Zivilflugplatzhalter unterliegen den Bestimmungen der behördlich genehmigten Zivilflugplatz-Betriebsordnungen, einen Teil davon bilden die Tarifordnungen, die auf Antrag behördlich zu genehmigen sind.

Der Textvorschlag ist unpräzise, da die „erforderlichen Kriterien“ für die Genehmigung nicht definiert sind, oder was die Behörde unter „angemessener Frist“ zur Festlegung des rechtmäßigen Infrastrukturtarifes versteht. In Verbindung mit der Betriebspflicht und dem Kontrahierungszwang im Bereich der zentralen Infrastruktur sowie den Änderungsvorschlägen im neuen Artikel 14a und Begriffen wie „erforderlichen Kriterien“ und „angemessener Frist“ ist es aus Sicht der AÖV erforderlich, sowohl den Änderungsvorschlag zum § 10 (2) als auch zum neuen Artikel 14a nicht nur inhaltlich sondern auch redaktionell zu überarbeiten, um die Einhaltung der Bestimmungen von § 74 (3) LFG und der Zivilflugplatz-Betriebsordnung BGBl 72/1962 sicherzustellen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
Arbeitsgemeinschaft Österreichischer
Verkehrsflughäfen

Vdir. DI. Gerhard Schmid
Präsident