



---

## Sachstand

---

### Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG in ausgewählten europäischen Ländern

**Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG in ausgewählten europäischen Ländern**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 021/23  
Abschluss der Arbeit: 03.05.2023  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Situation in Deutschland</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Situation in ausgewählten europäischen Ländern</b>	<b>4</b>
3.1.	Dänemark	4
3.1.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	4
3.1.2.	Marktveränderungen	5
3.1.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	5
3.2.	Estland	5
3.3.	Frankreich	5
3.3.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	5
3.3.2.	Marktveränderungen	6
3.3.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	7
3.4.	Lettland	7
3.4.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	7
3.4.2.	Marktveränderungen	8
3.4.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	9
3.5.	Litauen	9
3.5.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	9
3.5.2.	Marktveränderungen	10
3.5.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	11
3.6.	Niederlande	11
3.6.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	11
3.6.2.	Marktveränderungen	12
3.6.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	12
3.7.	Polen	14
3.7.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	14
3.7.2.	Marktveränderungen	15
3.7.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	15
3.8.	Österreich	15
3.8.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	15
3.8.2.	Marktveränderungen	16
3.8.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	16
3.9.	Schweden	17
3.9.1.	Rechtliche und organisatorische Umsetzung	17
3.9.3.	Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen	19
3.10.	Spanien	19

## 1. Einleitung

Gegenstand des vorliegenden Sachstands sind die Fragen, wie die **Richtlinie 96/67/EG**<sup>1</sup> in ausgewählten europäischen Ländern rechtlich und organisatorisch umgesetzt wurde sowie welche Veränderungen sie für den Markt der Bodenabfertigungsdienste an den für den gewerblichen Luftverkehrsbetrieb<sup>2</sup> geöffneten Flughäfen gebracht hat. Darüber hinaus werden die Auswirkungen der Umsetzung auf die Arbeitsbedingungen in den jeweiligen Ländern betrachtet. Dabei liegt der Fokus auf internationalen Verkehrsflughäfen.

Die Ausführungen zu den ausgewählten europäischen Ländern basieren auf den Antworten einer Abfrage bei den genannten Ländern. Die Übersetzung der fremdsprachigen Texte erfolgte zum Teil mit Hilfe von künstlicher Intelligenz.

## 2. Situation in Deutschland

Für die Situation in Deutschland wird auf die Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste „Liberalisierung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste – Auswirkungen der Richtlinie 96/67/EG“<sup>3</sup> (WD 5 – 165/22) und „Entwicklung von Beschäftigung und Arbeitsbedingungen in Deutschland nach der Deregulierung der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen“<sup>4</sup> (WD 6 – 106/22) hingewiesen.

## 3. Situation in ausgewählten europäischen Ländern

### 3.1. Dänemark

#### 3.1.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

In Dänemark wurde die Richtlinie 96/67/EG durch die **Durchführungsverordnung über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigung auf dänischen Flughäfen** (Nr. 933)<sup>5</sup> vom 09.12.1997 in nationales Recht umgesetzt.<sup>6</sup>

---

1 Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.10.1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996L0067&from=DE>.

2 Gewerblicher Luftverkehrsbetrieb bezeichnet den Betrieb von Luftfahrzeugen zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen (Art. 2 Nr. 1 VO (EU) Nr. 965/2012), <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:296:0001:0148:DE:PDF>.

3 <https://www.bundestag.de/resource/blob/945282/cfad98c801ac19acb53945ce502977f1/WD-5-165-22-pdf-data.pdf>.

4 <https://www.bundestag.de/resource/blob/934876/6fcfec717acd16d96cd1803d9e0b5578/WD-6-106-22-pdf-data.pdf>.

5 <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/1997/933>.

6 Anmerkung aus Dänemark: Im dänischen Sprachgebrauch entspricht eine Durchführungsverordnung einer Verwaltungsmaßnahme und hat keinen gesetzgebenden Charakter.

### 3.1.2. Marktveränderungen

In einem von den dänischen Behörden unter Leitung der damals zuständigen staatlichen Agentur Dansk Luftfartsvæsen erstellten Bericht aus dem Jahr 2010 über die größeren dänischen Provinzflughäfen (Rapport om De større danske provinslufthavne, Maj 2010)<sup>7</sup> wird auf den Seiten 64 bis 66 ausgeführt, dass die Vorschriften über die Bodenabfertigung für alle dänischen Flughäfen gelten. Demnach müssen die Flughäfen entsprechend ihrer Größe den Fluggesellschaften die Möglichkeit zur Selbstabfertigung geben und Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten Zugang gewähren. Hinsichtlich der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten von Dritten sind nur Flughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als zwei Millionen Fluggastbewegungen pro Jahr oder 50.000 Tonnen Fracht verpflichtet, den freien Zugang zum Markt für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten sicherzustellen. Das bedeutet, dass in Dänemark nur der Flughafen Kopenhagen-Kastrup und der Flughafen Billund dazu verpflichtet sind (Stand: Mai 2010).

### 3.1.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Hierzu liegen keine Informationen aus Dänemark vor.

## 3.2. Estland

Der Flughafen Tallinn ist der einzige Flughafen in Estland, auf dem Bodenabfertigungsdienste gemäß der Richtlinie 96/67/EG erbracht werden müssen. Aufgrund des Fluggastaufkommens am Flughafen Tallinn war die **vollständige Anwendung der Richtlinie für Estland bisher nicht erforderlich**. Im Jahr 2022 überstieg die Anzahl der Fluggäste am Flughafen Tallinn erstmalig zwei Millionen. Im Zuge einer erwarteten Zunahme der Passagieranzahl wurde im Juni 2022 das **Luftfahrtgesetz** um ein Kapitel über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen ergänzt, um die Richtlinie 96/67/EG in Estland vollständig umzusetzen.<sup>8</sup> In Estland ist die Anzahl der Dienstleister aufgrund von Platz- und Kapazitätsengpässen am Flughafen auf zwei beschränkt. Derzeit wird eine Ausschreibung vorbereitet, um einen Dienstleister für Bodenabfertigungsdienste zu finden.

## 3.3. Frankreich

### 3.3.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

In Frankreich wurde die Richtlinie 96/67/EG durch die folgenden **vier Rechtsvorschriften** umgesetzt:

- **Dekret 98-7**<sup>9</sup> vom 05.01.1998,

---

7 <https://www.ft.dk/samling/20091/almdel/tru/bilag/387/866133.pdf>.

8 Luftverkehrsgesetz, Kapitel 8, Bodenabwicklung am Flughafen, <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/502012023003/consolide/current>.

9 Ergänzung des Zivilluftfahrtgesetzes (Teil II) durch ein Kapitel VI: „Bodenabfertigungsdienste“, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000738084>.

- **Dekret 98-211**<sup>10</sup> vom 23.03.1998,
- **Erlass**<sup>11</sup> vom 18.03.1998 sowie
- **Erlass**<sup>12</sup> vom 07.11.2001.

Die französische Gesetzgebung geht damit in zwei Punkten über die Forderungen der Richtlinie 96/67/EG hinaus:

- Das französische Zivilluftfahrtgesetz sieht vor, dass auf Flughäfen mit mehr als 200.000 Passagieren oder 20.000 Tonnen Fracht pro Jahr die Tätigkeit eines Bodenabfertigungsdienstleisters und seiner Subunternehmer einer Zulassung bedarf. Die im europäischen Recht vorgesehenen Schwellenwerte für die Zulassung liegen bei 2.000.000 Passagieren bzw. 50.000 Tonnen Fracht. In diesem Punkt geht die französische Regelung also über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus. Frankreich hat sich auch dafür entschieden, Zulassungen pro Flughafen vorzuschreiben. Dadurch erhöht sich die Anzahl der erforderlichen Zulassungen für ein Unternehmen, das auf mehreren Flughäfen tätig ist, um ein Vielfaches.
- Zusätzlich zu den europäischen Bestimmungen sehen die französischen Regelungen vor, dass der Ausschuss der Flughafennutzer bei der Auswahl eines Dienstleisters oder eines Flughafenbetreibers und bei der Einführung einer Begrenzung der Anzahl der Selbst- oder Drittabfertiger konsultiert wird, um eine durchgängige Verfügbarkeit der Bodenabfertigungsdienste sicherzustellen.

### 3.3.2. Marktveränderungen

Die Umsetzung der Richtlinie führte zunächst zu mehr Wettbewerb im Bereich der Bodenabfertigungsdienste, da neue Akteure aus Frankreich oder der EU auf den Markt traten. Dieser Trend stieß jedoch aus Gründen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit schnell an seine Grenzen.

Eine im Jahr 2015 im Auftrag des Ministeriums für Ökologie, nachhaltige Entwicklung und Energie durchgeführte Marktstudie zeigte, dass die derzeitigen Bedingungen auf dem französischen Bodenabfertigungsmarkt die Entstehung eines rentablen Wettbewerbs unterhalb der Schwelle von fünf Millionen Passagieren erschweren.<sup>13</sup>

Die drei größten französischen Drehkreuzflughäfen, die einzigen mit insgesamt mindestens fünf Millionen Passagieren – Paris-Roissy, Paris-Orly (jeweils 3 Bodenabfertigungsdienstleister) und

---

10 Ergänzung des Zivilluftfahrtgesetzes (Teil III) durch ein Kapitel VI: „Bodenabfertigungsdienste“, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000753813>.

11 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000570196>.

12 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000763263>.

13 Etude sur le marché de l'assistance en escale dans les aéroports, S. 33, 15.09.2015, [https://medias.vie-publique.fr/data\\_storage\\_s3/rapport/pdf/154000744.pdf](https://medias.vie-publique.fr/data_storage_s3/rapport/pdf/154000744.pdf).

Nizza (4 Bodenabfertigungsdienstleister) – sind jedoch im Sinne der Richtlinie 96/67/EG Art. 6 Abs. 2 und Art. 9 beschränkt.

Letztendlich führte die Liberalisierungsbewegung in diesem Sektor dazu, dass einige der neuen Marktteilnehmer finanziell gescheitert sind und sich aus dem Markt zurückziehen mussten, so dass die derzeitige Situation weitgehend der Situation vor der Umsetzung der Richtlinie entspricht.

### 3.3.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Hierzu liegen keine Informationen aus Frankreich vor.

### 3.4. Lettland

#### 3.4.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

Die Anforderungen der Richtlinie 96/67/EG wurden durch die **Änderung des Luftfahrtgesetzes** (Art. 27, Abs. 4)<sup>14</sup> und die **Kabinettsverordnung Nr. 447 („Verfahren zur Gewährung des Zugangs zum Markt für Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen“)**<sup>15</sup> vom 17.06.2008 vollständig in lettisches Recht umgesetzt.

Diese Bestimmungen haben zu einer effizienten Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur, zur Senkung der Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen und zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität für die Flughafennutzer<sup>16</sup> beigetragen. Gemäß der Verordnung 447 richtet die Flughafenverwaltung einen Flughafennutzerausschuss ein, dem jeder Flughafennutzer beitreten kann. Die Flughafenverwaltung ist für die Organisation gemeinsamer Sitzungen zwischen der Flughafenverwaltung, dem Flughafennutzerausschuss und den Bodenabfertigungsdienstleistern zuständig.

Ein Dienstleister, der Bodenabfertigungs- oder Selbstabfertigungsdienste erbringen möchte, muss die Sicherheitsanforderungen der Zivilluftfahrt erfüllen und von der nationalen Zivilluftfahrtbehörde eine Bescheinigung über die Einhaltung der technischen Sicherheitsvorschriften erhalten.

Der Markt für Selbstabfertigungsdienste bleibt offen.

Um den Markteintritt von Unternehmen zu verhindern, welche die Sicherheitsnormen durch unlautere Wettbewerbspraktiken versuchen zu umgehen, sieht die Verordnung 447 die in der Richtlinie 96/67/EG vorgesehene Möglichkeit der Beschränkung von Dienstleistern vor. Die Verord-

---

14 Änderung des Luftfahrtgesetzes, verabschiedet am 13.03.2008, <https://likumi.lv/ta/id/173241-grozijumi-likuma-par-aviaciju->.

15 <https://likumi.lv/ta/en/en/id/178588-procedures-for-granting-access-to-the-airport-ground-handling-market>.

16 Unter einem Flughafennutzer wird nach Art. 2 Nr. 3 der Richtlinie 2009/12/EG jede natürliche oder juristische Person verstanden, die für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege zu oder von dem betreffenden Flughafen verantwortlich ist, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0012&from=DE>.

nung 447 sieht weiter vor, dass in Fällen, in denen die Zahl der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten aus Sicherheits-, Platz- oder Kapazitätsgründen begrenzt ist, die Dienstleister in einem offenen und transparenten Ausschreibungsverfahren ausgewählt werden müssen.

Für die Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister werden regelmäßig Ausschreibungen durchgeführt. Die Auswahl erfolgt durch das Verkehrsministerium in einem diskriminierungsfreien öffentlichen Vergabeverfahren.

Die Bodenabfertigungsgenehmigung wird für einen Zeitraum von höchstens sieben Jahren erteilt.

Die Verordnung 447 schreibt auch die Trennung der Konten der Flughafenverwaltung, der Flughafennutzer und der Bodenabfertigungsdienstleister von anderen Konten im Zusammenhang mit ihren Tätigkeiten vor, um einen fairen Wettbewerb zu fördern.

Gegen Entscheidungen gemäß Verordnung 447 kann nach den im Verwaltungsverfahrensgesetz<sup>17</sup> vorgesehenen Verfahren Widerspruch eingelegt werden.

#### 3.4.2. Marktveränderungen

Gemäß Art. 1 Abs. 4 der Richtlinie 96/67/EG veröffentlicht die Kommission jährlich im Amtsblatt der Europäischen Union eine Liste der Flughäfen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen. Diese Liste ist in zwei Kategorien unterteilt: Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als zwei Millionen Fluggastbewegungen oder 50.000 Tonnen Fracht und Flughäfen, die dem gewerblichen Verkehr offen stehen, aber die genannten Schwellenwerte nicht erreichen.

In Lettland ist der von einer staatlichen Aktiengesellschaft betriebene „Internationale Flughafen Riga“ der einzige Flughafen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen oberhalb der Schwellenwerte. Ein weiterer für den gewerblichen Verkehr geöffneter Flughafen ist der Regionalflughafen Liepaja, der von der privaten Kapitalgesellschaft „Aviasabiedriba Liepaja Ltd.“ betrieben wird.

Die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG fiel mit dem Verkehrswachstum des Flughafens Riga zusammen, was dazu führte, dass nach einer Ausschreibung des Verkehrsministeriums ein zweiter Bodenabfertiger auf den Markt kam. Vor der Umsetzung der Richtlinie bot nur der Flughafen selbst Bodenabfertigungsdienste an. Aufgrund der begrenzten Infrastruktur des Flughafens sind die drei Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten (Vorfeldabfertigung, Gepäckabfertigung und Frachtabfertigung zwischen Terminal und Flugzeug) am Flughafen Riga auf zwei Abfertigungsunternehmen beschränkt.

Die Umsetzung der Richtlinie hat zu einer stärkeren Regulierung des Prozesses und einer Verbesserung des Dienstleistungsniveaus geführt. Infolge des Wettbewerbs sind die Preise für Bodenabfertigungsdienste gesunken und die Qualität der Dienstleistungen hat sich verbessert. Der Flughafen Riga hat Standards für die Leistungserbringung von Bodenabfertigungsdiensten herausgege-

---

17 <https://likumi.lv/ta/en/en/id/55567-administrative-procedure-law>.



---

ben, zentrale Infrastrukturgebühren festgelegt und erörtert die benötigten Bodenabfertigungsdienste mit den Fluggesellschaften in den Sitzungen des Flughafennutzerausschusses im Vorfeld einer Ausschreibung.

Mit der Umsetzung der Richtlinie wurde sichergestellt, dass

- die Luftfahrtunternehmen zwischen verschiedenen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten wählen können,
- gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen vorliegen,
- die Koordinierung zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen verbessert wird und
- der rechtliche Rahmen für die Ausbildung des Personals geklärt ist.

#### 3.4.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Siehe Abschnitt 3.4.2.

### 3.5. Litauen

#### 3.5.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

In Litauen wurde die Richtlinie 96/67/EG durch das nationale **Luftverkehrsgesetz**<sup>18</sup> (in diesem Unterkapitel im Folgenden Gesetz genannt) und **untergesetzliche Regelungen** umgesetzt. Nach dem Gesetz können Bodenabfertigungsdienste von natürlichen oder juristischen Personen oder anderen Organisationen erbracht werden (Art. 2 Abs. 6). Die Aufsicht über die Zivilluftfahrt, einschließlich der Bodenabfertigungsdienste und der für die Zivilluftfahrt erbrachten Dienstleistungen, obliegt der staatlichen Agentur für Verkehrskompetenz (Art. 6 Abs. 3).

Das Gesetz sieht vor, dass das Verfahren für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen und für die Zulassung von Selbst- und Drittabfertigern vom Ministerium für Verkehr und Kommunikation festgelegt wird (Art. 49 Abs. 1). Die Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen dürfen nur von einem vom Ministerium für Verkehr und Kommunikation zugelassenen Selbst- oder Drittabfertiger erbracht werden (Art. 49 Abs. 2). Um die Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen zu erbringen, muss jede natürliche oder juristische Person beim Ministerium für Verkehr und Kommunikation einen schriftlichen Antrag auf Zulassung als Selbst- oder Drittabfertiger stellen (Art. 49 Abs. 3). Diese Anträge werden von einer vom Ministerium für Verkehr und Kommunikation eingesetzten ständigen Kommission geprüft. Diese Kommission entscheidet auch über die Aussetzung oder den Entzug der Zulassung sowie über eine eventuelle

---

18 Gesetz Nr. VIII-2066 zur Änderung des Luftfahrtgesetzes der Republik Litauen, in Kraft getreten am 02.01.2020, <https://www.infolex.lt/teise/DocumentSinglePart.aspx?AktId=545874&StrNr=1#>.

Begrenzung der Anzahl der Selbst- oder Drittabfertiger. Die Entscheidungen der Kommission haben empfehlenden Charakter. Die endgültige Entscheidung trifft das Ministerium für Verkehr und Kommunikation (Art. 49 Abs. 4).

Nach dem Gesetz kann die Agentur für Verkehrskompetenz beim Ministerium für Verkehr und Kommunikation schriftlich beantragen, die Zahl der zugelassenen Dienstleister, die für alle oder bestimmte Bodenabfertigungsdienste auf einem Flughafen oder in einem Teil des Flughafens zugelassen sind, zu begrenzen. Die Agentur muss hierfür eine angemessene und objektive Begründung vorlegen (Art. 49 Abs. 11). Das Ministerium für Verkehr und Kommunikation hat das Recht, die Zahl der an einem Flughafen zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister auf mindestens zwei zu beschränken. Die Entscheidung ist ebenfalls zu begründen (Art. 49 Abs. 12).

Begrenzt das Ministerium für Verkehr und Kommunikation die Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister, so muss das Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit haben, einen zugelassenen Anbieter zu wählen, unabhängig davon, welchem Teil des Flughafens es zugewiesen ist (Art. 49 Abs. 13). Ein gesonderter Absatz dieses Artikels sieht das Recht der Agentur vor, ausnahmsweise beim Ministerium für Verkehr und Kommunikation eine Begrenzung der Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister zu beantragen, wenn die Zulassung einer unbegrenzten Anzahl von Dienstleistern aus Platz- oder Kapazitätsgründen nicht möglich ist (Art. 49 Abs. 16). Die Ausnahmeregelung, der das Ministerium für Verkehr und Kommunikation zustimmen muss, darf nicht dem Recht auf Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zuwiderlaufen oder die Wettbewerbsbedingungen beeinträchtigen (Art. 49 Abs. 18). Die Europäische Kommission ist zu unterrichten (Art. 49 Abs. 21). Diese außergewöhnliche Beschränkung darf nur für einen Zeitraum von drei Jahren angewendet werden. Eine Verlängerung ist möglich (Art. 49 Abs. 19).

Gemäß der ministeriellen Beschreibung des Verfahrens für die Zulassung von Selbst- und Drittabfertigern sowie für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen werden – sofern die Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister begrenzt ist – die Dienstleister vom Flughafenbetreiber (sofern dieser die Bodenabfertigungsdienste nicht selbst erbringt) oder vom Ministerium für Verkehr und Kommunikation ausgewählt. Die Auswahl der Dienstleister erfolgt im Wege einer öffentlichen Ausschreibung, an der sich alle interessierten Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten beteiligen können.

### 3.5.2. Marktveränderungen

In Litauen gibt es drei internationale Zivilflughäfen: Vilnius, Palanga und Kaunas. Sie sind Tochtergesellschaften des staatlichen Unternehmens „Lithuanian Airports“.<sup>19</sup> Die Bodenabfertigungsdienste werden von den Flughäfen selbst und von anderen Bodenabfertigungsdienstleistern erbracht. In der Vergangenheit gab es mindestens einen Rechtsstreit zwischen einem Unternehmen, das die Bodenabfertigungsdienste erbringen wollte, und der Flughafenverwaltung. So hat das Unternehmen „Naftelf“ im Jahr 2010 erfolgreich vor Gericht gegen die vom Flughafen Vilnius eingeführten Beschränkungen für Bodenabfertigungsdienstleister geklagt und ist seitdem der zugelas-

---

19 <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/air-transport>.

---

sene Bodenabfertigungsdienstleister an diesem Flughafen. Weitere Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten sind u. a. die privaten Gesellschaften „Baltic Ground Services“, „Baltic Air Logistics Terminal“ sowie „Litcargus“.

### 3.5.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Die Tätigkeiten der zivilen Flughäfen stehen einerseits in direktem Zusammenhang mit der Luftfahrt und andererseits mit den gewerblichen Aktivitäten auf den Flughäfen. Die Gesamtzahl der Beschäftigten des staatlichen Unternehmens „Lithuanian Airports“ beläuft sich derzeit auf 552. Am Flughafen Vilnius und in der Verwaltung sind 388 Personen, am Flughafen Kaunas 100 Personen und am Flughafen Palanga 60 Personen beschäftigt. Eine Analyse der Auswirkungen der Richtlinie 96/67/EG auf die Arbeitsbedingungen liegt nicht vor. Der Arbeitgeber hält sich an das Arbeitsgesetz. Die Löhne und Gehälter werden jährlich um etwa drei Prozent erhöht. Zusätzlich werden Prämien gezahlt.

Bei dem staatlichen Unternehmen „Lithuanian Airports“ gibt es vier Gewerkschaften.

## 3.6. Niederlande

### 3.6.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

In den Niederlanden wurde die Richtlinie 96/67/EG mit dem **Dekret vom 12.09.1997 zur Änderung der Aufsichtsverordnung für die Zivilluftfahrt** (Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen)<sup>20</sup> und der **Verordnung über die Bodenabfertigung im Luftverkehr**<sup>21</sup> vom 04.02.1998 umgesetzt.

Gemäß der Verordnung über die Bodenabfertigung im Luftverkehr können auf jedem Zivilflughafen mit mindestens einer Million Fluggastbewegungen oder 25.000 Tonnen Fracht pro Jahr Selbstabfertigungsdienste in den Bereichen Gepäckabfertigung, Vorfeldabfertigung, Betankung sowie Fracht- und Postabfertigung zwischen den Flughafengebäuden und dem Flugzeug erbracht werden (Art. 2 Abs. 2). Das Ministerium ist befugt, die Anzahl der Selbstabfertiger auf mindestens zwei festzusetzen (Art. 2 Abs. 3).

Auf Flughäfen mit geringerem Verkehrsaufkommen können die Flughafennutzer Selbstabfertigungsdienste nur erbringen, soweit es sich nicht um Gepäckabfertigung, Vorfeldabfertigung, Betankung oder Fracht- und Postabfertigung zwischen den Flughafengebäuden und dem Flugzeug handelt (Art. 2 Abs. 1).

Seit dem 01.01.2001 steht es den Nutzern frei, alle Selbstabfertigungsdienste auf jedem Flugplatz mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mindestens zwei Millionen Fluggastbewegungen oder 50.000 Tonnen Fracht anzubieten. Aber auch hier ist das Ministerium befugt, die Anzahl

---

20 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-1997-408.html>.

21 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-1998-27-p5-SC12603.html>.

der Selbstabfertiger für die oben genannten Bodenabfertigungsdienstleistungskategorien auf mindestens zwei festzusetzen (Art. 3)<sup>22</sup>.

In all diesen Fällen kann das Ministerium auch die Anzahl der Selbstabfertiger begrenzen, wenn dies erforderlich ist, um Platz zugunsten der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten zu schaffen (Art. 11 Abs. 1).

### 3.6.2. Marktveränderungen

Die **Verordnung über die Bodenabfertigung im Luftverkehr** sieht vor, dass seit dem 01.01.1998 auf jedem Flugplatz in den Niederlanden, der für die Zivilluftfahrt geöffnet ist und ein jährliches Verkehrsaufkommen von mindestens einer Million Fluggastbewegungen oder 25.000 Tonnen Fracht aufweist, den Flughafennutzern die Selbstabfertigung freigestellt ist.

### 3.6.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Die **Verordnung über die Bodenabfertigung im Luftverkehr** enthält eine Reihe von Artikeln, die die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer schützen sollen.

Zum Schutz der Rechte der Arbeitnehmer und der Umwelt kann das Ministerium nach Anhörung der Betroffenen Maßnahmen ergreifen, die es zu diesem Zweck für erforderlich hält. Zu diesen Maßnahmen kann auch gehören, dass aus organisatorischen Gründen eine gewisse Zeit zwischen der Anmeldung eines neuen Dienstleisters und dem Zeitpunkt, zu dem er seine Tätigkeit tatsächlich aufnehmen kann, vergehen muss (Art. 17 Abs. 2).

Das Ministerium kann die Verordnung in Bezug auf Selbst- und Drittabfertiger aus Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind, nach Art. 18 für nicht anwendbar erklären,

- wenn diese Länder Selbst- und Drittabfertiger aus einem Land der Europäischen Union nicht in derselben Weise behandeln, wie diese in den Ländern der Europäischen Union behandelt werden,
- wenn Selbst- und Drittabfertiger aus einem Land der Europäischen Union nicht nach den in diesem Land geltenden Rechtsvorschriften behandelt werden oder
- wenn Abfertiger aus Ländern, die nicht zur Europäischen Union gehören, günstiger als Abfertiger aus der Europäischen Union behandelt werden.

Als Reaktion auf Medienberichte untersuchte die niederländische **Arbeitsaufsichtsbehörde** u. a. die Gepäckabfertigung am Flughafen Amsterdam Schiphol. Die Arbeitsaufsichtsbehörde stellte bei allen Gepäckabfertigungsdienstleistern unzureichende Maßnahmen zur Verringerung der körperlichen Belastung fest. So verfügten z. B. nicht alle Untergeschosse über ein automatisiertes oder mechanisiertes Hebesystem oder der Einsatz der Hebesysteme führte zu zeitlichen Verzögerungen.

---

22 Siehe hierzu auch: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-1998-27-p5-SC12603.pdf>, S. 5.

Auch auf dem Vorfeld in der Nähe der Flugzeuge würden Ressourcen nicht oder nur unzureichend genutzt. Nach Angaben der Arbeitsaufsichtsbehörde kam es zu einer „strukturellen körperlichen Überlastung“. Die Mitarbeiter würden körperlich deutlich stärker belastet als erlaubt, was das Risiko von Rückenproblemen erhöhe.

Derzeit sind acht Bodenabfertigungsunternehmen am Flughafen Amsterdam Schiphol tätig.

Auf Antrag von Abgeordneten des niederländischen Parlaments und in Beantwortung schriftlicher Anfragen hat das **Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft** eine Untersuchung über die Notwendigkeit und Möglichkeit der Einführung sozialer Betriebsvorschriften für Bodenabfertigungsdienstleister, die im Vorfeldbereich des Flughafens Amsterdam Schiphol arbeiten, eingeleitet. Die (Sicherheits-)Ist-Situation wird erfasst und im Anschluss untersucht, inwieweit die Festlegung von sozialen Standortanforderungen die Situation – auch hinsichtlich der Flugsicherheit – verbessern kann.

Im Falle einer Entscheidung, die Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister zu reduzieren, wird angestrebt, bis zum Sommer 2023 einen Entscheidungsentwurf zur Konsultation im Internet zu veröffentlichen, aus dem hervorgeht, wann diese Maßnahme in Kraft tritt und auf welche Anzahl die Bodenabfertigungsdienstleister beschränkt werden. Das Parlament wird darüber informiert werden. Sobald die Entscheidung feststeht, kann der Betreiber des Flughafens Amsterdam Schiphol das obligatorische Ausschreibungsverfahren zur Auswahl der Unternehmen einleiten. Nach der Ausschreibung muss eine Übergangszeit folgen, damit sich alle beteiligten Bodenabfertiger und der Betreiber des Flughafens Amsterdam Schiphol auf die neue Situation einstellen können. Man geht derzeit in den Niederlanden davon aus, dass die Arbeiten ab Sommer 2024 entsprechend der neuen Bedingungen durchgeführt werden können. In Absprache mit den beteiligten Parteien wird der Flughafen Amsterdam Schiphol einen geeigneten Zeitpunkt für die Umstellung auf die neue Situation wählen. In Anbetracht der Vorlaufzeiten für die Ausschreibung und die Übergangszeit wird dieser Zeitpunkt voraussichtlich nicht vor 2025 liegen.

Darüber hinaus untersuchte das **Niederländische Zentrum für Luft- und Raumfahrt (NLR)** die sozialen Anforderungen an die Bodenabfertigung am Flughafen Amsterdam Schiphol im Hinblick auf Flugsicherheitsprobleme beim Bodenpersonal. Die Forscher kamen zu dem Schluss, dass die Arbeitsbedingungen in diesem Bereich von der Einführung eines allgemeinverbindlichen Branchentarifvertrags in hohem Maße profitieren könnten. Darüber hinaus könnten eine stärkere Durchsetzung der Arbeitsbedingungen, gezielte Sicherheitsmaßnahmen und eine positivere Einstellung gegenüber der Gewerkschaftsarbeit in diesem Bereich gute Arbeitsbeziehungen und Arbeitsbedingungen fördern. Sollte es nicht möglich sein, auf diese Weise Verbesserungen zu erzielen, könnte eine Begrenzung der Zahl der zugelassenen Bodenabfertigungsdienstleister in Erwägung gezogen werden. Die Forscher kommen zu dem Ergebnis, dass eine solche Beschränkung möglich ist. Allerdings habe diese Maßnahme auch Nachteile: Sie stelle eine Einschränkung der Dienstleistungsfreiheit dar. Darüber hinaus würden begründete Zweifel daran bestehen, ob diese Maßnahme tatsächlich eine Verschlechterung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen

verhindern werde. Bei der Prüfung dieser Möglichkeit sei daher eine sorgfältige Abwägung geboten. Allerdings könne diese Möglichkeit für den Fall vorgesehen werden, dass sich andere Maßnahmen als nicht ausreichend wirksam erweisen würden.<sup>23</sup>

Schließlich hat die **Gewerkschaft FNV**<sup>24</sup> eine Sammelklage gegen die am Flughafen Amsterdam Schiphol tätigen Gepäck- und Frachtabfertigungsunternehmen angestrengt, weil die Arbeit seit Jahren als zu schwer empfunden wird. Die FNV hat eine Hotline eingerichtet und gibt an, seit September 2022 Beschwerden von mehr als vierhundert Personen erhalten zu haben.

### 3.7. Polen

#### 3.7.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

In Polen wurde die Richtlinie 96/67/EG durch das **Luftfahrtgesetz (LuftfahrtG)**<sup>25</sup> vom 03.07.2002 und durch die **Verordnung über die Bodenabfertigung auf Flughäfen**<sup>26</sup> vom 19.11.2013 des Ministeriums für Verkehr, Bauwesen und Seewirtschaft umgesetzt.

Nach Art. 179 Abs. 2 LuftfahrtG kann die Zahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf mindestens zwei beschränkt werden, wobei Ausnahmen aus Kapazitätsgründen möglich sind. Das Gesetz enthält einen detaillierten Katalog von Bodenabfertigungsdiensten, die einer Genehmigung bedürfen (Art. 176 LuftfahrtG).

Nach Art. 173 Abs. 1a LuftfahrtG sind nur Luftfahrtunternehmen, die Bodenabfertigungsdienste für ihre eigenen Luftfahrzeuge erbringen, und Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste als Teil ihrer eigenen Tätigkeit erbringen, von dieser Verpflichtung befreit. Dies entspricht Art. 2 lit. f der Richtlinie 96/67/EG.

Die Genehmigungen für die Bodenabfertigungsdienste werden vom Präsidenten der Zivilluftfahrtbehörde durch einen Verwaltungsbeschluss erteilt. Die Genehmigung wird ausschließlich zertifizierten Unternehmen erteilt. Die Anforderungen an die Zertifizierung sind in Art. 160 LuftfahrtG festgelegt.

Die Genehmigung wird auf Antrag für höchstens sieben Jahre erteilt.

---

23 Bericht des Königlich-Niederländischen Zentrums für Luft- und Raumfahrt vom 02.11.2021, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/11/02/bijlage-1-onderzoek-vestigingseisen-grondafhandeling-schiphol>.

24 Die FNV (Federatie Nederlandse Vakbeweging) ist die größte Gewerkschaft in den Niederlanden, <https://www.fnv.nl/over-de-fnv>.

25 Luftfahrtgesetz, Dz.U. 2016, poz. 605, mit späteren Änderungen, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU2016000605/U/D20160605Lj.pdf>.

26 Verordnung über die Bodenabfertigung auf Flughäfen, Dz.U. 2013 poz. 1378, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20130001378/O/D20131378.pdf>.

### 3.7.2. Marktveränderungen

Die zuletzt von der Zivilluftfahrtbehörde veröffentlichte Liste der Unternehmen, die Bodenabfertigungsdienste auf polnischen Flughäfen anbieten, enthält 46 Einträge. Der polnische Bodenabfertigungsmarkt wird von Unternehmen dominiert, die sich direkt oder indirekt im Besitz der öffentlichen Hand befinden. Es gibt allerdings auch ein privates Unternehmen auf dem Markt, das auf allen polnischen Flughäfen vertreten ist.

Das Bild der von den einzelnen Unternehmen angebotenen Dienste ist recht komplex, da die Genehmigungen für einzelne Dienste erteilt werden und die Bodenabfertigungsdienstleister auf jedem Flughafen, auf dem sie tätig sind, ein unterschiedliches Spektrum an Diensten anbieten können.

Die meisten Bodenabfertigungsdienste werden von Bodenabfertigungsunternehmen erbracht, die jeweils auf mehreren Flughäfen vertreten sind. Kein Unternehmen bietet alle Bodenabfertigungsdienste an. Drei Unternehmen bieten mindestens 30 dieser Dienste an, so dass man davon ausgehen kann, dass sie die gesamte Palette der Bodenabfertigungsdienste auf polnischen Flughäfen anbieten könnten.

Die Anzahl der Bodenabfertigungsunternehmen auf den 14 polnischen Flughäfen schwankt jeweils zwischen 3 und 24.

### 3.7.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Die Umsetzung der Richtlinie hat wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit im weitesten Sinne beigetragen. Dies gilt sowohl für die Ausstattung der Beschäftigten mit persönlichen Schutzausrüstungen als auch für die Einführung und Durchsetzung von Mechanismen der Arbeitskultur, wie z. B. die Gewährleistung sicherer und hygienischer Arbeitsbedingungen, die Durchführung von Schulungen über Gesundheits- und Lebensrisiken, die bei der Arbeit auftreten können sowie die Durchsetzung der Einhaltung der Vorschriften und die Zusammenarbeit mit den Sozialbehörden (Sozialarbeitsinspektor). Andererseits hat die Liberalisierung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste zu einer Verschlechterung der Löhne und der allgemeinen Arbeitsbedingungen beigetragen.

## 3.8. Österreich

### 3.8.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

In Österreich wurde die Richtlinie 96/67/EG durch das neu geschaffene **Bundesgesetz über die Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen (Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz – FBG)**<sup>27</sup> in nationales Recht umgesetzt. Die Regelungen sind ungeachtet der im FBG enthaltenen Verordnungsermächtigungen als umfassend zu betrachten, daher erfolgten keine ausführenden Regelungen auf Verordnungsebene.

---

27 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012788>.

Die Nutzer eines Flughafens in Österreich können die Bodenabfertigung grundsätzlich selbst durchführen oder durch einen Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen. Der Marktzugang für Selbstabfertiger und Drittabfertiger ist daher grundsätzlich frei. Für Bodenabfertigungsdienste, die gemäß Art. 6 Abs. 2 und Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 96/67/EG beschränkt werden können, hat der österreichische Gesetzgeber eine Beschränkung auf zwei Unternehmen vorgesehen.

Die Auswahl der Dienstleister im beschränkten Bereich erfolgt in einem im FBG besonders geregelten Verfahren, das von einem Vergabeverfahren grundsätzlich zu unterscheiden ist. Demnach hat das Leitungsorgan des Flughafens die Vergabe von Dienstleistungen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften öffentlich auszuschreiben. In der Ausschreibung hat das Leitungsorgan vorzusehen, dass die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften einzuhalten sind und sich der Dienstleister verpflichtet, die Bodenabfertigungsdienste unter Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften zu erbringen. Die Auswahl erfolgt durch das Leitungsorgan des Flughafens, sofern dieses keine gleichartigen Dienste erbringt, ansonsten durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Energie, Umwelt, Mobilität und Technologie (BMK) als gesetzlich vorgesehene unabhängige Aufsichtsbehörde. Für die Ausschreibung und die Auswahl der Unternehmen gelten die im FBG festgelegten Kriterien. Die Auswahl der Unternehmen erfolgt für einen Zeitraum von höchstens sieben Jahren (§ 7 Abs. 3 FBG).

### 3.8.2. Marktveränderungen

Die Richtlinie 96/67/EG wurde in Österreich – wie bereits ausgeführt – durch das FBG umgesetzt. Mit diesem Bundesgesetz wurde die Selbstabfertigung grundsätzlich auf allen (internationalen) Flughäfen, unabhängig von deren Größe, unter Beachtung möglicher im Gesetz vorgesehener Beschränkungen ermöglicht. Für Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mehr als zwei Millionen Passagieren oder 50.000 Tonnen Fracht erfolgte – wiederum unter Beachtung der Beschränkungen gemäß FBG – die Öffnung des Marktes für Drittabfertiger bzw. Dienstleistungsunternehmen. Derzeit erreicht in Österreich nur der Flughafen Wien die genannten Passagier- und Frachtzahlen, wobei dort bei vielen Bodenabfertigungsdiensten der Marktanteil der flughafeneigenen Dienste überwiegt.

### 3.8.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Wie bereits in Absatz 3.8.1 ausgeführt, haben sowohl Selbstabfertiger als auch Drittabfertiger die in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften einzuhalten. In Genehmigungsverfahren nach § 7 FBG haben Unternehmen in Österreich gemäß der Verordnung des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Schutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (**ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr 2017 – AVO Verkehr 2017<sup>28</sup>**) auch die Einhaltung der Anforderungen des Schutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nachzuweisen.

---

28 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007661>.



Fälle von Leiharbeit bzw. Arbeitskräfteüberlassung werden auch in Österreich beobachtet, wobei diesbezüglich insbesondere die Bestimmungen des **Arbeitskräfteüberlassungsgesetzes (AÜG)**<sup>29</sup> zu beachten sind. Das AÜG bezweckt den Schutz der überlassenen Arbeitskräfte, insbesondere in arbeitsvertraglichen, arbeitnehmerschutzrechtlichen und sozialversicherungsrechtlichen Angelegenheiten sowie die Regelung der Arbeitskräfteüberlassung zur Vermeidung arbeitsmarktpolitisch nachteiliger Entwicklungen (§ 2 Abs. 1 AÜG). Das Gesetz regelt unter anderem auch den Anspruch der überlassenen Arbeitskräfte auf ein angemessenes, ortsübliches Entgelt (§ 10 Abs. AÜG).

### 3.9. Schweden

#### 3.9.1. Rechtliche und organisatorische Umsetzung

Die Richtlinie 96/67/EG wurde in Schweden durch das **Gesetz über die Bodenabfertigung auf Flughäfen**<sup>30</sup> (in diesem Unterkapitel im Folgenden BodenabfertigungsG) und die **Verordnung über die Bodenabfertigung auf Flughäfen**<sup>31</sup> in schwedisches Recht umgesetzt (Regierungsentwurf 1999/2000:41<sup>32</sup>).

Der rechtliche Rahmen für Bodenabfertigungsdienste soll diesen den freien Zugang zum Markt gewährleisten. Dies ist in § 7 BodenabfertigungsG festgelegt. Die Anzahl Selbst- und Drittabfertiger kann jedoch unter bestimmten Voraussetzungen beschränkt werden. Gemäß § 8 BodenabfertigungsG kann die Anzahl der Bodenabfertigungsdienstleister auf dem Markt für Dritte für folgende Bereiche beschränkt werden:

- Gepäckabfertigung,
- Vorfeldabfertigung,
- Betankung,
- Fracht- und Postabfertigung zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug, d. h. luftseitige Dienste.

Nach § 9 BodenabfertigungsG kann die Zahl der Dienstleister auch aus Platz- oder Kapazitätsgründen beschränkt werden. Auch die Anzahl der Selbstabfertiger kann nach § 12 BodenabfertigungsG für luftseitige Dienste und nach § 13 BodenabfertigungsG wegen besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme bei der Selbstabfertigung aller Bodenabfertigungsdienste beschränkt werden. Marktbeschränkungen sind jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Derzeit gibt

---

29 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008655>.

30 Gesetz über die Bodenabfertigung auf Flughäfen vom 06.04.2000, [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2000150-om-marktjanster-pa-flygplatser\\_sfs-2000-150](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2000150-om-marktjanster-pa-flygplatser_sfs-2000-150).

31 Verordnung über die Bodenabfertigung auf Flughäfen vom 06.04.2000, [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2000151-om-marktjanster-pa\\_sfs-2000-151](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2000151-om-marktjanster-pa_sfs-2000-151).

32 <https://www.regeringen.se/contentassets/a0baadeeb8c647c9b1b7df9ab8047317/marktjanster-pa-flygplatser/>.

es nach Auskunft der Schwedischen Verkehrsbehörde (Stand: April 2023) keine derartigen Beschränkungen auf einem schwedischen Flughafen.

Das BodenabfertigungsG enthält zudem Regelungen zu Ausschüssen der Flughafennutzer, über den Zugang zu Anlagen, über die Zahlung von Entgelten für die Nutzung der Anlagen sowie über Rechtsbehelfe.

Ist die Zahl der Anbieter, die Leistungen für Dritte erbringen dürfen, nach den §§ 8 oder 9 BodenabfertigungsG begrenzt, erfolgt die Auswahl der Anbieter in einem besonderen Vergabeverfahren nach § 10 BodenabfertigungsG. Das Vergaberecht findet keine Anwendung (Regierungsentwurf 2018/19:111<sup>33</sup>, S. 10 f). Die Entscheidung über die Auswahl der Bodenabfertigungsdienstleister trifft die Flughafenleitung im Benehmen mit dem Nutzerausschuss des Flughafens oder in bestimmten Fällen mit der Schwedischen Verkehrsbehörde. Die Ausschreibung ist im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zu veröffentlichen. Die Auswahlentscheidungen gelten für einen Zeitraum von höchstens sieben Jahren (§ 10 BodenabfertigungsG).

### 3.9.2. Marktveränderungen

In Schweden sind keine größeren Veränderungen auf dem schwedischen Markt für Bodenabfertigungsdienste bekannt.

Die Europäische Kommission hat in einem Mahnschreiben festgestellt, dass Schweden die Richtlinie 96/67/EG in drei Punkten nicht korrekt umgesetzt habe. Der erste Punkt betraf die nicht ordnungsgemäße Anwendung von Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie, wonach Selbst- und Drittabfertigern Zugang zu den Flughafeneinrichtungen zu gewähren ist, soweit dies für die Ausübung ihrer Tätigkeit erforderlich ist. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Zugangsbedingungen im vorliegenden Fall nicht transparent seien, da die Bedingungen für alle potenziellen Selbst- oder Drittabfertiger nicht im Voraus klar festgelegt worden seien. Die Kommission war auch der Ansicht, dass nicht gewährleistet werden konnte, dass diese Bedingungen angemessen, objektiv und nicht-diskriminierend sind.

Der zweite Punkt betraf die fehlerhafte Anwendung von Art. 16 Abs. 3 der Richtlinie, wonach bei der Erhebung von Entgelten für den Zugang zu Flughafeneinrichtungen diese nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht-diskriminierenden Kriterien festzulegen sind. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Erhebung eines Entgelts im vorliegenden Fall weit über die reine Entschädigung für die Nutzung der Einrichtungen hinausgeht. Das Entgelt wurde als nicht mit Art. 16 Abs. 3 vereinbar angesehen, da es sich nicht auf die Nutzung der Infrastruktur selbst beziehe.

Der dritte Punkt betraf die nicht ordnungsgemäße Anwendung von Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie, wonach die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die Freiheit der Selbstabfertigung gemäß den in Art. 1 festgelegten Modalitäten zu gewährleisten.

---

33 <https://www.regeringen.se/contentassets/84356386038b4b9d822008d14d365d08/190411-prop-2018-19-111-webb.pdf>.

Nach weiteren Kontakten zwischen der Kommission und der Regierung hat die Schwedische Verkehrsbehörde im Frühjahr 2018 Vorschläge zur Änderung des Bodenabfertigungsgesetzes ausgearbeitet. Diese Änderungen wurden nun in das Gesetz aufgenommen. Gemäß den Änderungen wurde ein System zur Überwachung der Bodenabfertigungsdienste an Flughäfen eingeführt. Die Schwedische Verkehrsbehörde hat als Aufsichtsbehörde das Recht erhalten, Anordnungen – verbunden mit Bußgeldern – zu erlassen, die für die Einhaltung der Vorschriften als notwendig erachtet werden. Die Schwedische Verkehrsbehörde wurde außerdem ermächtigt, weitere Vorschriften zu bestimmten Fragen im Zusammenhang mit Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen zu erlassen. Die neuen Vorschriften traten am 01.08.2019 in Kraft (Regierungsentwurf 2018/19:111<sup>34</sup>).

### 3.9.3. Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen

Hierzu liegen keine Informationen aus Schweden vor.

### 3.10. Spanien

Spanien hat die Richtlinie 96/67/EG durch **verschiedene Rechtsvorschriften** umgesetzt und durchgeführt. Zunächst wurde mit der **Vierzigsten Zusatzbestimmung des Gesetzes 66/1997**<sup>35</sup> vom 30.12.1997 über steuerliche, administrative und soziale Maßnahmen mit der Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG in spanisches Recht begonnen. Hierin wurden die Kriterien festgelegt, nach denen die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für Luftfahrzeuge, Fluggäste und Fracht sowie das Recht auf Selbstabfertigung auf spanischen Flughäfen durch Verordnungen beschränkt werden können. Die Regierung wurde ermächtigt, die Fälle und Bedingungen festzulegen, in denen die Erklärung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung für die Erbringung dieser Dienstleistungen angemessen ist:

„Vierzigste Zusatzbestimmung:

1. Gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 können auf spanischen Flughäfen Beschränkungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten für Luftfahrzeuge, Fluggäste und Fracht sowie für das Recht zur Selbstabfertigung unter den in der Verordnung festzulegenden Bedingungen und auf der Grundlage der nachstehenden Kriterien eingeführt werden:
  - a) Jährliches Passagier- oder Luftfrachtaufkommen.
  - b) Kapazität des Flughafens.
  - c) Betriebliche oder sicherheitsrelevante Gründe auf dem Flughafengelände.
  - d) Sozialer Schutz der Beschäftigten.
  - e) Eigenfinanzierung der Flughafenleitungsorgane.
  - f) Reziprozität mit Drittländern.

---

34 <https://www.regeringen.se/contentassets/84356386038b4b9d822008d14d365d08/190411-prop-2018-19-111-webb.pdf>.

35 <https://www.boe.es/eli/es/l/1997/12/30/66>.

- 
2. Die Regierung wird ferner ermächtigt, durch Verordnung die Fälle und Bedingungen festzulegen, in denen die Erklärung über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Erbringung der genannten Bodenabfertigungsdienste Anwendung findet.“

Darüber hinaus vervollständigt das **Königliche Dekret 1161/1999**<sup>36</sup> vom 02.07.1999 zur Regelung der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG. Diese Verordnung legt die Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen von allgemeinem Interesse fest, liberalisiert – mit einigen Ausnahmen – die Regeln für die Erbringung dieser Dienste und regelt die Fälle, in denen die Zahl der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten aufgrund der verfügbaren Fläche, Kapazität, Sicherheit oder anderer Bedingungen eines Flughafens begrenzt ist. Ferner wird in der Verordnung der öffentlichen Einrichtung „Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)“ die Verwaltung der Flughafeninfrastrukturen übertragen, die aufgrund ihrer Komplexität, ihrer wirtschaftlichen Kosten oder ihrer Auswirkungen auf die Umwelt unter der Verantwortung der Flughafenbehörde unterhalten werden müssen.

Durch das **Königliche Dekret 995/2013**<sup>37</sup> vom 13.12.2013 wurde darüber hinaus die Regelung des nationalen Programms für die Sicherheit der Zivilluftfahrt weiterentwickelt.

Informationen zu den damit verbundenen Marktveränderungen oder zu den Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen liegen aus Spanien nicht vor.

\*\*\*

---

36 <https://www.boe.es/eli/es/rd/1999/07/02/1161>.

37 <https://www.boe.es/eli/es/rd/2013/12/13/995>.