



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.12.2011  
SEK(2011) 1440 endgültig

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum / zur*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates  
über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der  
Richtlinie 96/67/EG**

{KOM(2011) 824 endgültig}  
{SEK(2011) 1439 endgültig}

## 1. PROBLEMSTELLUNG

### 1.1. *Hintergrund und ermittelte Problematik*

Bodenabfertigungsdienste umfassen sämtliche mit dem Luftverkehr zusammenhängende Tätigkeiten am Boden, die für die Luftfahrtunternehmen an den Flughäfen ausgeführt werden, und erfüllen eine Schlüsselfunktion in der Luftverkehrskette. Bodenabfertigungsdienste sind zwar nicht notwendigerweise sichtbar, die Fluggäste spüren jedoch auf den Flughäfen und in der Luft die Qualität dieser Dienste, die beispielsweise den ordnungsgemäßen Empfang der Fluggäste am Flughafen, die Bequemlichkeit im Flugzeug oder die Voraussetzungen für sicheres Fliegen betreffen. Die effiziente Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist daher für die Betreiber von Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Fluggäste gleichermaßen wichtig, und sie ist von zentraler Bedeutung für die effiziente Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur. Daneben leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems im Allgemeinen.

Die Richtlinie 96/67/EG des Rates wurde 1996 zur Regelung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste erlassen, um den Markt zu öffnen und so dafür zu sorgen, dass die von den Luftfahrtunternehmen gezahlten Entgelte sinken und die Qualität der Bodenabfertigungsdienste steigt. Die Richtlinie war eine der zentralen Initiativen, die den Luftverkehrsbinnenmarkt Mitte der 1990er Jahre begleitete.

In der Richtlinie wurden 11 Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten definiert:

- 1. Administrative Abfertigung am Boden und Überwachung;
- 2. Fluggastabfertigung;
- 3. Gepäckabfertigung;
- 4. Fracht- und Postabfertigung;
- 5. Vorfelddienste;
- 6. Reinigungsdienste und Flugzeugservice;
- 7. Betankungsdienste;
- 8. Stationswartungsdienste;
- 9. Flugbetriebs- und Besatzungsdienste;
- 10. Transportdienste am Boden;
- 11. Bordverpflegungsdienste (Catering).

Vier dieser elf Dienstkategorien können Beschränkungen unterworfen werden („beschränkt zugängliche Bodenabfertigungsdienste“):

- Gepäckabfertigung;

- Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft;
- Vorfelddienste;
- Betankungsdienste.

Am 1. Januar 2001 bestand gemäß der Richtlinie folgender Rechtsrahmen:

	Dem gewerblichen Verkehr offenstehende Flughäfen mit <u>weniger</u> als 2 Mio. Fluggästen oder 50 000 t Fracht jährlich	Dem gewerblichen Verkehr offenstehende Flughäfen mit <u>mehr</u> als 2 Mio. Fluggästen oder 50 000 t Fracht jährlich	
		Alle außer beschränkt zugänglichen Diensten	Beschränkt zugängliche Dienste
<b>Selbst-abfertigung</b> (Abfertigung auf eigene Rechnung)	Freier Marktzugang in Bezug auf <u>alle</u> Dienstkategorien*	Freier Marktzugang*	Freier Zugang*  ODER  Beschränkung auf mindestens zwei selbst abfertigende Flughafen-nutzer je Dienstkategorie (ausgewählt auf der Grundlage sach-gerechter, objektiver, transparenter und nicht diskriminierender Kriterien)
<b>Dritt-abfertigung</b>	Nicht von der Richtlinie betroffen	Freier Marktzugang*	Freier Zugang*  ODER  Beschränkung auf zwei Dritt-abfertiger je Dienstkategorie (ausgewählt auf der Grundlage einer im Amtsblatt veröffentlichten <u>Ausschreibung</u> ). Mindestens ein Dritt-abfertiger muss vom Flughafen und dem vorherrschenden Luftfahrtunternehmen unabhängig sein.  ** Möglichkeit zur Beschränkung der Anzahl der Dritt-abfertiger auf <u>1</u> wegen begrenzter/m Kapazität/Raumangebot, sofern Freistellungsantrag von der Kommission genehmigt.

\* Möglichkeit zur Beschränkung der Anzahl der Dienstleister wegen begrenzter/m Kapazität/Raumangebot, sofern Freistellungsantrag von der Kommission genehmigt.

Die Kommission hat die Anwendung der Richtlinie seit 1996 sorgfältig beobachtet. Dabei ergab sich eine Reihe von Fragen in Bezug auf deren Durchführung und Durchsetzung. Daneben hat sich das Umfeld, in dem Bodenabfertigungsdienste erbracht werden, drastisch gewandelt (Anstieg des Luftverkehrsvolumens um 36 %<sup>1</sup> im Verlauf der letzten 10 Jahre, wiederholte Krisen bedingt durch Konjunkturerinbruch, Vulkaneruption, massiven Schneefall usw.). In diesem sich wandelnden Umfeld wurden im Rahmen von Konsultationen und Überprüfungen der Richtlinie zwei Probleme ermittelt:

*1.1.1. Problem 1: Bodenabfertigungsdienste werden derzeit nicht mit ausreichender Effizienz erbracht*

Den Luftfahrtunternehmen stehen derzeit nicht auf allen EU-Flughäfen kosteneffiziente Bodenabfertigungsdienste zur Verfügung, wofür es drei Hauptursachen gibt.

Erstens bedeutet die Möglichkeit, für bestimmte Dienste den Wettbewerb zu beschränken, dass den Luftfahrtunternehmen auf manchen Flughäfen für jeden dieser „beschränkt

<sup>1</sup> Quelle : EUROCONTROL, Performance Review Commission.

zugänglichen“ Dienste nur die begrenzte Auswahl zwischen zwei Dienstleistern offensteht, wobei sie nicht immer die Befugnis zur Selbstabfertigung haben.

Zweitens gleicht Europa im Hinblick auf die Verwaltungsregelungen für den Zugang zu den nationalen Märkten einem Flickenteppich. Jeder Mitgliedstaat kann seine eigene „Zulassung“ verlangen. Dies führt zu unterschiedlichen lokalen Anforderungen, zwingt die Bodenabfertigungsdienstleister zur Anpassung an jeden nationalen Markt und lässt die Kosten ansteigen.

Drittens haben Neubewerber Schwierigkeiten, auf Flughafenebene Fuß zu fassen und ihren Dienstbetrieb auszubauen. Auf manchen Flughäfen hindern die lokalen Bedingungen Neubewerber an einem nachhaltigen Wettbewerb mit den etablierten Dienstleistern. Beispiele für derartige lokale Bedingungen sind i) ein unzweckmäßiger Rechtsrahmen für Verwaltung und Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen<sup>2</sup>, ii) ein unzweckmäßiger Rechtsrahmen für die buchmäßige Trennung der Tätigkeitsbereiche von Flughafenbetreibern, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, und iii) unausgewogene Ausschreibungsverfahren für unabhängige Abfertiger.

*1.1.2. Problem 2: Die Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste auf Flughafenebene hält nicht Schritt mit den sich wandelnden Erfordernissen in Bezug auf Zuverlässigkeit, Resistenz, Flugsicherheit und Gefahrenabwehr sowie Umweltschutz.*

Auf Flughafenebene ist eine unzureichende Qualität im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der Dienste (Verzögerungen bei der Abfertigung, Fehlleitung von Gepäck), die Resistenz (Krisenmanagement), Sicherheit und Gefahrenabwehr (Vorfälle und terroristische Bedrohung) und den Umweltschutz (CO<sub>2</sub>-Emissionen und Glykol) zu beobachten. Die unzureichende Gesamtqualität der Bodenabfertigungsdienste kann im Wesentlichen auf zwei Ursachen zurückgeführt werden: i) unzureichende Koordinierung der Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen (aufgrund von Praktiken der Unterauftragsvergabe, die Flughafenfläche und -betrieb beeinträchtigen, fehlender Beaufsichtigung des Betriebs im Alltag und fehlender Überwachung der Leistungsqualität sowie Berichterstattung darüber) und ii) unbefriedigender Rechtsrahmen für die Aus- und Fortbildung sowie die Verlegung von Personal.

**1.2. Subsidiarität**

Bodenabfertigungsdienste sind für das ordnungsgemäße Funktionieren des Luftverkehrs gemäß Artikel 58 und 90 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union von wesentlicher Bedeutung. Da das Subsidiaritätsprinzip gilt, sind EU-Maßnahmen auf dem Gebiet der Bodenabfertigung zu begründen.

Erstens können die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichender Weise erreicht werden, da – wie bereits 1996 festgestellt – der Zugang zum Markt der Bodenabfertigung als Teil der gemeinsamen Luftverkehrspolitik durch einen EU-Rechtsrahmen geregelt werden sollte.

---

<sup>2</sup> d. h. Infrastrukturen zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität bzw. aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in zweifacher Ausführung geschaffen werden können, wie z. B. Gebäcksortierungs-, Enteisungs-, Wasseraufbereitungs- und Treibstoffversorgungssysteme.

Zweitens ergibt sich der Mehrwert von EU-Maßnahmen daraus, dass Luftfahrtunternehmen in einem Luftverkehrsbinnenmarkt operieren müssen. Bodenabfertigungsunternehmen benötigen als deren unmittelbare Unterauftragnehmer einheitliche Rahmenbedingungen auf EU-Ebene.

## **2. ZIELE DER EU-INITIATIVE**

Das allgemeine Ziel der Initiative besteht darin, die Effizienz und die Qualität der Bodenabfertigungsdienste für die unmittelbaren Nutzer (Luftfahrtunternehmen) und die Endnutzer (Fluggäste und Spediteure) zu verbessern.

Die spezifischen Ziele (SZ) sind:

*SZ1. Es soll sichergestellt werden, dass den Luftfahrtunternehmen auf EU-Flughäfen eine größere Auswahl an Bodenabfertigungslösungen offensteht.*

*SZ2. Die nationalen Verwaltungsregelungen für den Markteintritt (Zulassungen) sollen geklärt und harmonisiert werden.*

*SZ3. Auf Ebene der Flughäfen sollen einheitliche Rahmenbedingungen für Bodenabfertigungsunternehmen, die unterschiedlichen rechtlichen Regelungen unterliegen, sichergestellt werden.*

*SZ4. Die Koordinierung zwischen den Bodenabfertigungsdienstleistern auf Flughäfen soll verstärkt werden.*

*SZ5. Der Rechtsrahmen für die Aus- und Fortbildung sowie die Verlegung von Personal soll klarer gefasst werden.*

## **3. POLITISCHE OPTIONEN**

Die erste mögliche Maßnahme könnte in der Aufhebung der geltenden Richtlinie bestehen. Bei früheren Konsultationen der beteiligten Akteure war kein entsprechender Wunsch zu erkennen. Angesichts der Gefahr einer Zersplitterung des Binnenmarktes sowie der Komplexität, die sich aus unterschiedlichen Vorschriften auf nationaler, lokaler oder Flughafenebene ergäbe, wird diese Option nicht weiter verfolgt.

Eine weitere Alternative bestünde in der strikten Umsetzung der bestehenden Richtlinie ohne jegliche Änderung, aber in Verbindung mit Leitlinien. Diese Option wird nicht weiter verfolgt, weil zumindest eine der Hauptursachen (Möglichkeit der Beschränkung des Wettbewerbs für bestimmte Dienstkategorien) durch eine strikte Umsetzung und Leitlinien nicht ausgeräumt werden kann.

Im Rahmen von Konsultationen der beteiligten Akteure und Überprüfungen wurde ein breites Spektrum an Maßnahmen ermittelt, mit denen die ermittelten Problemfelder angegangen werden können. Keine der ermittelten politischen Einzelmaßnahmen würde es erlauben, sämtliche spezifischen Ziele zu erreichen.

Zur Lösung der ermittelten Probleme werden neben dem Basisszenario vier unterschiedliche Maßnahmenpakete vorgeschlagen. Jedes Paket setzt an Hauptursachen des Problems an. Drei Pakete enthalten Maßnahmen vergleichbarer Intensität (jeweils gering, mäßig und hoch) über

die fünf ermittelten Felder hinweg (zur Minimierung der Konflikte „Effizienz/Qualität“ und „Effizienz/Arbeitsbedingungen“). Daneben wird ein viertes Paket mit Maßnahmen mäßiger Intensität in Kombination mit Maßnahmen hoher Intensität für konfliktfreie Problemfelder präsentiert.

Das erste Maßnahmenpaket (MP1) sieht eine Verbesserung des bestehenden Systems durch Änderung der Richtlinie lediglich im notwendigen Umfang und die Bereitstellung von Leitlinien im größtmöglichen Umfang vor. Es enthält die ermittelten Maßnahmen geringerer Intensität.

Das zweite Maßnahmenpaket (MP2) soll das derzeitige System durch ein Bündel von Maßnahmen mittlerer Intensität verbessern; es ist daher ehrgeiziger als MP1. Es hat die Form einer Verordnung.

Das dritte Maßnahmenpaket (MP3) enthält Maßnahmen hoher Intensität und sieht die vollständige Harmonisierung des Rechtsrahmens für den Bodenabfertigungsmarkt – ebenfalls in Form einer Verordnung – vor. MP2', eine Variante von MP2, die zwei Maßnahmen des Pakets MP3 (in Bezug auf Zulassungen und Mindestqualitätsanforderungen) umfasst, ist das vierte betrachtete Maßnahmenpaket.

Das für MP2/MP2' und MP3 vorgeschlagene Rechtsinstrument ist eine Verordnung. Da die im bestehenden Rechtsrahmen ermittelten Probleme größtenteils auf unterschiedliche Umsetzung in den Mitgliedstaaten zurückgehen, könnten so EU-weite Regeln festgesetzt werden, während den Mitgliedstaaten – jedoch nur soweit notwendig – eine gewisse Flexibilität bliebe.

	<i>MP1</i>	<i>MP2</i>	<i>MP2'</i>	<i>MP3</i>
<i>Rechtsinstrument</i> →	Richtlinie	<b>Verordnung</b>	<b>Verordnung</b>	<b>Verordnung</b>
<i>Hauptursachen</i> ↓	(+ Leitlinien)			
<b>1: Möglichkeit zur Beschränkung des Wettbewerbs für bestimmte Bodenabfertigungsdienste</b>	Vollständige Öffnung des Marktes der Selbstabfertigung	- Vollständige Öffnung des Marktes der Selbstabfertigung  - Auf Großflughäfen Anhebung der Mindestzahl der Drittabfertiger für die vier Dienstleistungskategorien, die Beschränkungen unterworfen werden können, auf drei.	- Vollständige Öffnung des Marktes der Selbstabfertigung  - Auf Großflughäfen Anhebung der Mindestzahl der Drittabfertiger für die vier Dienstleistungskategorien, die Beschränkungen unterworfen werden können, auf drei.	Vollständige Öffnung der Märkte der Selbst- und Drittabfertigung (keine Ausschreibungen mehr)
<b>2: Vielfalt nationaler Verwaltungsregelungen für den Markteintritt (Zulassungen)</b>	Leitlinien für die Mitgliedstaaten über Zulassungsregelungen	Gegenseitige Anerkennung von Zulassungen mit einheitlichen Anforderungen	Schaffung einer EU-Zulassung	Schaffung einer EU-Zulassung
<b>3: Schwierigkeiten für Neubewerber, auf Flughafenebene Fuß zu fassen und ihren Dienstbetrieb auszubauen</b>	a) klarere Begriffsbestimmungen für zentrale Infrastruktureinrichtungen in der Richtlinie	a) besseres Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen	a) besseres Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen	a) besseres Management der zentralen Infrastruktureinrichtungen
	a) klarere Begriffsbestimmungen für die buchmäßige Trennung in der Richtlinie	b) rechtliche Trennung von Flughafenbetreibern und ihren Tochterunternehmen für die Bodenabfertigung	b) rechtliche Trennung von Flughafenbetreibern und ihren Tochterunternehmen für die Bodenabfertigung	b) Abschaffung der Möglichkeit für Flughafenbetreiber, auf ihrem Flughafen einen Bodenabfertigungsbetrieb zu kontrollieren
	c) Klärung der Rolle des Nutzausschusses und der Begriffsbestimmungen in der Richtlinie	c) verbesserte Ausschreibungsverfahren (Nutzerausschuss und Laufzeit der ausgeschriebenen Tätigkeiten)	c) verbesserte Ausschreibungsverfahren (Nutzerausschuss und Laufzeit der ausgeschriebenen Tätigkeiten)	(kein c) MP3 sieht keine Ausschreibungen vor)
<b>4: Unzureichende Koordinierung der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen</b>	a) Leitlinien zur Unterauftragsvergabe	a) Klärung der Regeln für die Unterauftragsvergabe	a) Klärung der Regeln für die Unterauftragsvergabe	a) Klärung der Regeln für die Unterauftragsvergabe
	b) einheitliche Kriterien für Ausschreibungen	b) einheitliche Kriterien für Ausschreibungen	b) einheitliche Kriterien für Ausschreibungen	(kein c) MP3 sieht keine Ausschreibungen vor)

	c) Leitlinien zu Verhaltensregeln	c) Rolle des Flughafenbetreibers bei der Bodenabfertigung  Regelung der Zuständigkeit von Flughafenbetreibern für die Mindestanforderungen an die Qualität von Bodenabfertigungsdiensten auf Großflughäfen in einem delegierten Rechtsakt	c) Rolle des Flughafenbetreibers bei der Bodenabfertigung  Festlegung der Mindestqualitätsanforderungen auf Großflughäfen auf EU-Ebene	c) Rolle des Flughafenbetreibers bei der Bodenabfertigung  Festlegung der Mindestqualitätsanforderungen auf Großflughäfen auf EU-Ebene
		d) Regelung der Berichterstattungspflichten in Bezug auf die Betriebsqualität in einem delegierten Rechtsakt (auf Großflughäfen)	d) Regelung der Berichterstattungspflichten in Bezug auf die Betriebsqualität in einem delegierten Rechtsakt (auf Großflughäfen)	d) Regelung der Berichterstattungspflichten in Bezug auf die Betriebsqualität in einem delegierten Rechtsakt (auf Großflughäfen)
<b>5: Unbefriedigender Rechtsrahmen für die Aus- und Fortbildung sowie die Verlegung von Personal</b>	a) Leitlinien zur Aus- und Fortbildung	a) Obligatorische Mindestausbildung der Beschäftigten	a) Obligatorische Mindestausbildung der Beschäftigten	a) Einführung individueller Qualifikationen (Lizenzen) für wichtige Mitarbeiterkategorien
	b) Konsultation der Personalvertreter im Rahmen von Ausschreibungen	b) Schaffung der Möglichkeit für Mitgliedstaaten, für beschränkt zugängliche Dienste die Übernahme von Personal zu vergleichbaren Bedingungen vorzuschreiben	b) Schaffung der Möglichkeit für Mitgliedstaaten, für beschränkt zugängliche Dienste die Übernahme von Personal zu vergleichbaren Bedingungen vorzuschreiben	b) vollständige Übernahme von Personal zu vergleichbaren Bedingungen bei (teilweisem) Auftragsverlust an einen anderen Dienstleister für sämtliche Bodenabfertigungsdienste

#### 4. BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN

Die Auswirkungen der Maßnahmenpakete sind nachstehend zusammengefasst:

Auswirkungen im Vergleich zum Basisszenario				
	MP1	MP2	MP2'	MP3
<b>Wirtschaftliche Auswirkungen</b>				
Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarktes, den Wettbewerb und die Wettbewerbsfähigkeit von Bodenabfertigungsdiensten	SEHR SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	STARK POSITIV	MÄSSIG POSITIV
Auswirkungen auf die	NULL	NEUTRAL	NEUTRAL	MÄSSIG



Auswirkungen im Vergleich zum Basisszenario				
	MP1	MP2	MP2'	MP3
Betriebskosten und die Geschäftstätigkeit				NEGATIV
Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen	NULL	SCHWACH NEGATIV	SCHWACH NEGATIV	MÄSSIG NEGATIV
Auswirkungen auf die Verbraucher	NULL	MÄSSIG POSITIV	MÄSSIG POSITIV	SCHWACH POSITIV
Verwaltungsaufwand für Unternehmen nach 5 Jahren	NULL	- 0,61 Mio. € SCHWACH POSITIV	- 0,61 Mio. € SCHWACH POSITIV	- 0,61 Mio. € SCHWACH POSITIV
Verwaltungsaufwand für Behörden nach 5 Jahren	NULL	- 0,185 Mio. € SCHWACH POSITIV	- 0,185 Mio. € SCHWACH POSITIV	- 0,185 Mio. € SCHWACH POSITIV
Mitgliedstaaten	NULL	- 0,2 Mio. €	- 1,06 Mio. €	- 1,06 Mio. €
Europäische Kommission	NULL	Unerheblich (+ 0,015 Mio. €)	+ 0,86 Mio. €	+ 0,86 Mio. €
Drittstaaten	SEHR SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	STARK POSITIV	MÄSSIG POSITIV
EU-Haushalt	NULL	NULL	0,86 Mio. € über 5 Jahre	0,86 Mio. € über 5 Jahre
<b>Soziale Auswirkungen</b>				
Beschäftigung (Anzahl Arbeitsplätze)	NULL	- 450 Jobs / Jahr in der Bodenabfertigung	- 450 Jobs / Jahr in der Bodenabfertigung	- 900 Jobs / Jahr in der Bodenabfertigung, aber neue Jobs in Organisationen zur Lizenzierung des in der Bodenabfertigung beschäftigten Personals
Arbeitsplatzqualität, Gesundheit, Sicherheit und Würde der Beschäftigten	SEHR SCHWACH POSITIV	MÄSSIG POSITIV	MÄSSIG POSITIV	SEHR STARK POSITIV
<b>Auswirkungen auf die Umwelt</b>	<b>SEHR SCHWACH POSITIV</b>	<b>MÄSSIG POSITIV</b>	<b>MÄSSIG POSITIV</b>	<b>MÄSSIG POSITIV</b>

Auswirkungen im Vergleich zum Basisszenario				
	MP1	MP2	MP2'	MP3
Auswirkungen auf die Qualität der Bodenabfertigungsdienste	SCHWACH POSITIV	STARK POSITIV	STARK POSITIV	STARK POSITIV
Auswirkungen auf die Vereinfachung der geltenden Rechtsvorschriften	SEHR SCHWACH POSITIV	NEUTRAL	NEUTRAL	NEUTRAL
Aspekte der Umsetzung und Einhaltung	SCHWACH NEGATIV	MÄSSIG NEGATIV	MÄSSIG NEGATIV	STARK NEGATIV

## 5. VERGLEICH DER OPTIONEN

Die Maßnahmenpakete werden unter den Gesichtspunkten Wirksamkeit, Effizienz und Schlüssigkeit beurteilt.

Im Hinblick auf die Wirksamkeit bietet das MP3 das höchste Potenzial zum Erreichen aller spezifischen Ziele, während das MP2 eine gute allgemeine Wirksamkeit bietet. Das MP1 erfüllt die spezifischen Ziele nur in begrenztem Umfang.

Das kostspieligste Maßnahmenpaket, MP3, ist weniger effizient als das MP2, während das MP1 zu den geringsten Kosten und am einfachsten umzusetzen ist.

Unter dem Aspekt der Schlüssigkeit sind sich die Maßnahmenpakete ähnlich.

Wirksamkeit, Effizienz und Schlüssigkeit der Maßnahmenpakete				
	MP1	MP2	MP2'	MP3
<b>Wirksamkeit</b>	begrenzt	gut	gut	sehr gut
SZ1	begrenzt	gut	gut	sehr gut
SZ2	sehr begrenzt	sehr gut	sehr gut	sehr gut
SZ3	begrenzt	sehr gut	sehr gut	ausgezeichnet
SZ4	begrenzt	sehr gut	sehr gut	sehr gut
SZ5	begrenzt	gut	gut	sehr gut
<b>Effizienz</b>	sehr gut	gut	gut	begrenzt
<b>Schlüssigkeit</b>	begrenzter Kompromiss	begrenzter Kompromiss	begrenzter Kompromiss	begrenzter Kompromiss

MP1 ist die unattraktivste Option, da dieses Maßnahmenpakete nicht die ermittelten Probleme löst.

MP2/MP2' werden MP3 vorgezogen:

- Die Unterschiede zwischen MP2/MP2' und MP3 in Bezug auf die Wirksamkeit (soweit die Probleme gelöst werden) sind begrenzt.
- Die Unterschiede in Bezug auf die Auswirkungen sind erheblich: unter nahezu sämtlichen Gesichtspunkten verbessern MP2/MP2' die Lage oder begrenzen negative Auswirkungen deutlich stärker als MP3.
- Im Vergleich zu MP3 bieten MP2/MP2' daher einen besseren Kompromiss zwischen Wirksamkeit und akzeptablen Auswirkungen: mit diesen Maßnahmenpaketen werden die Ziele ohne übermäßig kostspielige Änderungen erreicht.

MP2/MP2' liegen dicht beieinander. Sie unterscheiden sich nur in Bezug auf die Auswirkungen der beiden unterschiedlichen Maßnahmen: bei beiden Maßnahmen ist MP2 unter Umsetzungs-/Einhaltungsaspekten besser (MP2' erfordert voraussichtlich größere Anstrengungen), während MP2' im Hinblick auf die Vereinfachung besser ist. Mit Blick auf den zentralen Aspekt der Einhaltung/Durchsetzung, wird daher MP2 empfohlen.

**MP2** führt zu einer moderaten Öffnung des Marktes der Bodenabfertigung, ohne die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern (sofern eine weitere Öffnung vorgeschrieben wird, wären Personalverlegungen unter vergleichbaren Bedingungen möglich). MP2 würde zu vertretbaren Kosten einen offeneren und faireren Bodenabfertigungsmarkt, Qualitätsverbesserungen und eine Klärung der Verantwortlichkeiten im Flughafenumfeld sowie einen klaren Rechtsrahmen für die Aus- und Fortbildung und die Verlegung von Mitarbeitern bewirken.

## 6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Kommission würde die Durchführung der neuen Verordnung fünf Jahre nach ihrer Annahme einer Bewertung unterziehen.