



# Österreichischer Städtebund

Rathaus  
1082 Wien

Telefon 40 00

Telefax international 0043-1-4000-7135

Telefax national 0222-4000-99-89980

13/SN-162/ME

Bundesgesetz über die Öffnung  
des Zugangs zum Markt der  
Bodenabfertigungsdienste auf  
Flughäfen (Bodenabfertigungs-  
gesetz 1997 - BAG 1997)

Wien, am 19. September 1997  
Schneider/Gai/S:Parlament\_B  
Klappe 899 95  
640/864/97

An die  
Parlamentsdirektion

Parlament  
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF

Zl. .... 54-GE/19-97

Datum: 22. SEP. 1997

Verteilt ..... 24.9.97

*Dr. Klausgraber*

Unter Bezugnahme auf den vom Bundesministerium für Wissen-  
schaft und Verkehr übermittelten Entwurf eines Bundes-  
gesetzes, mit dem das Bodenabfertigungsgesetz 1997 geändert  
wird, gestattet sich der Österreichische Städtebund, anbei  
25 Ausfertigungen seiner nachträglichen Stellungnahme zu  
übermitteln.

i.A.

*Walter Kettner*  
(Walter Kettner)

Beilage

Neue Internet-Adresse: <http://staedtebund.wien.at/>

E-Mail-Adresse: [post@stb.or.at](mailto:post@stb.or.at)



# Österreichischer Städtebund

Rathaus  
1082 Wien  
Telefon 40 00

Telefax international 0043-1-4000-7135  
Telefax national 0222-4000-99-89980

Bundesgesetz über die Öffnung  
des Zugangs zum Markt der  
Bodenabfertigungsdienste auf  
Flughäfen (Bodenabfertigungs-  
gesetz 1997 - BAG 1997)

Wien, am 19. September 1997  
Schneider/Gai/S:Nachtrag Boden  
Klappe 899 95  
640/864/97

**Ihre Zahl: 58112/18-27/97**

An das  
Bundesministerium  
für Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 Wien

In Ergänzung zur mit Schreiben vom 15. September 1997 erfolgten  
Stellungnahme des Österreichischen Städtebundes wird eine  
Stellungnahme der Landesgruppe Oberösterreich nachgereicht.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig der  
Parlamentsdirektion übermittelt.

i.A.

(Walter Kettner)

Neue Internet-Adresse: <http://staedtebund.wien.at/>  
E-Mail-Adresse: [post@stb.or.at](mailto:post@stb.or.at)



# Österreichischer Städtebund

Landesgruppe  
Oberösterreich

Bearbeiter:  
Mag. Polleichtner

Österreichischer Städtebund  
Sekretariat  
Rathaus  
1082 Wien

Linz, 1. 9. 1997

GZ 000-3-15

Betreff: Bundesgesetz über die Öffnung  
des Zugangs zum Markt der Boden-  
abfertigungsdienste auf Flug-  
häfen (Bodenabfertigungsgesetz  
1997 - BAG 1997)  
zu GZ 58112/18-Z7/97

Bezug: Schneider/Kr vom 22.7.1997;  
Zl. 640/864/97

Zu dem vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr ausgearbeiteten, im Betreff angeführten Gesetzentwurf wird seitens der Landesgruppe Oberösterreich wie folgt Stellung genommen:

Zu § 1 Pkt. 5:

Es wird als sinnvoll erachtet, zur Klarstellung konkret anzugeben, was unter Mehrheitsbeteiligung verstanden wird. Nach dem Wort "Mehrheitsbeteiligung" sollte daher der Nebensatz ",somit mehr als 50 %," eingefügt werden.

Zu § 1 Pkt. 7:

Um die Möglichkeit zu schaffen, auf einzelnen Flughäfen auch andere Dienste zur zentralen Infrastruktur zu erklären, sollte der letzte Halbsatz des § 1 Pkt. 7 mit dem Wortlaut "... das sind die Gepäcksortier-, Enteisungs-, Abwasserreinigungs- und Treibstoffverteilungsanlagen" gestrichen werden.

5,7 t einsetzen, nicht unmittelbar im Nutzerausschuß, sondern beispielsweise durch einen Verband vertreten werden.

Zu § 3 Abs. 4:

Um die Teilnahme des Leitungsorganes als Beobachter zu gewährleisten, wird angeregt, dem § 3 Abs. 4 folgenden Satz anzufügen:  
**"Das Leitungsorgan nimmt bei formellen Sitzungen des Nutzerausschusses den Status eines Beobachters ein."**

Zu § 4 Abs. 4:

Diesbezüglich sollte sichergestellt werden, daß sowohl bei Aufnahme als auch bei Beendigung einer Selbstabfertigung eine ausreichende Zeitspanne vorausgeht, die es den Flughäfen ermöglicht, kapazitätsmäßige Einschränkungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen zu setzen.

Zu § 5 Abs. 9:

Es wird vorgeschlagen, die Beschränkungen nach den Abs. 5 oder 6 nicht von der vorherigen Zustimmung der Europäischen Kommission abhängig zu machen. Vielmehr sollte der Europäische Kommission diesbezüglich ein Genehmigungs- oder Ablehnungsrecht eingeräumt werden. Bis zu einer etwaigen Genehmigung oder Ablehnung sollte die Beschränkung daher gültig sein.

Zu § 6 Abs. 2:

Die im Entwurf vorgeschlagene Bewilligungspflicht für das Übertragen des Betreibers einer zentralen Infrastruktureinrichtung an einen Dritten durch das Leitungsorgan würde die Autonomie der Zivilflugplatzhalter einschränken und erscheint weder begründbar noch erforderlich. Es wird daher vorgeschlagen, den § 6 Abs. 2 wie folgt zu formulieren:

**"Der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen kann vom Leitungsorgan gegen Entgelt an einen Dritten vergeben werden, wobei insbesondere die Betriebssicherheit des Flughafens gewährleistet sein muß."**

- 4 -

Zu § 7 Abs. 1:

An die Zivilflugplatzhalter sollen bei Ausschreibungsverfahren nicht höhere Anforderungen gestellt werden, als für jedes andere Unternehmen auch. Weiters könnte es in diesem Zusammenhang bei den österreichischen Bundesländerflughäfen bezüglich der Beauftragung von Luftverkehrsgesellschaften zur Durchführung von Traffic Handling-Dienstleistungen im sogenannten Subcontracting zu Problemen kommen. Hier sollten allenfalls Übergangsfristen vorgesehen werden, die eine Auflösung dieser Verträge bzw. eine formell richtige Beantragung ohne Schadenersatzforderungen durch Luftverkehrsgesellschaften ermöglichen. Es wird daher vorgeschlagen, den § 7 Abs. 1 wie folgt zu formulieren:

"Das Leitungsorgan hat in den Fällen des § 5 Abs. 1 bis 6 die Vergabe von Dienstleistungen, die er nicht selbst erbringt, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften nach Maßgabe der einschlägigen Vergabenormen öffentlich auszuschreiben."

Zu § 7 Abs. 2:

Die Inhalte eines Pflichtenheftes und technischer Spezifikationen sind naturgemäß am effizientesten vom Leitungsorgan festzulegen. § 7 Abs. 2 sollte daher lauten:

"Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten kann von der Erfüllung eines Pflichtenheftes oder technischer Spezifikationen, welche durch das Leitungsorgan festgelegt werden, abhängig gemacht werden."

Zu § 8 Abs. 2 Z. 2:

Diesbezüglich sollte die Definition, die auch in der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.10.1996 verwendet wird, vorgesehen werden. Es sollte daher in der Z. 2 vor dem Wort "Versicherungsdeckung" das Wort "ausreichende" eingefügt werden.

Zu § 8 Abs. 4:

Eine kürzere Dauer der Bewilligung würde gewährleisten, daß sich Qualitätsmängel der Dienstleister sich nur über einen kürzeren Zeitraum bemerkbar machen würden. Diesbezüglich wird vorge-

schlagen, die Bewilligung nur für die Dauer von höchstens fünf Jahren zu erteilen.

Zu § 8 Abs. 5:

Da sich die Flughäfen wirtschaftlich und organisatorisch auf den erteilten Bewilligungszeitraum einrichten, sollte bei Einstellung der Tätigkeit durch den Dienstleister die daraus entstehenden wirtschaftlichen Nachteile für die Flughäfen auch der Verursacher, also der Dienstleister, nach Schadenersatzrechtlichen Grundsätzen tragen.

Es wird daher vorgeschlagen, den § 8 Abs. 5 wie folgt zu formulieren:

"Stellt ein Dienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des erteilten Bewilligungszeitraumes ein, so ist er nach dem gleichen Verfahren durch einen anderen zu ersetzen. Weiters ist der Dienstleister in diesem Fall für jene Kosten bzw. entgangene Gewinne schadenersatzpflichtig, welche dem Leitungsorgan dadurch entstehen."

Zu § 9 Abs. 1:

Diesbezüglich wird angeregt, einen Punkt 5. des Widerrufs der Zulassung anzufügen, nämlich, daß auf Antrag des Leitungsorganes wegen wiederholter Verstöße gegen die Sicherheit und Auflagen des Flugplatzhalters die Zulassung von der Genehmigungsbehörde widerrufen werden kann.

Zu § 9 Abs. 2:

Um dem Leitungsorgan ausreichend Zeit für entsprechende Dispositionen zu geben, sollte vor dem Wort "vor Wirksamwerden" das Wort "rechtzeitig" eingefügt werden.

Zu § 11:

Weil das Leitungsorgan am effizientesten die Aufsicht und die Aufrechterhaltung des ungestörten Betriebsablaufes kontrollieren sowie eine Aufstellung der zentralen Infrastruktureinrichtungen und sonstigen Einrichtungen vornehmen kann, wird vorgeschlagen, im § 11 einen Abs. 3 einzufügen, der die Aufsichtspflicht des

- 6 -

Leitungsorganes und die Aufrechterhaltung eines ungestörten Betriebsablaufes regelt. § 11 Abs. 3 sollte wie folgt lauten: "Eine Aufstellung, welche zentralen Infrastruktureinrichtungen und welche sonstigen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden, kann nur durch den Flugplatzhalter erfolgen. Neben einer Festlegung der zentralen Infrastruktureinrichtungen soll auch eine Festlegung der sonstigen Einrichtungen, die gegen Entgelt im Sinne des § 11 Abs. 2 genutzt werden können, durch den Flugplatzhalter erfolgen."

Zu § 15:

Die österreichische Rechtslage (vgl. § 14 Zivilflugplatzbetriebsordnung) gewährt den Nutzern bereits zur Zeit die Möglichkeit der Selbstabfertigung, welche jedoch bisher weitgehend nicht genutzt wurde. Eine Umsetzung des Art. 1 Abs. 1a und 1b der Richtlinie 96/67/EG des Rates für Bodenabfertigungsdienste vom 15.10.1996 im BAG wäre für alle Beteiligten sinnvoll, da lt. Bemerkungen der Kommission zu diesem Punkt erst ab den in Art. 1 Abs. 1b der o.a. Richtlinie genannten Schwellenwerten (1 Mio Fluggäste oder 25.000 t Fracht) eine Selbstabfertigung rentabel erscheint. Weiters würden die Kosten aufgrund dieses § 15 für kleinere Flughäfen, auf welche durch ggst. Richtlinienbestimmung Bedacht genommen wurde, unverhältnismäßig ansteigen. Eine Aufnahme der Bestimmung des Art. 1 Abs. 1a und 1b der o.a. Richtlinie des Rates in das BAG müßte allerdings eine Änderung des § 14 Zivilflugplatzbetriebsordnung nach sich ziehen. Aus den oben dargelegten Gründen wird daher vorgeschlagen, auch für die Bestimmung des § 5 Abs. 1 eine diesbezügliche Übergangsbestimmung für jene Flughäfen vorzusehen, die die oben genannten Schwellenwerte (1 Mio Fluggäste oder 25.000 t Fracht) nicht erreichen.

Allgemeines:

Sollte die Durchführung von Selbst- bzw. Drittabfertigung nicht gemäß Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz als Betriebsübergang im Sinne dieses Gesetzes bzw. im Sinne der Betriebsübergangsrichtlinie (RL 77/187/EWG) angesehen werden, so wird vorge-

schlagen, den Art. 18 der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.10.1996 für Bodenabfertigungsdienste im BAG wie folgt umzusetzen. Art. 18 der o.a. Richtlinie für Bodenabfertigungsdienste (sozialer Schutz und Umweltschutz) lautet:

"Die Mitgliedsstaaten können unbeschadet der Anwendung der Richtlinie und unter Wahrung der übrigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der Rechte der Arbeitnehmer und den Schutz der Umwelt sicherzustellen."

Es wird vorgeschlagen, eine Bestimmung im BAG aufzunehmen, um den o.a. Art. 18 der Richtlinie im innerstaatlichen Recht umzusetzen. Es sollte daher folgende Bestimmung im BAG aufgenommen werden:

"Das Leitungsorgan ist berechtigt,

1. von einem Selbstabfertiger oder Dienstleister die Übernahme von Beschäftigten entsprechend dem übernommenen Arbeitsvolumen zu verlangen, die den auf diesen Selbstabfertiger oder Dienstleister übergehenden Bodenabfertigungsdiensten zuzuordnen sind oder
2. bei Ablehnung der Übernahme der Beschäftigten die ihm entstehenden Aufwendungen bei der Festlegung des Entgeltes für den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen gem. § 11 BAG zu berücksichtigen."

Diese Regelung würde dem Schutz der Beschäftigten auf den Flugplätzen dienen, ohne damit das Liberalisierungsziel zu gefährden. Es würde sichergestellt werden, daß die Arbeitsplätze der Beschäftigten erhalten bleiben bzw. daß im Falle eines Betriebsüberganges die Beschäftigten mitübernommen werden müßten oder bei Ablehnung dieser Übernahme die beim Leitungsorgan auftretenden Kosten von den betreffenden Selbstabfertigern und Dienstleistern und nicht vom Leitungsorgan zu tragen wären.

Die Auswahl der zu übernehmenden Mitarbeiter sollte, das Einverständnis der betreffenden Mitarbeiter vorausgesetzt, das Leitungsorgan gemeinsam mit dem Betriebsrat nach objektiven und sachgerechten Kriterien treffen. Weiters wäre durch eine Über-