Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

In Anwendung von Titel V des Vertrages über die Europäische Union erlassene Rechtsakte

98/627/GASP:

- * **Beschluß des Rates vom 9. November 1998 aufgrund von Artikel J.3 des Vertrages über die Europäische Union für eine spezifische Aktion der Union im Bereich der Unterstützung bei der Minenräumung** 1

98/628/GASP:

- * **Beschluß des Rates vom 9. November 1998 aufgrund von Artikel J.4 Absatz 2 des Vertrages über die Europäische Union über die Durchführung eines Beschlusses des Rates für eine spezifische Aktion der Union im Bereich der Unterstützung bei der Minenräumung** 2

I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

Verordnung (EG) Nr. 2419/98 der Kommission vom 10. November 1998 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise 4

Verordnung (EG) Nr. 2420/98 der Kommission vom 10. November 1998 zur Festsetzung der repräsentativen Preise und der zusätzlichen Einfuhrzölle für Melasse im Zuckersektor 6

Verordnung (EG) Nr. 2421/98 der Kommission vom 10. November 1998 zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand 8

Verordnung (EG) Nr. 2422/98 der Kommission vom 10. November 1998 zur Festsetzung des Höchstbetrags der Ausfuhrerstattung für Weißzucker für die im Rahmen der Dauerausschreibung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1574/98 durchgeführte 15. Teilausschreibung 10

Verordnung (EG) Nr. 2423/98 der Kommission vom 10. November 1998 betreffend die Erteilung von Einfuhrlizenzen für frisches, gekühltes oder gefrorenes hochwertiges Rindfleisch 11

Verordnung (EG) Nr. 2424/98 der Kommission vom 10. November 1998 betreffend Einfuhrlizenzanträge für Qualitätsweichweizen und Hartweizen, im Rahmen von Zollkontingenten gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 529/97 und (EG) Nr. 2228/96	12
Verordnung (EG) Nr. 2425/98 der Kommission vom 10. November 1998 zur Erteilung von Ausfuhrlicenzen nach dem Verfahren B im Sektor Obst und Gemüse	14
Verordnung (EG) Nr. 2426/98 der Kommission vom 10. November 1998 zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Olivenöl.....	15
Verordnung (EG) Nr. 2427/98 der Kommission vom 10. November 1998 betreffend die Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die erste Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 2269/98 eröffneten Dauerausschreibung	17
Verordnung (EG) Nr. 2428/98 der Kommission vom 10. November 1998 über die Erteilung von Einfuhrlizenzen für Knoblauch mit Ursprung in China	19

II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

Rat

98/629/EG:

- * **Beschluß Nr. 1/98 des Assoziationsrates zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Tunesien andererseits vom 14. Juli 1998 über seine Geschäftsordnung** 20

Kommission

98/630/EG:

- * **Entscheidung der Kommission vom 30. Oktober 1998 über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH) ⁽¹⁾ (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3335)** 25

98/631/EG:

- * **Entscheidung der Kommission vom 30. Oktober 1998 über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Köln/Bonn (Flughafen Köln/Bonn GmbH) ⁽¹⁾ (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3336).....** 33

98/632/EG:

- * **Entscheidung der Kommission vom 30. Oktober 1998 über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Hamburg (Flughafen Hamburg GmbH) ⁽¹⁾ (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3338)** 41

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(In Anwendung von Titel V des Vertrages über die Europäische Union erlassene Rechtsakte)

BESCHLUSS DES RATES

vom 9. November 1998

aufgrund von Artikel J.3 des Vertrages über die Europäische Union für eine spezifische Aktion der Union im Bereich der Unterstützung bei der Minenräumung

(98/627/GASP)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf die Artikel J.3 und J.11 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat am 1. Oktober 1996 die Gemeinsame Aktion 96/588/GASP⁽¹⁾ über Antipersonenminen angenommen. Am 28. November 1997 hat der Rat eine weitere Gemeinsame Aktion 97/817/GASP⁽²⁾ über Antipersonenminen angenommen, um die von der Europäischen Union im Rahmen der ersten gemeinsamen Aktion durchgeführten Maßnahmen zu aktualisieren und weiterzuentwickeln.

In diesen Gemeinsamen Aktionen ist die Möglichkeit spezifischer Aktionen der Union im Bereich der Minenräumung vorgesehen; ferner ist vorgesehen, daß diese Maßnahmen in Form der Ausbildung von Minenräumspezialisten und von Ausbildern für die Minenräumung erfolgen können.

Eine Aktion in Form der Koordinierung, Betreuung und Ausbildung von Minenräumspezialisten und entsprechenden Ausbildern ist besonders in Kroatien erforderlich und könnte eine zweckmäßige Ergänzung der internationalen Bemühungen zur Unterstützung bei der Minenräumung darstellen —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Eine spezifische Aktion der Europäischen Union im Bereich der Minenräumung besteht in der Koordinierung,

Betreuung und Ausbildung von Minenräumspezialisten und von Ausbildern für die Minenräumung in Kroatien.

Artikel 2

(1) Die operativen Ausgaben im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Beschlusses gehen bis zu 435 000 ECU zu Lasten des Haushalts der Europäischen Gemeinschaften.

(2) Die Verwaltung der mit dem genannten Betrag finanzierten Ausgaben erfolgt gemäß den Haushaltsverfahren und -vorschriften der Europäischen Gemeinschaft.

Artikel 3

Im Einklang mit den Schlußfolgerungen des Rates vom 14. Mai 1996 zur Übermittlung von Dokumenten der Europäischen Union an die Westeuropäische Union (WEU) wird dieser Beschluß der WEU mitgeteilt.

Artikel 4

Dieser Beschluß tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Artikel 5

Dieser Beschluß wird im Amtsblatt veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am 9. November 1998.

Im Namen des Rates

Der Präsident

W. SCHÜSSEL

⁽¹⁾ ABl. L 260 vom 12. 10. 1996, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 338 vom 9. 12. 1997, S. 1.

BESCHLUSS DES RATES

vom 9. November 1998

aufgrund von Artikel J.4 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union über die Durchführung eines Beschlusses des Rates für eine spezifische Aktion der Union im Bereich der Unterstützung bei der Minenräumung

(98/628/GASP)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel J.4 Absatz 2,

in Anbetracht der Erklärung der Westeuropäischen Union (WEU) in der Schlußakte, die bei Annahme des Vertrags unterzeichnet wurde,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat am heutigen Tag aufgrund von Artikel J.3 des Vertrags den Beschluß 98/627/GASP⁽¹⁾ für eine spezifische Aktion der Union im Bereich der Unterstützung bei der Minenräumung angenommen.

Für eine solche Aktion wäre Personal mit militärischem Fachwissen erforderlich. Unter diesen Bedingungen sollte die Union die WEU einschalten.

Die Organe der WEU haben den im Anhang wiedergegebenen praktischen Regelungen zugestimmt —

BESCHLIESST:

Artikel 1

(1) Die Europäische Union ersucht die WEU, ihre Aktion in Form der Koordinierung, Betreuung und Ausbildung von Minenräumspezialisten und Ausbildern

für die Minenräumung in Kroatien im Sinne des Beschlusses 98/627/GASP durchzuführen.

(2) Die Durchführung der Aktion nach Absatz 1 erfolgt gemäß den praktischen Regelungen im Anhang.

Artikel 2

Im Einklang mit den Schlußfolgerungen des Rates vom 14. Mai 1996 zur Übermittlung von Dokumenten der Europäischen Union an die WEU wird dieser Beschluß der WEU mitgeteilt.

Artikel 3

Dieser Beschluß tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Artikel 4

Dieser Beschluß wird im Amtsblatt veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am 9. November 1998.

*Im Namen des Rates**Der Präsident*

W. SCHÜSSEL

⁽¹⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

*ANHANG***Praktische Regelungen**

1. Die WEU-Mission nimmt ihre Aufgaben unter der Verantwortung der WEU wahr.
2. Während des Verlaufs der Maßnahme wird erwartet, daß
 - die WEU-Mission der WEU monatlich Bericht erstattet, die wiederum der EU umfassende Berichte zuleiten wird;
 - die WEU-Mission einen Zwischenbericht vorlegt, in dem eine erste Bewertung der Maßnahme vorgenommen wird und erforderlichenfalls mögliche Anpassungen der Ausgestaltung der Maßnahme vorgeschlagen werden;
 - in einer Notsituation der WEU unverzüglich ein Bericht vorgelegt wird, die ihn an die EU weiterleiten würde. Die Lage wird beurteilt, und es wird geprüft, ob dieser Bericht den EU- und WEU-Gremien vorzulegen ist.
3. Nach Abschluß der Maßnahme erstellt die WEU einen Erfahrungsbericht, der der EU übermittelt wird.
4. Die Kommunikation erfolgt im wesentlichen über
 - die bestehenden Kontaktstellen zwischen den Sekretariaten der EU und der WEU sowie zwischen der Kommission und dem WEU-Sekretariat;
 - die von den beiden Vorsitzen benannten Kontaktstellen.
5. Die Möglichkeit, koordinierte Sitzungen zwischen den Arbeitsgruppen abzuhalten, sollte bedacht werden.
6. Die diplomatische Vertretung des EU-Vorsitzes leistet der WEU-Mission, falls erforderlich, politische und diplomatische Unterstützung.
7. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über diese Maßnahme wird koordiniert.
8. Die Zahlungen für die Maßnahme erfolgen gemäß den finanziellen Regelungen, die zwischen der Kommission und der WEU gemäß den Haushaltsverfahren und -vorschriften der Europäischen Gemeinschaft zu treffen sind.

Die oben erwähnten praktischen Regelungen berühren in keiner Weise die internen Verfahren jeder Organisation oder die weiteren Kontakte, die zwischen ihnen erforderlich sein könnten.

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 2419/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zu der Regelung der Einfuhr von Obst und Gemüse ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1498/98 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des Rates vom 28. Dezember 1992 über die Rechnungseinheit und die im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anzuwendenden Umrechnungskurse ⁽³⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 150/95 ⁽⁴⁾, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der

pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 für die in ihrem Anhang angeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

In Anwendung der genannten Kriterien sind die im Anhang zur vorliegenden Verordnung ausgewiesenen pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 337 vom 24. 12. 1994, S. 66.

⁽²⁾ ABl. L 198 vom 15. 7. 1998, S. 4.

⁽³⁾ ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

ANHANG

zu der Verordnung der Kommission vom 10. November 1998 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(ECU/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code ⁽¹⁾	Pauschaler Einfuhrpreis
0702 00 00	052	99,6
	204	53,8
	999	76,7
0709 90 70	052	66,7
	204	37,7
	999	52,2
0805 20 10	204	52,6
	999	52,6
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	57,7
	999	57,7
0805 30 10	052	52,6
	388	41,8
	528	39,4
	999	44,6
0806 10 10	052	135,5
	400	265,3
	999	200,4
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	31,8
	064	43,4
	388	30,5
	400	78,8
	404	60,7
	800	143,6
0808 20 50	999	64,8
	052	86,0
	064	60,0
	400	84,0
	720	54,6
	728	126,7
	999	82,3

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2317/97 der Kommission (ABl. L 321 vom 22. 11. 1997, S. 19). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2420/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

zur Festsetzung der repräsentativen Preise und der zusätzlichen Einfuhrzölle für
Melasse im ZuckersektorDIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1148/98⁽²⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1422/95 der Kommission vom 23. Juni 1995 mit Durchführungsbestimmungen für die Einfuhr von Melasse im Zuckersektor und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 785/68⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 3 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 wird der cif-Preis bei der Einfuhr von Melasse, im folgenden „repräsentativer Preis“ genannt, nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 der Kommission⁽⁴⁾ bestimmt. Dieser Preis gilt für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der genannten Verordnung.

Der repräsentative Preis für Melasse wird für einen Grenzübergangsort der Gemeinschaft, in diesem Fall Amsterdam, festgesetzt. Der Preis muß auf der Grundlage der günstigsten Einkaufsmöglichkeiten auf dem Weltmarkt unter Berücksichtigung der nach Maßgabe der etwaigen Qualitätsunterschiede gegenüber der Standardqualität berichtigten Notierungen oder Preises dieses Marktes berechnet werden. Die Standardqualität für Melasse ist in der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 festgelegt.

Zur Feststellung der günstigsten Einkaufsmöglichkeiten auf dem Weltmarkt müssen alle Informationen betreffend die Angebote auf dem Weltmarkt, die auf den wichtigen Märkten in Drittländern festgestellten Preise und die Verkaufsabschlüsse im Rahmen des internationalen Handels berücksichtigt werden, die die Kommission von den Mitgliedstaaten erhält bzw. die ihr aus eigenen Quellen vorliegen. Bei dieser Feststellung gemäß Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 ist es möglich, den Durchschnitt mehrerer Preise zugrunde zu legen, soweit dieser Durchschnitt für die tatsächliche Markttendenz als repräsentativ gelten kann.

Nicht berücksichtigt werden die Informationen, wenn die Ware nicht gesund und von handelsüblicher Qualität ist oder wenn der Angebotspreis nur eine geringe, für den Markt nicht repräsentative Menge betrifft. Außerdem sind Angebotspreise auszuschließen, die als für die tatsächliche Markttendenz nicht repräsentativ gelten.

Um vergleichbare Angaben für Melasse der Standardqualität zu erhalten, müssen die Preise je nach Qualität der angebotenen Melasse nach Maßgabe der in Anwendung von Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 erzielten Ergebnisse erhöht oder verringert werden.

Ein repräsentativer Preis kann ausnahmsweise während eines begrenzten Zeitraums auf unveränderter Höhe beibehalten werden, wenn der Angebotspreis, der als Grundlage für die vorangegangene Festsetzung des repräsentativen Preises gedient hat, der Kommission nicht zur Kenntnis gelangt ist und die vorliegenden, offenbar für die effektive Markttendenz nicht repräsentativen Angebotspreise zu plötzlichen und erheblichen Änderungen des repräsentativen Preises führen würden.

Besteht zwischen dem Auslösungspreis für das fragliche Erzeugnis und dem repräsentativen Preis ein Unterschied, so sind nach Maßgabe von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 zusätzliche Einfuhrzölle festzusetzen. Bei Aussetzung der Einfuhrzölle gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 sind für diese Zölle besondere Beträge festzusetzen.

Aus der Anwendung dieser Bestimmungen ergibt sich, daß die repräsentativen Preise und die zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr der betreffenden Erzeugnisse nach Maßgabe des Anhangs dieser Verordnung festzusetzen sind.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Zucker —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die repräsentativen Preise und die zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr der Erzeugnisse des Artikels 1 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 werden entsprechend dem Anhang festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.

⁽²⁾ ABl. L 159 vom 3. 6. 1998, S. 38.

⁽³⁾ ABl. L 141 vom 24. 6. 1995, S. 12.

⁽⁴⁾ ABl. L 145 vom 27. 6. 1968, S. 12.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission
 Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

ANHANG

zur Festsetzung der repräsentativen Preise und der zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr von Melasse im Zuckersektor

KN-Code	Repräsentativer Preis je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses	Zusätzlicher Zoll je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses	Bei der Einfuhr je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses wegen der Aussetzung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 anzuwendender Betrag ⁽²⁾
1703 10 00 ⁽¹⁾	6,47	0,19	—
1703 90 00 ⁽¹⁾	7,80	0,00	—

⁽¹⁾ Festsetzung für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 785/68.

⁽²⁾ Dieser Betrag ersetzt gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 den für diese Erzeugnisse festgesetzten Zollsatz des Gemeinsamen Zolltarifs.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2421/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates vom 1. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1148/98⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 19 Absatz 4 erster Unterabsatz Buchstabe a),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Nach Artikel 19 der Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 kann der Unterschied zwischen den Notierungen oder Preisen auf dem Weltmarkt der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) der angeführten Verordnung genannten Erzeugnisse und den Preisen dieser Erzeugnisse in der Gemeinschaft durch eine Erstattung bei der Ausfuhr ausgeglichen werden.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 sind die Erstattungen für den nicht denaturierten und in unverändertem Zustand ausgeführten Weißzucker und Rohzucker unter Berücksichtigung der Lage auf dem Markt der Gemeinschaft und auf dem Weltzuckermarkt und insbesondere der in Artikel 17a der angeführten Verordnung genannten Preise und Kostenelemente festzusetzen. Nach demselben Artikel sind zugleich die wirtschaftlichen Aspekte der beabsichtigten Ausfuhr zu berücksichtigen.

Für Rohzucker ist die Erstattung für die Standardqualität festzusetzen. Diese ist in Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 431/68 des Rates vom 9. April 1968 über die Bestimmung der Standardqualität für Rohzucker und des Grenzübergangsorts der Gemeinschaft für die Berechnung der cif-Preise für Zucker⁽³⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 3290/94⁽⁴⁾, festgelegt worden. Diese Erstattung ist im übrigen gemäß Artikel 17a Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 festzusetzen. Kandiszucker wurde in der Verordnung (EG) Nr. 2135/95 der Kommission vom 7. September 1995 mit Durchführungsvor-

schriften für die Gewährung von Ausfuhrerstattungen im Zuckersektor⁽⁵⁾ definiert. Die so berechnete Erstattung muß bei aromatisiertem oder gefärbtem Zucker für dessen Saccharosegehalt gelten und somit für 1 v. H. dieses Gehalts festgesetzt werden.

Die Lage auf dem Weltmarkt oder die besonderen Erfordernisse bestimmter Märkte können es notwendig machen, die Erstattung für Zucker nach der Bestimmung in unterschiedlicher Höhe festzusetzen.

In besonderen Fällen kann der Erstattungsbetrag durch Rechtsakte anderer Art festgesetzt werden.

Die mit Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des Rates⁽⁶⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 150/95⁽⁷⁾, festgelegten repräsentativen Marktkurse werden bei der Umrechnung der in den Drittländwährungen ausgedrückten Beträge berücksichtigt. Außerdem werden sie bei der Bestimmung der den Währungen der Mitgliedstaaten entsprechenden landwirtschaftlichen Umrechnungskurse zugrunde gelegt. Die für diese Umrechnungen erforderlichen Durchführungsbestimmungen wurden mit der Verordnung (EWG) Nr. 1068/93 der Kommission⁽⁸⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 961/98⁽⁹⁾, erlassen.

Die Erstattung wird alle zwei Wochen festgesetzt. Sie kann zwischenzeitlich geändert werden.

Die Anwendung dieser Regeln auf die gegenwärtige Marktlage im Zuckersektor und insbesondere die Notierungen und Preise für Zucker in der Gemeinschaft und auf dem Weltmarkt führt dazu, die im Anhang angegebenen Erstattungsbeträge festzusetzen.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Zucker —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Erstattungen bei der Ausfuhr in unverändertem Zustand der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 genannten und nicht denaturierten Erzeugnisse werden wie im Anhang angegeben festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.

⁽²⁾ ABl. L 159 vom 3. 6. 1998, S. 38.

⁽³⁾ ABl. L 89 vom 10. 4. 1968, S. 3.

⁽⁴⁾ ABl. L 349 vom 31. 12. 1994, S. 105.

⁽⁵⁾ ABl. L 214 vom 8. 9. 1995, S. 16.

⁽⁶⁾ ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

⁽⁷⁾ ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

⁽⁸⁾ ABl. L 108 vom 1. 5. 1993, S. 106.

⁽⁹⁾ ABl. L 135 vom 8. 5. 1998, S. 5.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission
 Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 10. November 1998 zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand

Erzeugniscode	Betrag der Erstattung
	— in ECU/100 kg —
1701 11 90 9100	44,15 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	41,80 ⁽¹⁾
1701 11 90 9950	⁽²⁾
1701 12 90 9100	44,15 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	41,80 ⁽¹⁾
1701 12 90 9950	⁽²⁾
	— in ECU/1 % Saccharose × 100 kg —
1701 91 00 9000	0,4799
	— in ECU/100 kg —
1701 99 10 9100	47,99
1701 99 10 9910	46,92
1701 99 10 9950	46,92
	— in ECU/1 % Saccharose × 100 kg —
1701 99 90 9100	0,4799

⁽¹⁾ Dieser Betrag gilt für Rohzucker mit einem Rendementwert von 92 v. H. Wenn der Rendementwert des ausgeführten Rohzuckers von 92 v. H. abweicht, wird der anwendbare Erstattungsbetrag gemäß den Bestimmungen von Artikel 17a Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 errechnet.

⁽²⁾ Diese Festsetzung wurde ausgesetzt durch die Verordnung (EWG) Nr. 2689/85 der Kommission (ABl. L 255 vom 26. 9. 1985, S. 12), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3251/85 (ABl. L 309 vom 21. 11. 1985, S. 14).

VERORDNUNG (EG) Nr. 2422/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

zur Festsetzung des Höchstbetrags der Ausfuhrerstattung für Weißzucker für die im Rahmen der Dauerausschreibung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1574/98 durchgeführte 15. Teilausschreibung

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1148/98⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 5 zweiter Unterabsatz Buchstabe b),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1574/98 der Kommission vom 22. Juli 1998 betreffend eine Dauerausschreibung für die Festsetzung von Abschöpfungen und/oder Erstattungen bei der Ausfuhr von Weißzucker⁽³⁾ werden Teilausschreibungen für die Ausfuhr dieses Zuckers durchgeführt.

Gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1574/98 ist gegebenenfalls ein Höchstbetrag der Ausfuhrerstattung für die betreffende Teilausschreibung insbesondere unter Berücksichtigung der Lage und der voraussichtli-

chen Entwicklung des Zuckermarktes in der Gemeinschaft sowie des Weltmarktes festzusetzen.

Nach Prüfung der Angebote sind für die 15. Teilausschreibung die in Artikel 1 genannten Bestimmungen festzulegen.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Zucker —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Für die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1574/98 durchgeführte 15. Teilausschreibung für Weißzucker wird eine Ausfuhrerstattung von höchstens 50,060 ECU je 100 kg festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.

⁽²⁾ ABl. L 159 vom 3. 6. 1998, S. 38.

⁽³⁾ ABl. L 206 vom 23. 7. 1998, S. 7.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2423/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

betreffend die Erteilung von Einfuhrlizenzen für frisches, gekühltes oder gefrorenes hochwertiges Rindfleisch

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 936/97 der Kommission vom 27. Mai 1997 zur Eröffnung und Verwaltung von Zollkontingenten für hochwertiges frisches, gekühltes oder gefrorenes Rindfleisch und gefrorenes Büffelfleisch ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1680/98 ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EG) Nr. 936/97 sieht in den Artikeln 4 und 5 die Bedingungen für Anträge auf und die Erteilung von Einfuhrlizenzen für das in Artikel 2 Buchstabe f) genannte Fleisch vor.

Die Verordnung (EG) Nr. 936/97 hat in Artikel 2 Buchstabe f) die Menge frischen, gekühlten oder gefrorenen hochwertigen Rindfleischs mit Ursprung in und Herkunft aus den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada, die im Zeitraum vom 1. Juli 1998 bis zum 30. Juni 1999 unter besonderen Bedingungen eingeführt werden kann, auf 11 500 Tonnen festgesetzt.

Es ist darauf hinzuweisen, daß die in dieser Verordnung vorgesehenen Lizenzen während ihrer gesamten Gültigkeitsdauer nur unter Berücksichtigung der tierseuchenrechtlichen Regelungen verwendet werden können —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Jedem vom 1. bis 5. November 1998 eingereichten Einfuhrlizenzantrag für frisches, gekühltes oder gefrorenes hochwertiges Rindfleisch gemäß Artikel 2 Buchstabe f) der Verordnung (EG) Nr. 936/97 wird vollständig stattgegeben.

(2) Anträge auf Lizenzen können gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 936/97 in den ersten fünf Tagen des Monats Dezember 1998 für 2 213,438 Tonnen gestellt werden.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 137 vom 28. 5. 1997, S. 10.

⁽²⁾ ABl. L 212 vom 30. 7. 1998, S. 36.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2424/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

betreffend Einfuhrlizenzanträge für Qualitätsweichweizen und Hartweizen, im Rahmen von Zollkontingenten gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 529/97 und (EG) Nr. 2228/96

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1095/96 des Rates vom 16. Juni 1996 zur Anwendung der Zugeständnisse gemäß der nach Abschluß der Verhandlungen im Rahmen des Artikels XXIV Absatz 6 des GATT aufgestellten Liste CXL⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EG) Nr. 529/97 der Kommission vom 21. März 1997 zur Eröffnung und Verwaltung eines Zollkontingents von 300 000 Tonnen Qualitätsweizen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1854/94⁽²⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 850/97⁽³⁾, regelt die Einfuhr im Rahmen des durch die Verordnung (EG) Nr. 1095/96 eröffneten Zollkontingents. Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 529/97 sieht vor, daß die Kommission einen einheitlichen Prozentsatz zur Verringerung der Menge festsetzt, falls die Einfuhrlizenzanträge die Mengen überschreiten, die ausgeführt werden. Die vom 5. Oktober bis 4. November 1998 eingereichten Lizenzanträge betreffen 7 570 120 Tonnen Qualitätsweizen und die Höchstmenge für Qualitätsweizen beläuft sich auf 200 000 Tonnen. Bezüglich der vom 5. Oktober bis 4. November 1998 gestellten Einfuhrlizenzanträge, bei denen die in der Verordnung (EG) Nr. 1095/96 vorgesehenen Bedingungen zu berücksichtigen sind, ist deshalb der Verringerungsprozentsatz festzusetzen.

Die Verordnung (EG) Nr. 2228/96 der Kommission vom 21. November 1996 zur Eröffnung und Verwaltung eines Zollkontingents von 50 000 Tonnen Hartweizen des KN-Codes 1001 10 00⁽⁴⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2410/98⁽⁵⁾, regelt die Einfuhr im Rahmen des durch die Verordnung (EG) Nr. 1095/96 eröffneten Zollkontingents. Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2228/

96 sieht vor, daß die Kommission einen einheitlichen Prozentsatz zur Verringerung der Menge festsetzt, falls die Einfuhrlizenzanträge die Mengen überschreiten, die ausgeführt werden. Die vom 5. Oktober bis 4. November 1998 eingereichten Lizenzanträge betreffen 810 985,831 Tonnen Hartweizen und die Höchstmenge für Hartweizen beläuft sich auf 50 000 Tonnen. Bezüglich der vom 5. Oktober bis 4. November 1998 gestellten Einfuhrlizenzanträge, bei denen die in der Verordnung (EG) Nr. 1095/96 vorgesehenen Bedingungen zu berücksichtigen sind, ist deshalb der Verringerungsprozentsatz festzusetzen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die vom 5. Oktober bis 4. November 1998 gestellten und der Kommission mitgeteilten Anträge auf Erteilung von Lizenzen für die Einfuhr von Qualitätsweichweizen, auf den die in der Verordnung (EG) Nr. 1095/96 vorgesehenen Bedingungen angewandt werden, werden für die beantragten Mengen, multipliziert mit dem Koeffizienten 0,0264, angenommen. Der Kommission nicht mitgeteilte Anträge bleiben unberücksichtigt.

Artikel 2

Die vom 5. Oktober bis 4. November 1998 gestellten und der Kommission mitgeteilten Anträge auf Erteilung von Lizenzen für die Einfuhr von Hartweizen, auf den die in der Verordnung (EG) Nr. 1095/96 vorgesehenen Bedingungen angewandt werden, werden für die beantragten Mengen, multipliziert mit dem Koeffizienten 0,0616, angenommen. Der Kommission nicht mitgeteilte Anträge bleiben unberücksichtigt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 146 vom 20. 6. 1996, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 82 vom 22. 3. 1997, S. 44.

⁽³⁾ ABl. L 122 vom 14. 5. 1997, S. 10.

⁽⁴⁾ ABl. L 298 vom 22. 11. 1996, S. 8.

⁽⁵⁾ ABl. L 298 vom 7. 11. 1998, S. 45.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission
Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

VERORDNUNG (EG) Nr. 2425/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

zur Erteilung von Ausfuhrlicenzen nach dem Verfahren B im Sektor Obst und Gemüse

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2190/96 der Kommission vom 14. November 1996 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 2200/96 des Rates hinsichtlich der Ausfuhrerstattungen für Obst und Gemüse ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1287/98 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Verordnung (EG) Nr. 1875/98 der Kommission ⁽³⁾ wurden die Richtmengen festgesetzt, für die nach dem Verfahren B außerhalb der Nahrungsmittelhilfe Ausfuhrlicenzen erteilt werden.

Nach Kenntnis der Kommission könnten die für den derzeitigen Ausfuhrzeitraum vorgesehenen Richtmengen bei Zitronen überschritten werden. Diese Überschreitungen würden eine reibungslose Anwendung von

Ausfuhrerstattungen im Sektor Obst und Gemüse beeinträchtigen.

Angesichts dieser Lage sind Anträge auf Erteilung von Lizenzen nach dem Verfahren B, die für nach dem 10. November 1998 ausgeführte Zitronen gestellt werden, bis zum Ende des derzeitigen Ausfuhrzeitraums abzulehnen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 1875/98 gestellte Anträge, welche nach dem Verfahren B die Erteilung von Lizenzen für die Ausfuhr von Zitronen betreffen und für welche die Ausfuhranmeldungen nach dem 10. November 1998 und vor dem 16. November 1998 angenommen werden, sind abzulehnen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 292 vom 15. 11. 1996, S. 12.

⁽²⁾ ABl. L 178 vom 23. 6. 1998, S. 11.

⁽³⁾ ABl. L 243 vom 2. 9. 1998, S. 3.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2426/98 DER KOMMISSION
vom 10. November 1998
zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Olivenöl

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
 GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
 Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 136/66/EWG des Rates
 vom 22. September 1966 über die Errichtung einer
 gemeinsamen Marktorganisation für Fette ⁽¹⁾, zuletzt geän-
 dert durch die Verordnung (EG) Nr. 1638/98 ⁽²⁾, insbeson-
 dere auf Artikel 3 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Liegen die Preise in der Gemeinschaft über den Welt-
 marktpreisen, so kann der Unterschied zwischen diesen
 Preisen nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 136/66/EWG
 durch eine Erstattung bei der Ausfuhr von Olivenöl nach
 dritten Ländern gedeckt werden.

Die Festsetzung und die Gewährung der Erstattung bei
 der Ausfuhr von Olivenöl sind in der Verordnung (EWG)
 Nr. 616/72 der Kommission ⁽³⁾, zuletzt geändert durch die
 Verordnung (EWG) Nr. 2962/77 ⁽⁴⁾, geregelt worden.

Nach Artikel 3 dritter Unterabsatz der Verordnung Nr.
 136/66/EWG muß die Erstattung für die gesamte
 Gemeinschaft gleich sein.

Nach Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung Nr. 136/
 66/EWG ist die Erstattung für Olivenöl unter Berücksich-
 tigung der Lage und voraussichtlichen Entwicklung der
 Olivenölpreise und der davon verfügbaren Mengen auf
 dem Gemeinschaftsmarkt sowie der Weltmarktpreise für
 Olivenöl festzusetzen. Läßt es jedoch die auf dem Welt-
 markt bestehende Lage nicht zu, die günstigsten Notie-
 rungen für Olivenöl zu bestimmen, so können der auf
 diesem Markt für die wichtigsten konkurrierenden pflanz-
 lichen Öle erzielte Preis und der in einem repräsentativen
 Zeitraum zwischen diesem Preis und dem für Olivenöl
 festgestellte Unterschied berücksichtigt werden. Die
 Erstattung darf nicht höher sein als der Betrag, der dem
 Unterschied zwischen den in der Gemeinschaft und auf
 dem Weltmarkt erzielten Preisen, gegebenenfalls um die
 Kosten für das Verbringen des Erzeugnisses auf den Welt-
 markt berichtet, entspricht.

Nach Artikel 3 Absatz 3 dritter Unterabsatz Buchstabe b)
 der Verordnung Nr. 136/66/EWG kann beschlossen
 werden, daß die Erstattung durch Ausschreibung festge-
 setzt wird. Die Ausschreibung erstreckt sich auf den

Betrag der Erstattung und kann auf bestimmte Bestim-
 mungsländer, Mengen, Qualitäten und Aufmachungen
 beschränkt werden.

Nach Artikel 3 Absatz 3 zweiter Unterabsatz der Verord-
 nung Nr. 136/66/EWG kann die Erstattung für Olivenöl
 je nach Bestimmung oder Bestimmungsgebiet in unter-
 schiedlicher Höhe festgesetzt werden, wenn die Welt-
 marktlage oder die besonderen Erfordernisse bestimmter
 Märkte dies notwendig machen.

Die Erstattung muß mindestens einmal im Monat festge-
 setzt werden; soweit erforderlich, kann die Erstattung
 zwischenzeitlich geändert werden.

Bei Anwendung dieser Modalitäten auf die gegenwärtige
 Marktlage bei Olivenöl, insbesondere auf den Olivenöl-
 preis in der Gemeinschaft sowie auf den Märkten der
 Drittländer, sind die Erstattungen in der im Anhang
 aufgeführten Höhe festzusetzen.

Die mit Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des
 Rates ⁽⁵⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr.
 150/95 ⁽⁶⁾, festgelegten repräsentativen Marktkurse werden
 bei der Umrechnung der in den Drittländwährungen
 ausgedrückten Beträge berücksichtigt. Außerdem werden
 sie bei der Bestimmung der den Währungen der
 Mitgliedstaaten entsprechenden landwirtschaftlichen
 Umrechnungskurse zugrunde gelegt. Die für diese
 Umrechnungen erforderlichen Durchführungsbestim-
 mungen wurden mit der Verordnung (EWG) Nr. 1068/93
 der Kommission ⁽⁷⁾, zuletzt geändert durch die Verord-
 nung (EG) Nr. 961/98 ⁽⁸⁾, erlassen.

Der Verwaltungsausschuß für Fette hat nicht innerhalb
 der ihm von seinem Vorsitzenden gesetzten Frist Stellung
 genommen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Erstattungen bei der Ausfuhr der in Artikel 1 Absatz
 2 Buchstabe c) der Verordnung Nr. 136/66/EWG
 genannten Erzeugnisse werden im Anhang festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. 172 vom 30. 9. 1966, S. 3025/66.

⁽²⁾ ABl. L 210 vom 28. 7. 1998, S. 32.

⁽³⁾ ABl. L 78 vom 31. 3. 1972, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 348 vom 30. 12. 1977, S. 53.

⁽⁵⁾ ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

⁽⁷⁾ ABl. L 108 vom 1. 5. 1993, S. 106.

⁽⁸⁾ ABl. L 135 vom 8. 5. 1998, S. 5.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission
Franz FISCHLER
Mitglied der Kommission

ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 10. November 1998 zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Olivenöl

(ECU/100 kg)

Erzeugniscode	Erstattungsbetrag (¹)
1509 10 90 9100	0,00
1509 10 90 9900	0,00
1509 90 00 9100	0,00
1509 90 00 9900	0,00
1510 00 90 9100	0,00
1510 00 90 9900	0,00

(¹) Für die Bestimmungen, genannt in Artikel 34 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 3665/87 der Kommission (ABl. L 351 vom 14. 12. 1987, S. 1), sowie für die Ausfuhren nach Drittländern.

NB: Die die Erzeugnisse betreffenden Codes sowie die Verweisungen und Fußnoten sind durch die geänderte Verordnung (EWG) Nr. 3846/87 der Kommission bestimmt.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2427/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

betreffend die Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die erste Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 2269/98 eröffneten Dauerausschreibung

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 136/66/EWG des Rates vom 22. September 1966 über die Errichtung einer gemeinsamen Marktorganisation für Fette ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1638/98 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 2269/98 der Kommission ⁽³⁾ wurde eine Dauerausschreibung für die Festsetzung der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl eröffnet.

Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2269/98 wird unter Berücksichtigung insbesondere der Lage und der voraussichtlichen Entwicklung des Olivenölmarkts in der Gemeinschaft sowie des Weltmarkts und auf der Grundlage der eingegangenen Angebote ein Höchstbetrag der Ausfuhrerstattung festgesetzt, wobei die Bieter den

Zuschlag erhalten, deren Angebot dem Höchstbetrag der Ausfuhrerstattung entspricht oder darunter liegt.

Die Anwendung dieser Vorschriften führt zur Festsetzung der im Anhang genannten Höchstbeträge der Ausfuhrerstattung.

Der Verwaltungsausschuß für Fette hat nicht innerhalb der ihm von seinem Vorsitzenden gesetzten Frist Stellung genommen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die erste Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 2269/98 eröffneten Dauerausschreibung werden auf der Grundlage der im Anhang bis 6. November 1998 eingereichten Angebote festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. 172 vom 30. 9. 1966, S. 3025/66.

⁽²⁾ ABl. L 210 vom 28. 7. 1998, S. 32.

⁽³⁾ ABl. L 284 vom 22. 10. 1998, S. 25.

ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 10. November 1998 betreffend die Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die erste Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 eröffneten Dauerausschreibung

(ECU/100 kg)

Erzeugniscode	Erstattungsbetrag
1509 10 90 9100	—
1509 10 90 9900	—
1509 90 00 9100	—
1509 90 00 9900	—
1510 00 90 9100	—
1510 00 90 9900	—

NB: Die die Erzeugnisse betreffenden Codes sowie die Verweisungen und Fußnoten sind durch die geänderte Verordnung (EWG) Nr. 3846/87 der Kommission bestimmt.

VERORDNUNG (EG) Nr. 2428/98 DER KOMMISSION

vom 10. November 1998

über die Erteilung von Einfuhrlicenzen für Knoblauch mit Ursprung in China

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2200/96 des Rates vom 28. Oktober 1996 über eine gemeinsame Marktorganisation für Obst und Gemüse ⁽¹⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2520/97 der Kommission ⁽²⁾,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1137/98 der Kommission vom 29. Mai 1998 über eine Schutzmaßnahme bei der Einfuhr von Knoblauch mit Ursprung in China ⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1859/93 der Kommission ⁽⁴⁾, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1662/94 ⁽⁵⁾, wird aus Drittländern eingeführter Knoblauch in der Gemeinschaft nur gegen Vorlage einer Einfuhrlizenz zum freien Verkehr abgefertigt.

Gemäß Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1137/98 werden für die zwischen dem 1. Juni 1998 und 31. Mai 1999 gestellten Anträge Einfuhrlicenzen für Knoblauch mit Ursprung in China nur im Rahmen einer monatlichen Höchstmenge erteilt.

Nach den Kriterien gemäß Artikel 1 Absatz 2 der vorgenannten Verordnung und in Anbetracht der bereits erteilten Einfuhrlicenzen überschreiten die am 6.

November 1998 beantragten Mengen die in der genannten Verordnung für den Monat November 1998 genannte monatliche Höchstmenge. Daher ist festzulegen, in welchem Umfang für diese Anträge Einfuhrlicenzen erteilt werden können. Infolgedessen ist die Erteilung von Licenzen für Anträge auszusetzen, die nach dem 6. November 1998 und vor dem 3. Dezember 1998 gestellt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Anbetracht der der Kommission am 10. November 1998 vorliegenden Informationen werden die am 6. November 1998 beantragten Einfuhrlicenzen gemäß Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1859/93 für Knoblauch des KN-Codes 0703 20 00 mit Ursprung in China für eine Menge erteilt, die 1,12685 % der beantragten Menge entspricht.

Den nach dem 6. November 1998 und vor dem 3. Dezember 1998 gestellten Anträgen auf Erteilung einer Einfuhrlizenz für die vorgenannten Erzeugnisse wird nicht stattgegeben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 11. November 1998 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 10. November 1998

Für die Kommission

Franz FISCHLER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 297 vom 21. 11. 1996, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 346 vom 17. 12. 1997, S. 41.

⁽³⁾ ABl. L 157 vom 30. 5. 1998, S. 107.

⁽⁴⁾ ABl. L 170 vom 13. 7. 1993, S. 10.

⁽⁵⁾ ABl. L 176 vom 9. 7. 1994, S. 1.

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

BESCHLUSS Nr. 1/98 DES ASSOZIATIONSRATES
zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits
und der Republik Tunesien andererseits
vom 14. Juli 1998
über seine Geschäftsordnung
(98/629/EG)

DER ASSOZIATIONSRAT —

gestützt auf das Europa-Mittelmeer-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Tunesien andererseits, insbesondere auf die Artikel 78 bis 86,

in der Erwägung, daß das Abkommen am 1. März 1998 in Kraft getreten ist —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Vorsitz

Den Vorsitz im Assoziationsrat führt abwechselnd für die Dauer von zwölf Monaten ein Vertreter des Vorsitzes des Rates der Europäischen Union im Namen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten und ein Vertreter der Regierung Tunesiens. Die erste Vorsitzperiode beginnt mit dem Datum der ersten Tagung des Assoziationsrates und endet am 31. Dezember 1998.

Artikel 2

Tagungen

Der Assoziationsrat tagt auf Ministerebene regelmäßig einmal im Jahr. Sondertagungen des Assoziationsrates können auf Antrag einer Vertragspartei bei Zustimmung der anderen Vertragspartei abgehalten werden.

Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, findet jede Tagung des Assoziationsrates am üblichen Tagungsort des Rates der Europäischen Union zu einem von den beiden Vertragsparteien vereinbarten Termin statt.

Die Tagungen des Assoziationsrates werden von den Sekretären des Assoziationsrates gemeinsam im Einvernehmen mit dem Präsidenten einberufen.

Artikel 3

Vertretung

Die Mitglieder des Rates können sich auf den Tagungen vertreten lassen, wenn sie verhindert sind. Wenn sich ein Mitglied vertreten lassen will, muß es dem Präsidenten vor der Tagung, auf der es sich vertreten lassen will, den Namen seines Vertreters mitteilen.

Der Vertreter eines Mitglieds des Assoziationsrates verfügt über alle Rechte dieses Mitglieds.

Artikel 4

Delegationen

Die Mitglieder des Assoziationsrates können sich von Beamten begleiten lassen.

Vor jeder Tagung ist dem Präsidenten die beabsichtigte Zusammensetzung jeder Delegation mitzuteilen.

Ein Vertreter der Europäischen Investitionsbank nimmt als Beobachter an den Tagungen des Assoziationsrates teil, wenn die Tagesordnung Punkte enthält, die die Bank betreffen.

Der Assoziationsrat kann im Einvernehmen der Vertragsparteien beschließen, Nichtmitglieder zu seinen Tagungen einzuladen, um Informationen über besondere Themen einzuholen.

Artikel 5

Sekretariat

Ein Beamter des Generalsekretariats des Rates der Europäischen Union und ein Beamter der Mission Tunesiens in Brüssel sind gemeinsam als Sekretäre des Assoziationsrates tätig.

Artikel 6

Schriftverkehr

Der für den Assoziationsrat bestimmte Schriftverkehr ist an den Präsidenten des Assoziationsrates unter der Anschrift des Generalsekretariats des Rates der Europäischen Union zu richten.

Die beiden Sekretäre sorgen für die Übermittlung an den Präsidenten des Assoziationsrates und gegebenenfalls die Verteilung an die anderen Mitglieder des Assoziationsrates. Diese Verteilung erfolgt durch Übermittlung an das Generalsekretariat der Kommission, die Ständigen Vertretungen der Mitgliedstaaten und die Mission Tunesiens in Brüssel.

Die Mitteilungen des Präsidenten des Assoziationsrates werden von den beiden Sekretären an die jeweiligen Empfänger und gegebenenfalls an die anderen Mitglieder des Assoziationsrates unter den in Unterabsatz 2 bezeichneten Anschriften gerichtet.

Artikel 7

Öffentlichkeit

Die Tagungen des Assoziationsrates sind, soweit nichts anderes beschlossen wird, nicht öffentlich.

Artikel 8

Tagesordnung

(1) Der Präsident stellt für jede Tagung eine vorläufige Tagesordnung auf. Diese wird den in Artikel 6 genannten Empfängern von den Sekretären des Assoziationsrates spätestens fünfzehn Tage vor Beginn der Tagung übersandt.

Die vorläufige Tagesordnung enthält die Punkte, für die der Aufnahmeantrag dem Präsidenten spätestens einundzwanzig Tage vor Beginn der betreffenden Tagung zugegangen ist, wobei nur die Punkte in die vorläufige Tagesordnung aufgenommen werden, für welche die Unterlagen den Sekretären spätestens am Tag der Übersendung dieser Tagesordnung übermittelt worden sind.

Die Tagesordnung wird vom Assoziationsrat zu Beginn jeder Tagung angenommen. Für die Aufnahme von Punkten, die nicht auf der vorläufigen Tagesordnung

stehen, ist die Zustimmung beider Vertragsparteien erforderlich.

(2) Der Präsident kann die in Absatz 1 genannten Fristen im Einvernehmen mit den beiden Vertragsparteien verkürzen, um im Einzelfall den Erfordernissen gerecht zu werden.

Artikel 9

Protokoll

Die beiden Sekretäre fertigen über jede Tagung einen Protokollentwurf an.

Grundsätzlich enthält das Protokoll für jeden Tagesordnungspunkt:

- die Angabe der dem Assoziationsrat vorgelegten Unterlagen,
- die Erklärungen, die von einem Mitglied des Assoziationsrates zu Protokoll gegeben wurden,
- die angenommenen Beschlüsse, die vereinbarten Erklärungen und die verabschiedeten Schlußfolgerungen.

Der Protokollentwurf wird dem Assoziationsrat zur Annahme vorgelegt. Die Annahme muß binnen drei Monaten nach der Tagung des Assoziationsrates erfolgen. Im Falle der Annahme wird das Protokoll vom Präsidenten und von den beiden Sekretären unterzeichnet. Das Protokoll wird im Archiv des Generalsekretariats des Rates der Europäischen Union aufbewahrt; eine beglaubigte Abschrift wird allen in Artikel 6 genannten Empfängern zugeleitet.

Artikel 10

Beschlüsse und Empfehlungen

(1) Der Assoziationsrat faßt seine Beschlüsse und verabschiedet seine Empfehlungen durch einvernehmliche Entscheidung der Vertragsparteien.

Zwischen den Tagungen kann der Assoziationsrat im schriftlichen Verfahren Beschlüsse fassen oder Empfehlungen abgeben, sofern beide Vertragsparteien dem zustimmen.

(2) Die Beschlüsse und Empfehlungen des Assoziationsrates im Sinne des Artikels 80 des Europa-Mittelmeer-Abkommens tragen die Überschrift „Beschluß“ oder „Empfehlung“, gefolgt von der laufenden Nummer, dem Zeitpunkt der Annahme sowie der Bezeichnung des jeweiligen Gegenstands.

Die Beschlüsse und Empfehlungen des Assoziationsrates werden vom Präsidenten unterzeichnet und von den beiden Sekretären beglaubigt.

Die Entschlüsse und Empfehlungen werden allen in Artikel 6 genannten Empfängern zugeleitet.

Der Assoziationsrat kann die Veröffentlichung seiner Beschlüsse und Empfehlungen im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* und im *Amtsblatt der Republik Tunesien* beschließen.

*Artikel 11***Sprachen**

Die Amtssprachen des Assoziationsrates sind die Amtssprachen der beiden Vertragsparteien.

Der Assoziationsrat berät anhand von Unterlagen, die in diesen Sprachen abgefaßt sind, sofern nichts anderes beschlossen wird.

*Artikel 12***Ausgaben**

Die Gemeinschaft und Tunesien übernehmen bezüglich der Personal-, Reise- und Aufenthaltskosten sowie der Post- und Fernmeldegebühren jeweils die Ausgaben, die ihnen aus ihrer Teilnahme an den Tagungen des Assoziationsrates entstehen.

Die Ausgaben für den Dolmetscherdienst auf den Tagungen sowie für die Übersetzung und Vervielfältigung von Dokumenten werden von der Gemeinschaft übernommen, mit Ausnahme der Ausgaben für den Dolmetscherdienst und/oder die Übersetzungen in die arabische Sprache und aus der arabischen Sprache, die von Tunesien getragen werden.

Die Ausgaben für die technische Gestaltung der Tagungen gehen zu Lasten der Vertragspartei, die die Tagungen ausrichtet.

*Artikel 13***Assoziationsausschuß**

(1) Der Assoziationsausschuß soll den Assoziationsrat bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen. Er besteht aus Vertretern der Mitglieder des Rates der Europäischen Union und aus Vertretern der Kommission

der Europäischen Gemeinschaften einerseits und aus Vertretern der tunesischen Regierung andererseits.

(2) Der Assoziationsausschuß bereitet die Tagungen und Beratungen des Assoziationsrates vor, führt gegebenenfalls die Beschlüsse des Assoziationsrates durch und sichert allgemein die Kontinuität der Beziehungen im Rahmen der Assoziation und das reibungslose Funktionieren des Europa-Mittelmeer-Abkommens. Er prüft alle ihm vom Assoziationsrat vorgelegten Angelegenheiten sowie andere Fragen, die sich möglicherweise bei der laufenden Durchführung des Europa-Mittelmeer-Abkommens ergeben. Er unterbreitet dem Assoziationsrat Vorschläge oder Entwürfe von Beschlüssen und/oder Empfehlungen zur Annahme.

(3) Soweit das Europa-Mittelmeer-Abkommen eine Konsultationspflicht oder -möglichkeit vorsieht, kann die Konsultation im Assoziationsausschuß stattfinden. Die Konsultation kann im Assoziationsrat fortgesetzt werden, wenn beide Vertragsparteien dem zustimmen.

(4) Die Geschäftsordnung des Assoziationsausschusses ist im Anhang dieses Beschlusses enthalten.

Geschehen zu Brüssel am 14. Juli 1998.

Im Namen des Assoziationsrates

Der Präsident

W. SCHÜSSEL

*ANHANG***GESCHÄFTSORDNUNG DES ASSOZIATIONSAUSSCHUSSES****Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Tunesien andererseits***Artikel 1***Vorsitz**

Den Vorsitz im Assoziationsausschuß führt abwechselnd für die Dauer von zwölf Monaten ein Vertreter des Vorsitzes des Rates der Europäischen Union im Namen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten und ein Vertreter der Regierung Tunesiens. Die erste Vorsitzperiode beginnt mit dem Datum der ersten Tagung des Assoziationsrates und endet am 31. Dezember 1998.

*Artikel 2***Tagungen**

Der Assoziationsausschuß tagt, wenn die Umstände dies erfordern, mit Zustimmung beider Vertragsparteien. Zeit und Ort der Tagungen des Assoziationsausschusses werden von beiden Vertragsparteien vereinbart. Die Tagungen des Assoziationsausschusses werden vom Vorsitzenden einberufen.

*Artikel 3***Delegationen**

Vor jeder Tagung wird der Vorsitzende über die beabsichtigte Zusammensetzung jeder Delegation informiert.

*Artikel 4***Sekretariat**

Ein Beamter des Generalsekretariats des Rates der Europäischen Union und ein Beamter der tunesischen Regierung sind gemeinsam als Sekretäre des Assoziationsausschusses tätig.

Alle Mitteilungen, die nach diesem Beschluß für den Vorsitzenden des Assoziationsausschusses bestimmt oder von diesem im Rahmen dieses Beschlusses vorzunehmen sind, werden den Sekretären des Assoziationsausschusses sowie den Sekretären und dem Präsidenten des Assoziationsrates zugeleitet.

*Artikel 5***Öffentlichkeit**

Die Tagungen des Assoziationsausschusses sind, soweit nichts anderes beschlossen wird, nicht öffentlich.

*Artikel 6***Tagesordnung**

(1) Der Vorsitzende stellt für jede Tagung eine vorläufige Tagesordnung auf. Sie wird den in Artikel 4 genannten Empfängern von den Sekretären des Assoziationsausschusses spätestens fünfzehn Tage vor Beginn der Tagung übersandt.

Die vorläufige Tagesordnung enthält die Punkte, für die der Aufnahmeantrag dem Vorsitzenden spätestens einundzwanzig Tage vor Beginn der betreffenden Tagung zugegangen ist, wobei nur die Punkte in die vorläufige Tagesordnung aufgenommen werden, für welche die Unterlagen den Sekretären spätestens am Tage der Übersendung dieser Tagesordnung übermittelt worden sind.

Der Assoziationsausschuß kann Sachverständige zur Teilnahme an seinen Tagungen einladen, um Informationen über besondere Themen einzuholen.

Die Tagesordnung wird vom Assoziationsausschuß zu Beginn jeder Tagung angenommen. Für die Aufnahme von Punkten, die nicht auf der vorläufigen Tagesordnung stehen, ist die Zustimmung beider Vertragsparteien erforderlich.

(2) Der Vorsitzende kann die in Absatz 1 genannten Fristen im Einvernehmen mit den beiden Vertragsparteien verkürzen, um im Einzelfall den Erfordernissen gerecht zu werden.

*Artikel 7***Protokoll**

Über jede Tagung wird anhand einer vom Vorsitzenden zu erstellenden Zusammenfassung der Schlußfolgerungen des Assoziationsausschusses ein Protokoll angefertigt.

Nach seiner Annahme durch den Assoziationsausschuß wird das Protokoll vom Vorsitzenden und den beiden Sekretären unterzeichnet und wird ein Exemplar von jeder Vertragspartei zu den Akten genommen. Eine Abschrift des Protokolls wird allen in Artikel 4 genannten Empfängern zugeleitet.

*Artikel 8***Beratungen**

In den besonderen Fällen, in denen der Assoziationsausschuß vom Assoziationsrat gemäß dem Europa-Mittelmeer-Abkommen ermächtigt wird, Beschlüsse zu fassen und/oder Empfehlungen abzugeben, tragen diese Rechtsakte die Überschrift „Beschuß“ oder „Empfehlung“, gefolgt von der laufenden Nummer, dem Zeitpunkt der Annahme und der Bezeichnung des jeweiligen Gegenstands.

Auf die Beschlußfassung des Assoziationsausschusses finden die Artikel 10 und 11 des Beschlusses Nr. 1/98 des Assoziationsrates zur Annahme seiner Geschäftsordnung entsprechende Anwendung.

Die Beschlüsse und Empfehlungen des Assoziationsausschusses werden den in Artikel 4 dieser Geschäftsordnung genannten Empfängern zugeleitet.

*Artikel 9***Ausgaben**

Die Gemeinschaft und Tunesien übernehmen bezüglich der Personal-, Reise- und Aufenthaltskosten sowie der Post- und Fernmeldegebühren jeweils die Ausgaben, die ihnen aus ihrer Teilnahme an den Tagungen des Assoziationsausschusses sowie der Arbeitsgruppen und Gremien gemäß Artikel 84 des Europa-Mittelmeer-Abkommens entstehen.

Die Ausgaben für den Dolmetscherdienst auf den Tagungen sowie für die Übersetzung und Vervielfältigung von Dokumenten werden von der Gemeinschaft übernommen, mit Ausnahme der Ausgaben für den Dolmetscherdienst und die Übersetzungen in die und aus der arabischen Sprache, die von Tunesien getragen werden.

Die Ausgaben für die technische Gestaltung der Tagungen gehen zu Lasten der Vertragspartei, die die Tagungen ausrichtet.

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 1998

über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3335)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/630/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 5,

gestützt auf den Antrag auf Zustimmung zur Entscheidung der deutschen Behörden vom 30. Juli 1998 und nach Anhörung dieser Behörden,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. GELTUNGSBEREICH DER VON DEUTSCHLAND MITGETEILTEN FREISTELLUNG

1. Die Mitteilung der deutschen Behörden

Mit Schreiben vom 30. Juli 1998, das bei der Kommission am 3. August eingegangen ist, hat die Regierung der Bundesrepublik Deutschland den Antrag auf Zustimmung zu ihrer Entscheidung vom 23. Juli 1998 übermittelt, mit der dem Flughafen Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH) folgende Freistellung erteilt werden soll:

— Die Selbstabfertigung bei Diensten, die im Anhang der Richtlinie unter der Nummer 4 bezüglich der Handhabung von eingehender, ausgehender oder im Transit befindlicher Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug, der

Nummer 5.4 (ausgenommen die Beförderung der Besatzung) und den Nummern 5.5 und 5.6 aufgeführt sind, wird untersagt. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie bis zum 31. Dezember 2000 gewährt.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 3 eine Zusammenfassung dieser Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*⁽²⁾ vom 26. August 1998 veröffentlicht und Betroffene zur Äußerung aufgefordert.

Gemäß den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie wurde die deutsche Regierung von der Kommission zum Entwurf der Bewertung der Kommission am 24. September 1998 angehört. Die deutschen Behörden haben daraufhin schriftliche Bemerkungen mit Schreiben vom 1. Oktober 1998 übermittelt.

Grundlage der Ausnahmeregelung

Die allgemeinen Bestimmungen für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste sind in den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie enthalten. Sie legen eindeutig den Grundsatz der größtmöglichen Öffnung für die meisten Bodenabfertigungsdienste fest. Für einen Flughafen mit einem Verkehrsaufkommen wie Stuttgart sieht die Richtlinie die Gewährung des Rechts auf Selbstabfertigung ab dem 1. Januar 1998 und die Öffnung des Markts der Drittabfertigung ab dem 1. Januar 1999 vor. Angesichts der besonderen Situation und Aufgabe eines Flughafens, insbesondere Sicherheits-, aber auch Platz- und Kapazitätsproblemen, die in bestimmten Bereichen der meisten

⁽¹⁾ ABl. L 272 vom 25. 10. 1996, S. 36.

⁽²⁾ ABl. C 267 vom 26. 8. 1998, S. 11.

Flughäfen auftreten können, schreibt die Richtlinie jedoch keine uneingeschränkte Marktöffnung vor, sondern verlangt eine Mindestöffnung bei Selbst- und Drittabfertigung für vier Kategorien von Diensten auf der Luftseite, d. h. einem besonders sensiblen Bereich des Flughafens. Dabei handelt es sich um die Vorfelddienste, Gepäckabfertigung, Betankungsdienste und bestimmte Fracht- und Postabfertigungsdienste.

Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG berücksichtigt auch, daß in bestimmten Fällen akute Platz- und Kapazitätsprobleme eine Öffnung des Markts in dem vorgesehenen Umfang verhindern können. In solchen Fällen sind befristete Freistellungen möglich, damit der Flughafen die jeweiligen Schwierigkeiten ausräumen kann. Die Freistellungen können jedoch nur in Ausnahmefällen gewährt werden und sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist über die in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehene Frist hinaus zu verschaffen.

Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Auf dieser Grundlage hat Deutschland, und zwar gemäß § 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften⁽³⁾, mit der die Richtlinie 96/67/EG in das nationale Recht umgesetzt wird, die obengenannte Freistellung gewährt.

2. Derzeitige Situation am Flughafen Stuttgart

2.1. Anlage des Flughafens

An der Betreibergesellschaft des Flughafens Stuttgart (Flughafen Stuttgart GmbH) sind das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart je zur Hälfte beteiligt.

Der Flughafen ist auf der Nordseite vollkommen von der Autobahn Karlsruhe-München und auf den anderen Seiten durch bebaute Flächen eingefaßt. Ein Teil des südlichen Flughafengeländes ist Einrichtungen der amerikanischen Streitkräfte vorbehalten.

Der Flughafen verfügt über eine einzige Start- und Landebahn (in Ost-West-Richtung). Aufgrund der 1996 erfolgten Sanierung und Erweiterung der Start- und Landebahn können jetzt auch Langstreckenflüge durchgeführt werden. Dank der Ausbaurbeiten wurde Stuttgart zum Hauptflughafen der Region, auf dem heute 29 Linienuftverkehrsgesellschaften und 21 Chartergesellschaften tätig sind. Das Fluggastaufkommen belief sich 1997 auf 6,9 Mio. Fluggäste und lag damit um 7,7 % über dem Vorjahr. Es wird von einem jährlichen Wachstum von 5 % ausgegangen, so daß sich das Verkehrsaufkommen des Flughafens Stuttgart bis zum Jahr 2010 verdoppeln dürfte. Es wurden zahlreiche Baumaßnahmen unternommen, um für diesen Anstieg Vorsorge zu treffen: Es

wurde ein zusätzliches Parkhaus errichtet, und zur Zeit werden ein Bürokomplex („Office Center“) gebaut und insbesondere das Terminal I verlängert. Die Ersetzung des alten Terminalgebäudes durch ein neues Terminal 3, die Errichtung eines Terminals 4 sowie neuer Frachtanlagen, die Einrichtung von Vorfeldern für die Allgemeine Luftfahrt und eine Schienenanbindung an die Bahnstrecke Hamburg-Stuttgart-München sind geplant. Der Südteil wird im Rahmen eines Vorhabens mit einem Umfang von 20 Mio. DM ebenfalls vollkommen umgestaltet, dabei wird ein Teil der Anlagen der amerikanischen Streitkräfte hergerichtet. Der Flughafen müßte dann über bestimmte Flächen in diesem Bereich verfügen. Der Platzmangel zwingt den Flughafen zu einer sehr genauen Abstimmung der Arbeiten, um die Fluggast- und Frachtströme in den verschiedenen Einrichtungen in einem dem Baufortschritt angepaßten Tempo verlagern zu können und auf diese Weise eine kontinuierliche Funktion zu gewährleisten.

Dank dieser Baumaßnahmen dürfte der Flughafen dem künftigen Bedarf gerecht werden, insbesondere wird die Zahl der Andockpositionen im Bereich des Terminals 1 verdoppelt.

2.2. Die Bodenabfertigung

Zum Zeitpunkt der Entscheidung der deutschen Behörden war der Markt der Bodenabfertigung sowohl bezüglich der Drittabfertigung als auch bezüglich der Selbstabfertigung für alle im Anhang der Richtlinie genannten Dienste geöffnet, ausgenommen die Dienste der Nummern 3 (Gepäckabfertigung), 4 (Behandlung der Post und Fracht) und 5 (Vorfelddienste).

In Stuttgart kann das Lotsen des Flugzeugs (Nummer 5.1) nicht dem Wettbewerb geöffnet werden, weil diese Tätigkeit ausschließlich mittels eines Funkleitsystems erfolgt.

Die Entscheidung der deutschen Behörden betrifft die Tätigkeiten, die sich zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug auf die Behandlung der Fracht und Post (Nummer 4 des Anhangs der Richtlinie), das Be- und Entladen des Flugzeugs sowie die Beförderung der Fluggäste und des Gepäcks (Teil von Nummer 5.4), die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke (Nummer 5.5) und beim Bewegen des Flugzeugs (Nummer 5.6) beziehen.

Die Freistellung bezweckt somit, den bestehenden Zustand hinsichtlich der Selbstabfertigung aufrechtzuerhalten. Demgegenüber wird ab dem 1. Januar 1999 ein zweiter Drittabfertiger für die Dienstleistungen zugelassen, bei denen der Flughafenbetreiber zum Zeitpunkt der Mitteilung der einzige Dienstleister war, so daß das nach Artikel 6 der Richtlinie erforderliche Minimum an Wahlmöglichkeiten bei der Drittabfertigung sichergestellt ist.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt 1997, Teil I, Nr. 82, 16. Dezember 1997, 2885.

II. DIE VON DEUTSCHLAND GELTEND GEMACHTEN SACHZWÄNGE

Die Freistellung wird mit Platzproblemen begründet, denen der Flughafen zur Zeit gegenübersteht und die sich aufgrund der umfangreichen Ausbauarbeiten in den nächsten Jahren verschlimmern werden, sowie auf die besonderen Schwierigkeiten, die sich bei Zulassung weiterer Abfertiger bei der Gepäckbeförderung ergeben. Laut den deutschen Behörden reicht der vorhandene Platz für die Zulassung eines zweiten Drittabfertigers aus, nicht jedoch für zusätzliche Selbstabfertiger.

Der Freistellung liegen die vom Flughafen erarbeiteten und vom Büro Gleiss, Lutz, Hootz und Hirsch vorgelegten Unterlagen sowie die Studie von Professor Heimerl „Kapazität der Anlagen des Flughafens Stuttgart“ zugrunde.

1. Probleme beim Abstellen des Abfertigungsgeräts

Laut den deutschen Behörden sind diese Probleme in zweierlei Hinsicht von Bedeutung.

1.1. *Verfügbare Flächen*

Erstens können von den 39 Flugzeugpositionen nur vier Positionen als direkte Andockpositionen genutzt werden, eine fünfte wird mit dem Ausbau von Terminal 1 hinzukommen. Von den restlichen Positionen ist bei 18 der Einsatz von Flugzeugschleppern für das Bewegen des Flugzeugs (Nummer 5.6 des Anhangs der Richtlinie) erforderlich. Dabei handelt es sich um die Positionen entlang der Anlagen an der Nordseite des Flughafens. Flugzeugschlepper gehören zum schweren Gerät, das recht schwierig abzustellen ist und in der Nähe der Flugzeugpositionen verfügbar sein muß.

Wegen der vielen Außenpositionen müssen zahlreiche Busse zur Beförderung der Fluggäste sowie Gepäckwagen in ausreichender Zahl eingesetzt werden, damit die Gepäckbeförderung mit der erforderlichen Häufigkeit auf den langen Transportwegen sichergestellt ist (Nummer 5.4 des Anhangs).

Auch wenn an den Positionen entlang der Anlagen an der Nordseite Abfertigungsgerät am Bug der Flugzeuge abgestellt werden kann, so ist dies nach Aussage der deutschen Behörden bei den Vorfeldpositionen in Richtung Südseite nicht der Fall, da diese schon sehr nahe am Rollweg N liegen, und zwar bereits in dem aus Sicherheitsgründen einzuhaltenen Mindestabstand. Außerdem würden des nachts fast alle Positionen zum Abstellen von Flugzeugen genutzt, so daß eine vorübergehende Umwidmung dieser Positionen für das Abstellen von Abfertigungsgerät ausgeschlossen sei.

1.2. *Sicherheitsgründe*

Bei dem freien Rollverfahren mit Funksteuerung, wie es am Flughafen Stuttgart praktiziert wird, d. h. ohne Einweisungsfahrzeug auf dem Vorfeld, würde in zu geringem Abstand von den Flugzeugpositionen abge-

stelltes Gerät eine Gefahrenquelle darstellen, so daß viele potentielle Abstellflächen nicht in Frage kämen.

Der Vorfeldverkehr wird als dicht angesehen, insbesondere weil alle Flugzeuge denselben Zugangspunkt zur Start- und Landebahn (Punkt K) (*) passieren müssen.

Unter Berücksichtigung des umfangreichen Geräts, das zur Abdeckung der Spitzenzeiten im Fracht- und Passagierverkehr erforderlich ist, unter anderem auch im Charterverkehr, für den Stuttgart ein wichtiger Ausgangspunkt für Ferienflüge nach Südeuropa ist, wird die zur Zeit vom Flughafen durch sein Abfertigungsgerät belegte Fläche mit 11 000 m² veranschlagt. Die Berechnung basiert auf dem Bedarf an „dynamischer“ Fläche für das benötigte Gerät („statische“ Fläche zuzüglich 50 % für das Rangieren des Geräts).

Die deutschen Behörden sind jedoch der Auffassung, daß den Veränderungen Rechnung zu tragen ist, die der Wettbewerb mit sich bringt und die die Marktanteile des jetzigen Monopolisten und die Auswirkungen auf seinen eigenen Gerätebedarf, somit auch auf die zum Abstellen dieses Geräts erforderliche Fläche, betreffen.

Laut den deutschen Behörden ist es möglich, kurzfristig neue Flächen freizumachen, nämlich:

- eine dreieckige Fläche im Ostteil neben der neuen Feuerwache mit einer Größe von rund 200 m² für das Abstellen leichten Geräts zu nutzen;
- bestimmte Flächen im Südteil, die bereits von den amerikanischen Streitkräften freigemacht wurden oder in Kürze freigemacht werden, einschließlich der sich daran anschließenden Grünflächen, zu nutzen; ein Teil dieser Flächen wird bereits für das Abstellen von Baufahrzeugen und Baumaterial genutzt, wobei im Rahmen des Baufortschritts auch weitere Flächen freigegeben werden;
- zusätzlicher Platz kann ab Juni 1999 durch Verlegung der Rollbahn M verfügbar gemacht werden.

2. Probleme bei der Gepäckbeförderung

Laut den vom Flughafen erarbeiteten und vom Büro Gleiss, Lutz, Hootz und Hirsch vorgelegten Unterlagen, die von den deutschen Behörden zum Teil nicht akzeptiert wurden, sind für die Gepäckbeförderung für das Terminal 1 acht Fahrer und für das Terminal 2 drei Fahrer erforderlich sowie an Gerät 165 Gepäckwagen, 21 Zugmaschinen und 80 Verladegeräte. Laut den Unterlagen wäre die Zulassung weiterer Abfertigung im Bereich der Gepäcksortierung sehr problematisch. Wie in den Unterlagen ausgeführt wird, ist es schwierig, die Zahl der Geräte zu schätzen, die ein neuer Abfertiger benötigt, weil diese Zahl von der Zahl der abzufertigenden Flugzeuge abhängt. Für die Zwecke der Unterlagen wird von einem Bedarf von 1 bis 15 Geräten ausgegangen, so daß ein Schätzwert zwischen 5 und 10 angemessen erscheint. Die

(*) Plan S 21, Flughafen Stuttgart GmbH, 27. 2. 1998.

Unterlagen geben jedoch keinen Schätzwert für den Bedarf neuer Abfertiger in Abhängigkeit der von ihnen abfertigten Kunden an (weil eine solche Schätzung unmöglich sei), sondern in Abhängigkeit der Nutzung des Transportgeräts. Es wird unterschieden zwischen neuen Abfertigern, die ausschließlich eigene Mittel einsetzen (Version 1), eigene Fahrer und eigene Zugmaschinen einsetzen, aber die Gepäckwagen des Flughafens mieten (Version 2), oder eigene Fahrer mit Zugmaschinen und Gepäckwagen des Flughafens einsetzen (Version 3).

Laut den vorgelegten Unterlagen ist es nicht möglich, mehrere Abfertiger im Gepäcksortiergebäude zuzulassen. Neue Abfertiger müßten daher ihr Gerät ständig außerhalb des Gebäudes abstellen oder zumindest bereitstehen, um das vom Flughafenpersonal angelieferte Gepäck in Empfang zu nehmen. Der am Ausgang der Sortieranlage vorhandene Platz ist wegen des Betriebswegs für den Busverkehr sehr eingeschränkt, so daß hier keine Gepäckwagen bereitgestellt werden können, ohne Staus zu verursachen. Ferner würde sich eine Beeinträchtigung der zur Zeit vom Flughafen genutzten Flächen ergeben, so daß Sondergepäck (sperriges Gepäck) und in letzter Minute aufgegebenes Gepäck nicht mehr ordnungsgemäß abgefertigt werden könnte.

Ungeachtet dieser Unterlagen waren die deutschen Behörden der Auffassung, daß es trotz der Probleme, die sich beim Gepäckwagenverkehr in der Nähe des Fluggastgebäudes ergeben, nicht unmöglich ist, einen zweiten Abfertiger für die Tätigkeiten bei der Gepäckbeförderung zuzulassen.

Daher können nach Auffassung der deutschen Behörden unter Berücksichtigung der freigemachten Flächen und des Rückgangs des Marktanteils des jetzigen Monopolisten zum 1. Januar 1999 ausreichende Flächen für die Zulassung eines zweiten Drittabfertigers bereitgestellt werden, ohne daß die Dienstleistungsqualität oder Möglichkeiten zur Erweiterung der Flughafeneinrichtungen beeinträchtigt werden. Die deutschen Behörden haben außerdem der Zulassung eines Drittabfertigers — einer Lösung, die für alle Luftverkehrsgesellschaften am Flughafen von Vorteil ist — den Vorzug gegeben vor der Zulassung eines Nutzers, der lediglich seine eigenen Flugzeuge abfertigt.

III. ÄUSSERUNGEN DER BETROFFENEN

Den Betroffenen wurde gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie nach der Veröffentlichung der Mitteilung der deutschen Behörden Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die Verbände der Luftverkehrsgesellschaften weisen die von den deutschen Behörden vorgebrachten Argumente zurück. Sie führen aus, daß die Erhöhung der Zahl der Abfertiger nicht notwendigerweise eine Erhöhung des Bedarfs an Abstellfläche oder Räumlichkeiten nach sich zieht, da dieser Bedarf in erster Linie vom Verkehrsaufkommen abhängt. Die Verbände sind der Auffassung, daß

eine bessere Nutzung der bereits vorhandenen Flächen und eine Verringerung des vom Flughafen eingesetzten Geräts es ermöglichen würde, Abstellflächen für Abfertigungsgerät freizumachen. Sie führen weiter aus, daß noch weitere Flächen genutzt werden können, insbesondere in den leeren Hangars im Südteil oder am jetzigen Lagerort für Winterdienstgerät. Bezüglich der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Gepäckabfertigung erkennen die Luftverkehrsgesellschaften an, daß sich Platzprobleme im Gepäckabfertigungsgebäude ergeben können, und erklären ihre Zustimmung dazu, dem Flughafen die Tätigkeiten des Be- und Entladens der Gepäckwagen in diesem Gebäude vorzubehalten. Weil diese Platzprobleme bei der Gepäckbeförderung zum oder vom Flugzeug nicht auftreten, sind sie jedoch der Auffassung, daß diese Tätigkeiten richtlinienkonform dem Wettbewerb zu öffnen sind.

IV. BEWERTUNG DER FREISTELLUNG ANHAND DER BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIE 96/67/EG

1. Die geltenden Vorschriften für die Bodenabfertigung

1.1. Die Möglichkeiten der Begrenzung des Marktzugangs

In der Richtlinie 96/67/EG ist eine differenzierte Marktöffnung vorgesehen, bei der sowohl die Weise, in der die Bodenabfertigung gewährleistet wird (Selbst- oder Drittabfertigung), als auch das Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen maßgeblich sind. Bei einem Verkehrsaufkommen von 6,4 Mio. Fluggästen im Jahr hat der Flughafen Stuttgart in Anwendung von Anhang 5 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften vom 10. Dezember 1997⁽⁹⁾, mit der die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt wurde, einem zweiten Abfertiger die Drittabfertigung ab dem 1. Januar 1999 und zwei Nutzern die Selbstabfertigung ab dem 1. Januar 1998 zu erlauben.

Die allgemeinen Bestimmungen für die Ausübung der Selbstabfertigung bei den in der Mitteilung der deutschen Behörden genannten Dienstleistungskategorien sind in Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie festgelegt. Diese Bestimmungen wurden in § 3 Absatz 2 der deutschen Umsetzungsverordnung übernommen. Danach kann der Mitgliedstaat den Marktzugang auf ein Minimum von zwei Dienstleistern und zwei Selbstabfertigern begrenzen, die nach relevanten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien auszuwählen sind.

Wenn jedoch besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen, die Selbstabfertigung nicht in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) die Selbstabfertigung untersagen oder auf einen einzigen Nutzer beschränken.

Nach Artikel 9 Absatz 2 muß jedoch eine derartige Freistellung

⁽⁹⁾ Siehe Fußnote 3.

- den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen Platz- oder Kapazitätsprobleme nennen;
- einen Plan mit geeigneten Maßnahmen umfassen, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Außerdem darf die Freistellung nicht

- die Ziele der Richtlinie in unangemessener Weise beeinträchtigen,
- zu Wettbewerbsverzerrungen führen,
- über das erforderliche Maß hinausgehen.

Die Kommission hat in ihren Entscheidungen vom 14. Januar 1998 zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf⁽⁶⁾ darauf hingewiesen, daß das Hauptziel der Richtlinie darin besteht, den Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten zu liberalisieren. Dritten auferlegte Begrenzungen führen zu Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit dieser Dritten. Analog zu staatlichen Maßnahmen, die die Dienstleistungsfreiheit beschränken⁽⁷⁾, sind Maßnahmen, die dazu führen, die Aktivitäten eines Dienstleisters auszuschließen oder zu verhindern, selbst wenn sie ohne Unterscheidung nach Nationalität ergehen, nur dann zulässig, wenn sie durch zwingende nichtwirtschaftliche Erfordernisse in bezug auf das öffentliche Interesse begründet sind und zusätzlich in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel, das sie verfolgen, stehen.

1.2. Das Verfahren

Die deutschen Behörden haben zugesagt, das Wirksamwerden der Freistellungsentscheidung von der Zustimmung der Kommission abhängig zu machen.

Wie in den Entscheidungen zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf⁽⁶⁾ ausgeführt wurde, hat sich die Prüfung der Kommission auf folgende Punkte zu erstrecken:

- das Vorhandensein und den Umfang der Sachzwänge, die die Freistellung rechtfertigen und eine Markttöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang verhindern, wobei ausschließlich Platz- und Kapazitätsprobleme zu berücksichtigen sind;
- den zur Überwindung der Sachzwänge geeigneten Maßnahmenplan, der glaubwürdig sein muß und nicht an Bedingungen geknüpft sein darf und einen entsprechenden Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen umfassen muß;
- die Einhaltung der Grundsätze von Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie hinsichtlich der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und einer Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme.

⁽⁶⁾ ABl. L 173 vom 18. 6. 1998, S. 32 und 45.

⁽⁷⁾ Urteile des Europäischen Gerichtshofes vom 25. Juli 1991. Mediawet, Rechtssache C-288/89, Slg. 1991, 4007, und Säget/ Denemeyer, Rechtssache C-76/90, Slg. 1991, 4221.

⁽⁸⁾ Siehe Fußnote 6.

Freistellungen sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist über die in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehene Frist hinaus zu verschaffen. Sie sollen es den Flughäfen ermöglichen, die jeweiligen Sachzwänge auszuräumen, die ihnen eine Markttöffnung erschweren. Alle Freistellungen sind daher anhand der spezifischen Sachzwänge zu prüfen, die geltend gemacht werden, um die Unmöglichkeit einer Markttöffnung innerhalb der vorgesehenen Fristen zu begründen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes sind Ausnahmen außerdem stets eng auszulegen, und der Umfang einer Freistellung ist unter Berücksichtigung der Zielsetzung der in Frage stehenden Maßnahme zu bestimmen.

Die in Frage stehende Freistellung ist vor dem Hintergrund dieser Erwägungen zu prüfen.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 4 die angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme eingehend untersucht und die Angemessenheit der in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidung der deutschen Behörden sowie die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Probleme ausführlich geprüft. Sie stützte sich dabei insbesondere auf die von den deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen und ihre Ortsbesichtigung am Flughafen Stuttgart vom 24. Oktober 1998 sowie auf ein von ihr in Auftrag gegebenes technisches Gutachten des Büros Symonds Travers Morgan.

2. Die von den deutschen Behörden geltend gemachten Sachzwänge

2.1. Verfügbarer Platz

Das Vorfeld auf dem Flughafen Stuttgart umfaßt zur Zeit 39 Flugzeugabstellpositionen wobei auf 18 dieser Positionen Flugzeugschlepper zum Hinausschieben des Flugzeugs aus der Parkposition eingesetzt werden müssen (TIPO-Positionen). Die Sachverständigen der Kommission haben festgestellt, daß es an diesen Positionen durchaus möglich ist, Gerät am Bug der Flugzeuge abzustellen. Das Argument des Flughafens, wonach wegen der Funksteuerung der Flugzeuge bis zu ihrer Parkposition ein Abstellen von Gerät aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen sei, ist nicht stichhaltig, da ein solches Vorgehen auf vielen internationalen Flughäfen ohne besondere Probleme praktiziert wird. Eine deutliche Begrenzung der Stellflächen sowie eine Kontrolle bei Ankunft des Flugzeugs, daß alle Sicherheitsbestimmungen an der Flugzeugabstellposition eingehalten werden — ein gängiges Sicherheitsverfahren auf zahlreichen Flughäfen, auf denen „Nose in“-Positionen genutzt werden —, kann diesem Problem abhelfen.

In den Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), insbesondere in Anhang 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, auf die sich die einzelstaatlichen Empfehlungen bezüglich der Flugzeugpositionen gründen, sind die aus Sicherheitsgründen und für das Abstellen von Abfertigungsgerät freizuhaltenden Flächen je nach Flugzeugtyp festgelegt. Laut dem von der Kommission in Auftrag gegebenen Gutachten kann bei Berücksichtigung des aufzunehmenden Flugzeugtyps davon ausgegangen werden, daß im Durchschnitt eine Fläche von 10 mal 6 m an beiden Seiten des Flugzeugbugs freigemacht werden kann. Allein auf den 18 Positionen auf der Nordseite des Flughafens (TIPO-Positionen) kann somit eine Fläche von mehr als 2 100 m² freigemacht werden.

Auf 21 Positionen können die Flugzeuge demgegenüber ohne Einsatz von Flugzeugschleppern selbst manövrieren. Daher kann an diesen Positionen kein Abfertigungsgerät abgestellt werden. Für die Abfertigung ist jedoch weniger Gerät erforderlich; zusätzlich zu Fluggastbussen müssen lediglich Fluggasttreppen und Startluftgeräte eingesetzt werden.

Ferner werden zahlreiche Flugzeuge nachts auf dem Vorfeld abgestellt, was in den frühen Morgenstunden zu gewissen Engpässen führt. Die Flugzeuge verlassen den Flughafen jedoch in relativ kurzer Zeit, so daß das Abfertigungsgerät zu dieser Verkehrsspitze in vollem Umfang genutzt wird. Das Abstellen des Abfertigungsgeräts in der Nähe der Flugzeugabstellpositionen über die Nachtstunden scheint daher nicht unmöglich zu sein.

Außerdem wird der Flughafen ab Ende 1998 über eine zusätzliche Andockposition verfügen, zu der — jedoch erst am Ende der Arbeiten — vier weitere Positionen hinzukommen. Dies dürfte es ermöglichen, Flächen für das Abstellen von Abfertigungsgerät, selbst vorübergehend tagsüber, auf Außenpositionen freizumachen, ohne die jetzige Kapazität des Flughafens zu beeinträchtigen.

Zu dem vorgebrachten Argument, die Auswirkungen der Zulassung neuer Abfertiger könnten nicht geschätzt werden, ist anzumerken, daß solche Schätzungen für die meisten Flughäfen und insbesondere alle anderen Flughäfen, die Gegenstand einer Freistellungsentscheidung waren, vorgenommen wurden; dabei wurden die verschiedenen denkbaren Szenarien hinsichtlich potentieller Abfertiger zugrunde gelegt. Zum anderen hat der Flughafen recht detaillierte Angaben zu den Auswirkungen der Markttöffnung auf die Gepäckabfertigung gemacht. Es steht somit nicht fest, daß für die anderen Abfertigungstätigkeiten nicht ebenfalls auf diese Weise vorgegangen werden kann.

Wie sich bei einem Vergleich mit den anderen Flughäfen zeigt, auf denen Engpässe auftreten, reicht allein die Tatsache einer Koordinierung des Flughafens nicht als Nachweis der Unmöglichkeit aus, den Markt in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zu öffnen.

In dem im Auftrag der Kommission erstellten Gutachten wurden die Auswirkungen ermittelt, die die Zulassung eines sich selbst abfertigenden Nutzers haben könnte, wobei berücksichtigt wurde, daß nach der Entscheidung der deutschen Behörden bereits ein zweiter Dritt-Abfertiger ab dem 1. Januar 1999 zugelassen wird.

Ein objektives Kriterium für die Festlegung, welchen Nutzern die Selbstabfertigung zu gestatten ist, falls deren Zahl beschränkt werden muß, ist das Fluggast- oder Frachtaufkommen der Nutzer auf dem betreffenden Flughafen (in absteigender Reihenfolge).

Falls Lufthansa, die größte am Flughafen vertretene Luftverkehrsgesellschaft, sich selbst abfertigt, hätte dies wegen der großen Zahl von Lufthansa-Flügen erhebliche Auswirkungen auf die Bodenabfertigung. Lufthansa könnte dann sowohl ihre eigenen Flugzeuge als auch diejenigen ihrer Chartertochter Condor abfertigen. Anhand einer Analyse des Flugplans läßt sich der Umfang des zusätzlich erforderlichen Abfertigungsgeräts schätzen. Zu berücksichtigen ist, daß eine Erhöhung der Zahl der Abfertiger im allgemeinen einen erhöhten Gerätebedarf auslöst, da jeder Abfertiger seine eigenen Verkehrsspitzen abdecken muß, die nicht notwendigerweise — wie bei einem einzigen Abfertiger — mit den Verkehrsspitzen des Flughafens zusammenfallen. Demgegenüber ist jedoch auch ein verringerter Bedarf des Monopolisten aufgrund des Verlusts eines Teils seiner Kunden zu berücksichtigen.

Angesichts der Zahl der Flüge und des Flottenumfanges der Lufthansa am Flughafen ist davon auszugehen, daß sich der Bedarf an Abfertigungsgerät des Flughafens im Fall einer Selbstabfertigung der Lufthansa um fast 30 % verringern würde. Bei Betrachtung der verkehrsreichsten Tageszeit entfallen auf Lufthansa 10 der 18 gleichzeitig abzufertigenden Flüge. Die Menge des von Lufthansa einzusetzenden Geräts beliefe sich somit auf fast 55 % des insgesamt am Flughafen während dieser Zeiten eingesetzten Geräts. Es dürfte daher angesichts des Flugplans dieser Gesellschaft mit einem zusätzlichen Flächenbedarf von 25 % (55 %-30 %) zu rechnen sein, unabhängig davon, daß ab Januar nächsten Jahres auch ein neuer Dritt-Abfertiger tätig werden könnte.

In den von den deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen wird ein zusätzlicher Flächenbedarf von 2 750 m² genannt. Die oben aufgeführten verfügbaren Flächen, die zu den von den deutschen Behörden genannten Flächen hinzukommen, sowie eine bessere Nutzung der Flächen, die am Flugzeugbug an den Abstellpositionen vorhanden sind, decken diesen zusätzlichen Bedarf ab.

Falls eine andere Luftverkehrsgesellschaft als Lufthansa die Selbstabfertigung beantragt, beispielsweise die Deutsche BA als vom Verkehrsaufkommen her zweitgrößte Luftverkehrsgesellschaft, ergibt sich zu deren Verkehrsspitzenzeit ein zusätzlicher Bedarf von rund 15 %. Angesichts der obengenannten Flächen scheint ein solcher Bedarf erfüllbar zu sein.

Die deutschen Behörden haben somit nicht nachgewiesen, daß es unmöglich ist, die Selbstabfertigung eines Nutzers zuzulassen. Allerdings scheint es nicht möglich, einen zweiten Selbstabfertiger zuzulassen und damit der Richtlinie sowie der deutschen Verordnung über Bodenabfertigungsdienste in vollem Umfang nachzukommen.

2.2. *Gepäckbeförderung*

Die Gepäckbeförderung ist ein wesentlicher Punkt der Freistellung, und die Luftverkehrsgesellschaften, die zu der Mitteilung Stellung genommen haben, räumen Schwierigkeiten bei der Gepäckabfertigung ein. Laut einem Verband von Luftverkehrsgesellschaften besteht Übereinstimmung, daß es wegen der Beengtheit der Räumlichkeiten im Hinblick auf die Gepäcksortierung gerechtfertigt wäre, wenn allein die Flughafengesellschaft die Be- und Entladung der Gepäckförderbänder und Gepäckwagen vornimmt.

Die Tatsache, daß die Räumlichkeiten beengt und zu bestimmten Zeiten stark belegt sind, ist unbestritten. Gleiches gilt für die Verpflichtung, den Gepäckwagenverkehr bei der Ankunft wegen der Kapazitätsprobleme zu begrenzen.

Die Verladung des Gepäcks erfolgt von Hand von einem Gepäckförderband aus, und nicht mittels Rutschen und automatischer Gepäckerkennung. Das Gepäck wird somit auf die je nach Flug bereitstehenden Gepäckwagen verladen. Es ist diese Handhabung, die die Luftverkehrsgesellschaften dem Personal des Flughafens überlassen wollen, weil weder Platz am Gepäckförderband noch eine automatische Gepäckerkennung vorhanden ist.

Bei der Beförderung des Gepäcks von der Sortieranlage zum Flugzeug ist demgegenüber die Zahl der Abfertiger nicht von grundlegender Bedeutung, solange der Verkehr der Gepäckwagen streng organisiert wird. Die Gesamtzahl der Gepäckwagen, die in der Gepäcksortierhalle zu einem bestimmten Zeitpunkt benötigt werden, hängt nicht von der Zahl der Abfertiger, sondern von der Zahl der abzufertigenden Flugzeuge ab. Eine strenge Organisation der Gepäckwagenströme und der Zahl der in die Räumlichkeiten zu lassenden Gepäckwagen würde einen Stau bei der Gepäckumladung verhindern, wenn nur die zum jeweiligen Zeitpunkt für die Abfertigung erforderliche Zahl von Gepäckwagen zugelassen wird. Dieses Verfahren wird in den bereits dem Wettbewerb geöffneten Flughäfen praktiziert und ergibt sich aus dem üblichen Gestaltungs- und Weisungsrecht des Flughafens, der allen Abfertigern Regeln auferlegen kann, mit denen die Funktionsfähigkeit des Systems sichergestellt wird. Es wurde somit nicht belegt, daß es unmöglich ist, einen weiteren Abfertiger im Gepäcksortiergebäude zuzulassen.

Es ist jedoch einzuräumen, daß jede Erhöhung der Zahl der Abfertiger den Verwaltungsaufwand dieser Abfertiger erhöht und den Verkehr ihrer Gepäckwagen erschwert. Diese Verkehrssteuerung ist daher von vorrangiger Bedeutung, und Mängel in diesem Bereich könnten den effizienten Betrieb des Flughafens insgesamt beeinträchtigen. Eine effiziente Handhabung der Verkehrsströme kann

nur erfolgen, wenn in den der Gepäcksortierung vorgelagerten und nachgeordneten Bereichen keine Probleme auftreten. Im speziellen Fall des Flughafens Stuttgart ergibt sich das Problem durch Platzmangel vor den Toren der Anlage, wo die wartenden Gepäckwagen abgestellt werden müßten. Die Einfahrt zur Gepäcksortieranlage liegt zwischen den Türen der Fluggastankunft entlang des Betriebswegs für die Busse. Diese Türen liegen im übrigen nah beieinander, so daß Busse mit Fronttüren eingesetzt werden müssen. Die Erhöhung der Zahl wartender Gepäckwagen an dieser Stelle scheidet daher aus, und auch das Abstellen von Gepäckwagen in der Nähe durch einen Nutzer zusätzlich zu dem in der Entscheidung der deutschen Behörden vorgesehenen zweiten Drittabfertiger ist ausgeschlossen.

Somit ist es aufgrund des Fehlens von Abstellflächen in der Nähe der Gepäcksortieranlage und nicht aufgrund eines Problems innerhalb des Gepäckabfertigungsgebäudes unmöglich, zusätzlich zu den ab Januar 1999 tätigen beiden Drittabfertigern einem Nutzer die Selbstabfertigung zu gestatten.

Wie bereits ausgeführt, wurde nicht der Nachweis erbracht, daß in anderen Teilen des Flughafens, insbesondere bei der Abfertigung am Flugzeug, keinem Nutzer die Selbstabfertigung gestattet werden kann. Die Untersagung, einem Nutzer die Gepäckbeladung und -entladung der eigenen Flugzeuge zu gestatten, ist daher nicht hinnehmbar.

3. **Der Maßnahmenplan**

Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie haben die deutschen Behörden einen Plan mit geeigneten Maßnahmen vorgelegt, mit denen den geltend gemachten Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Der Flughafenbetreiber hat einen Ausbauplan vorgelegt, der eine Verlängerung des Terminals 1 und den Neubau des Terminals 3 (wodurch vier neue Andockpositionen geschaffen werden) sowie ein Terminal 4 anstelle eines vorhandenen Hangars, das ab der Bauphase von Terminal 3 als Terminal genutzt werden kann, vorsieht. Die Anbindung des Flughafens an das ICE-Zugnetz ist ebenfalls vorgesehen. Schließlich wird auch der Frachtbereich umfassend neugestaltet.

Ein Plan für die Erweiterung des Flughafengeländes wurde ebenfalls vorgelegt, ist jedoch sehr umstritten.

Für das Abfertigungsgerät ist eine neue Abstellhalle vorgesehen.

Ferner wird der Bau eines Frachtzentrums im Südteil des Flughafens, der von den amerikanischen Streitkräften zum Teil freigemacht wird, Platz für Abfertigungsgerät schaffen. Nach den mit der Mitteilung der deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen ist gewährleistet, daß an dieser Stelle ausreichend Platz geschaffen wird, um die vollständige Marktöffnung bei den Bodenabfertigungsdiensten bis Anfang 2001 zu ermöglichen.

Die Arbeiten sollten Ende 2000 beendet sein. In jedem Fall wird der Flughafen zu diesem Zeitpunkt die Abstellhalle für das Abfertigungsgerät bereitstellen. Desgleichen wird der Bau der neuen Terminals eine Öffnung der Tätigkeiten für die Abfertigung und Beförderung des Gepäcks gemäß den Bestimmungen der Richtlinie ermöglichen.

4. Einhaltung der in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Kriterien

Hinsichtlich der Einhaltung der in der Richtlinie festgelegten Grundsätze bestimmt Artikel 9 Absatz 2, daß die Freistellung nicht über das erforderliche Maß hinausgehen darf.

Bezüglich der Dauer der Freistellung zeigt die Planung der Baumaßnahmen, daß es nicht möglich sein wird, den Markt in dem von der Richtlinie vorgeschriebenen Mindestumfang (zwei Drittelfertiger und zwei Selbstfertiger) zu öffnen, bevor diese Baumaßnahmen beendet sind, d. h. bis Ende 2000. Die beantragte Dauer scheint daher den nachgewiesenen Engpässen angemessen. Die Freistellung geht jedoch über das notwendige Maß hinaus, in dem zum einen jegliche Selbstabfertigung untersagt und diese Untersagung zum anderen auch auf Tätigkeiten ausgedehnt wird, für die der notwendige Platz zugewiesen werden könnte.

V. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Flughafen Stuttgart weist keine strukturellen Platz- und Kapazitätsprobleme auf, die jegliche Öffnung des Markts der Bodenabfertigungsdienste verhindern würden. Die Entscheidung der deutschen Behörden beschränkt die Freistellung im übrigen auf die Untersagung der Selbstabfertigung. Mit Ausnahme der Tätigkeiten, die die Beförderung des Gepäcks zwischen dem Flugzeug und dem Abfertigungsgebäude betreffen, haben die deutschen Behörden jedoch nicht nachgewiesen, daß keinem Nutzer die Selbstabfertigung am Flughafen gestattet werden kann. Aufgrund des verfügbaren Platzes kann allerdings nicht mehr als einem Nutzer die Selbstabfertigung bei den anderen von der Freistellung erfaßten Tätigkeiten gestattet werden.

Die von den deutschen Behörden vorgelegte Freistellung müßte daher

- die Selbstabfertigung nur für die Tätigkeiten bei der Beförderung des Gepäcks zwischen dem Flughafen und dem Abfertigungsgebäude (Teil von Nummer 5.4 des Anhangs der Richtlinie) untersagen;
- die Selbstabfertigung bei allen anderen Tätigkeiten, die in der der Kommission am 3. August 1998 zugegangenen Mitteilung genannt sind, auf einen einzigen Nutzer beschränken —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die dem Flughafen Stuttgart am 23. Juli 1998 erteilte und der Kommission am 3. August 1998 notifizierte Freistellungsentscheidung wird unter der Bedingung genehmigt, daß die Bundesrepublik Deutschland sie wie folgt ändert:

- Die Selbstabfertigung bei der Gepäckbeförderung zwischen dem Flugzeug und dem Abfertigungsgebäude gemäß Nummer 5.4 des Anhangs der Richtlinie wird bis zum 31. Dezember 2000 untersagt;
- die Selbstabfertigung bei den Tätigkeiten, die im Anhang der Richtlinie unter den Nummern 4, 5.5, 5.6 und 5.4 bezüglich des Be- und Entladens des Flugzeugs sowie der Beförderung der Fluggäste zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug genannt sind, wird bis zum 31. Dezember 2000 einem einzigen Nutzer vorbehalten.

Artikel 2

Die Bundesrepublik Deutschland teilt der Kommission die gemäß Artikel 1 geänderte Freistellungsentscheidung vor deren Inkrafttreten mit.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 30. Oktober 1998

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 1998

über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Köln/Bonn (Flughafen Köln/Bonn GmbH)*(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3336)*

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/631/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft,gestützt auf die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.
Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenab-
fertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft⁽¹⁾,
insbesondere auf Artikel 9 Absatz 5,gestützt auf den Antrag auf Zustimmung zur Entschei-
dung der deutschen Behörden vom 30. Juli 1998 und
nach Anhörung dieser Behörden,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**I. GELTUNGSBEREICH DER VON DEUTSCHLAND
MITGETEILTEN FREISTELLUNG****1. Die Mitteilung der deutschen Behörden**

Mit Schreiben vom 30. Juli 1998, das bei der Kommissi-
on am 3. August eingegangen ist, hat die Regierung der
Bundesrepublik Deutschland den Antrag auf Zustim-
mung zu ihrer Entscheidung vom 23. Juli 1998 übermit-
telt, mit der dem Flughafen Köln/Bonn (Flughafen Köln/
Bonn GmbH) folgende Freistellung erteilt werden soll:

- Die Selbstabfertigung bei Diensten, die im Anhang
der Richtlinie unter der Nummer 3, der Nummer 4
bezüglich der Handhabung von eingehender, ausge-
hender oder im Transit befindlicher Fracht und Post
zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flug-
zeug, sowie der Nummer 5.4 (ausgenommen die
Beförderung der Besatzung) aufgeführt sind, wird
einem einzigen Nutzer vorbehalten. Diese Freistel-
lung wird auf der Grundlage von Artikel 9 Absatz 1
Buchstabe d) der Richtlinie bis zum 31. Dezember
1999 gewährt.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 3 eine
Zusammenfassung dieser Mitteilung im *Amtsblatt der*

Europäischen Gemeinschaften⁽²⁾ vom 26. August 1998
veröffentlicht und Betroffene zur Äußerung aufgefordert.

Gemäß den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 5 der
Richtlinie wurde die deutsche Regierung von der
Kommission zum Entwurf der Bewertung der Kommissi-
on am 24. September angehört. Die deutschen
Behörden haben daraufhin am 30. September und 1.
Oktober 1998 schriftliche Bemerkungen übermittelt.

Grundlage der Ausnahmeregelung

Die allgemeinen Bestimmungen für den Zugang zum
Markt der Bodenabfertigungsdienste sind in den Artikeln
6 und 7 der Richtlinie enthalten. Sie legen eindeutig den
Grundsatz der größtmöglichen Öffnung für die meisten
Bodenabfertigungsdienste fest. Für einen Flughafen mit
einem Verkehrsaufkommen wie Köln/Bonn sieht die
Richtlinie die Gewährung des Rechts auf Selbstabferti-
gung ab dem 1. Januar 1998 und die Öffnung des Marktes
der Drittabfertigung ab dem 1. Januar 1999 vor. Ange-
sichts der besonderen Situation und Aufgabe eines Flug-
hafens, insbesondere Sicherheits-, aber auch Platz- und
Kapazitätsproblemen, die in bestimmten Bereichen der
meisten Flughäfen auftreten können, schreibt die Richt-
linie jedoch keine uneingeschränkte Marktöffnung vor,
sondern verlangt eine Mindestöffnung bei der Selbst- und
Drittabfertigung für vier Kategorien von Diensten auf der
Luftseite, d. h. einem besonders sensiblen Bereich des
Flughafens. Dabei handelt es sich um die Vorfelddienste,
Gepäckabfertigung, Betankungsdienste und bestimmte
Fracht- und Postabfertigungsdienste.

Die Richtlinie 96/67/EG berücksichtigt auch, daß in
bestimmten Fällen akute Platz- und Kapazitätsprobleme
eine Öffnung des Marktes in dem vorgesehenen Umfang
verhindern können. In solchen Fällen sind befristete Frei-
stellungen möglich, damit der Flughafen die jeweiligen
Schwierigkeiten ausräumen kann. Die Freistellungen
können jedoch nur in Ausnahmefällen gewährt werden
und sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell
eine weitere Anpassungsfrist über die in Artikel 1 der
Richtlinie bereits vorgesehene Frist hinaus zu verschaffen.

⁽¹⁾ ABl. L 272 vom 25. 10. 1996, S. 36.

⁽²⁾ ABl. C 267 vom 26. 8. 1998.

Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Auf dieser Grundlage hat Deutschland, und zwar gemäß § 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften vom 10. Dezember 1997⁽³⁾, mit der die Richtlinie 96/67/EG in das nationale Recht umgesetzt wird, die obengenannte Freistellung gewährt.

2. Derzeitige Situation am Flughafen Köln/Bonn

2.1. Anlage des Flughafens

Der Flughafen Köln/Bonn liegt 15 km südöstlich von Köln. Er verfügt über drei Start- und Landebahnen (zwei Parallelbahnen und eine Querwindbahn, deren längste 3 800 m lang ist) und ist auch für Langstreckenflüge geeignet. Eigentümer und Betreiber des Flughafens ist die Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Der Flughafen verfügt über folgende Einrichtungen:

- ein Fluggastgebäude mit zwei Flugsteigen (B und C) mit jeweils sechs Andockpositionen. Das stark gestiegene Fluggastaufkommen belief sich 1996 auf 5,3 Mio. Fluggäste, 1997 auf 5,6 Mio. und soll nach Voraussagen im Jahr 2000 die Zahl von 8,3 Mio. Fluggästen erreichen. Das Fluggastgebäude wurde in den sechziger Jahren errichtet und 1970 mit einer Kapazität von 4 Mio. Fluggästen im Jahr in Betrieb genommen. Mehrere bauliche Erweiterungen und Anpassungsmaßnahmen waren erforderlich, um mit dem Wachstum des Verkehrsaufkommens Schritt zu halten. 1996 wurde die Entscheidung getroffen, ein neues Terminal (Terminal 2) in Verlängerung des bestehenden Fluggastgebäudes zu bauen. Damit soll eine zusätzliche Kapazität von 6 Mio. Fluggästen jährlich geschaffen werden, so daß ab der Öffnung des Terminals im Jahr 2000 eine Gesamtkapazität von 14 Mio. Fluggästen gegeben wäre, was für das Verkehrsaufkommen bis über das Jahr 2010 hinaus ausreichen wird;
- einen umfangreichen Frachtbereich parallel zur Hauptstart- und -landebahn, der ein erhebliches Wachstum des Frachtaufkommens zu verzeichnen hat: 1996 wurden 351 000 t und 1997 400 000 t Fracht und Post abgefertigt, für das Jahr 2000 wird ein Aufkommen von 640 000 t erwartet.

Der Flughafen ist seit 1997 vollständig koordiniert, insbesondere aufgrund von Kapazitätsproblemen des Fluggastgebäudes, und die Kapazität der Start- und Landebahnen beläuft sich zur Zeit auf 52 Flugbewegungen stündlich am Tage und 36 Flugbewegungen stündlich in der Nacht. Diese Kapazität sollte in Anbetracht der Herrichtung des Vorfelds und der Rollwege bis mindestens 2005 für das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichen. Probleme bestehen hinsichtlich der Fluglärmbelastung der Flughafenrainer, weshalb der Flughafen sehr hohe Entgelte für Flugzeuge erhebt, die nicht dem ICAO-Standard des Kapitels 3 entsprechen.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt 1997, Teil I, Nr. 82, 16. Dezember 1997, 2885.

2.2. Bodenabfertigungsdienste

Zur Zeit ist die Abfertigung bereits teilweise dem Wettbewerb geöffnet, und es sind mehrere Dritt- sowie Selbstabfertiger tätig. Dies gilt für die administrative Abfertigung (Nummer 1 des Anhangs der Richtlinie) (12 Nutzer fertigen sich selbst ab, 7 Dritt- sowie Selbstabfertiger), die Fluggastabfertigung (Nummer 2) (5 Selbst- sowie Dritt- sowie Fluggastabfertiger), die Frachtabfertigung (Nummer 4.1) mit Ausnahme der Tätigkeiten zwischen dem Flugzeug und dem Abfertigungsgebäude, bestimmte Vorfeldtätigkeiten (Nummern 5.3 und 5.7) und die Beförderung der Besatzung (Teil von Nummer 5.4), die Reinigungsdienste (Nummer 6), die Betankungsdienste (Nummer 7), die Stationswartungsdienste (Nummer 8) und die Flugbetriebsdienste (Nummer 9).

Die Transportdienste am Boden nach Nummer 10 des Anhangs sind nicht betroffen, da nur ein Terminal vorhanden ist, und die Bordverpflegungsdienste sind zwei Dienstleistern geöffnet.

Am 1. Januar 1999 wird die Gesamtheit aller Dienste gemäß den Bestimmungen der Richtlinie und der deutschen Verordnung für die Dritt- sowie Selbstabfertigung geöffnet. Die von den deutschen Behörden erteilte Freistellung betrifft somit nur die Selbstabfertigung, wo sie lediglich einen Nutzer zuläßt, während die Richtlinie mindestens zwei vorsieht. Die Freistellung beschränkt sich darüber hinaus auf die Gepäckabfertigung (Nummer 3), das Be- und Entladen des Flugzeugs, die Beförderung zwischen dem Flugzeug und dem Abfertigungsgebäude von Fluggästen und Gepäck (Teil von Nummer 5.4) sowie von Fracht und Post (Nummer 4).

II. DIE VON DEUTSCHLAND GELTEND GEMachten SACHZWÄNGE

Die von der deutschen Regierung erteilte Freistellung wird mit Platzproblemen begründet, denen der Flughafen bei der Öffnung der Bodenabfertigungsdienste zum 1. Januar 1999 gegenübersteht. Diese Öffnung fällt mit den vorgesehenen Ausbauarbeiten zusammen, bei denen der Flughafen an das Schienennetz angebunden und das neue Terminal 2 erstellt wird. Die deutschen Behörden sind der Auffassung, daß der am 1. Januar 1999 verfügbare Platz das Tätigwerden eines zweiten Dritt- sowie Selbstabfertigers gemäß der deutschen Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie sowie das Recht auf Selbstabfertigung für einen Nutzer sicherstellt, die Selbstabfertigung eines zweiten Nutzers wegen der Ausbauarbeiten jedoch nicht zuläßt.

Die deutschen Behörden stützen sich dabei auf das Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Materialfluß und Logistik „Kapazitätsauswirkungen für den Flughafen Köln/Bonn bei Zulassung weiterer Abfertiger auf dem Vorfeld für den Zeitraum von 1997 bis 2003“ vom 30. Mai 1997, das im Auftrag des Betreibers des Flughafens Köln/Bonn erstellt wurde.

1. Das Gutachten des Fraunhofer-Instituts

In dem vom Fraunhofer-Institut erstellten Gutachten wird generell darauf hingewiesen, daß trotz der recht großen Gesamtfläche des Flughafens von fast 1 000 ha die für den Betrieb zur Verfügung stehende Fläche aufgrund der Bauvorschriften eher beschränkt ist. Das Gutachten zeigt, daß die ordnungsgemäße Durchführung der Bodenabfertigung bereits jetzt schwierig ist, wo der Flughafenbetreiber bei den betreffenden Diensten als einziger Dritt-Abfertiger tätig ist.

Wegen des umfangreichen Abfertigungsgeräts und der vielen Fahrzeuge muß der Flughafen bereits alle für die Bodenabfertigung vorgesehenen Flächen vollständig belegen.

Laut diesem Gutachten können die Kapazitäten des Flughafens bei den Parkpositionen für Flugzeuge nicht zum Abstellen von Abfertigungsgerät genutzt werden. Es werden nicht nur viele Flugzeuge über Nacht auf dem Vorfeld abgestellt (insbesondere in der Nähe des Fluggastgebäudes sowie in der Nähe der Frachtgebäude, wo die Expressfrachtdienste ihre Flugzeuge besonders in der Zeit zwischen 2 und 3 Uhr nachts abstellen), sondern es müssen auch Abfertigungsdienste für Frachtflugzeuge auf Abstellpositionen erbracht werden, die normalerweise für Passagierflugzeuge in der Nähe des Fluggastgebäudes genutzt werden. Außerdem muß der Flughafen die Start- und Landebahn 14R/32L (die kurze, südliche Parallelbahn) für das Abstellen und die Abfertigung eines Dutzend Flugzeuge vom Typ Fokker schließen.

Tagsüber muß demgegenüber ein Teil des Vorfelds zum Abstellen des Abfertigungsgeräts genutzt werden.

Laut Gutachten des Fraunhofer-Instituts beläuft sich die Fehlfläche für das Abfertigungsgerät unter diesen Umständen auf schätzungsweise 3 172 m² statische Fläche (d. h. nur für das Abstellen) und 4 346 m² dynamische Fläche (d. h. einschließlich der Flächen für das Rangieren des Geräts), wenn die Erbringung der Abfertigungsdienste auf den dafür vorgesehenen Vorfeldflächen gewährleistet wird. Diese Fehlfläche kann nach dem Fraunhofer-Gutachten nur durch die Nutzung vieler Parkpositionen für Flugzeuge ausgeglichen werden. Diese generelle Überlastung wird bis zur Fertigstellung des Vorfelds des künftigen Terminals 2, also erwartungsgemäß bis Mitte oder möglicherweise Ende 1999 bei Öffnung des Terminals für die Fluggäste im März 2000, anhalten und erfordert eine bis an die Grenzen des Zulässigen und der Sicherheitsvorschriften gehende Nutzung der Flächen.

Die vom Fraunhofer-Institut durchgeführten Simulationsrechnungen für eine Marktöffnung berücksichtigen die starke Abhängigkeit der Zahl der erforderlichen Geräte und Fahrzeuge von der Zahl der Abfertiger (Dritt- und Selbstabfertiger). Im Gutachten wird darauf hingewiesen, daß jeder Abfertiger ausreichend Gerät vorhalten muß, um auch zu Spitzenzeiten den eigenen Bedarf decken und seine vertraglichen Pflichten erfüllen zu können, wobei diese Spitzenzeiten je nach Art des abgefertigten

Kunden variieren können und nicht unbedingt mit den Spitzenzeiten des Flughafens zusammenfallen müssen. Laut der Studie würde die Zulassung von Dritt- und Selbstabfertigern unter den von der Richtlinie geforderten Bedingungen zu einer Fehlfläche von 9 420 m² statischer Fläche und 12 908 m² dynamischer Fläche führen; eine solche Fläche könnte nur durch die Schließung von Flugzeugpositionen freigemacht werden.

2. Der Standpunkt der deutschen Behörden

Die deutschen Behörden haben darauf hingewiesen, daß die Menge des Abfertigungsgeräts am Flughafen zugleich erforderlich ist und für den Bedarf der Luftverkehrsgesellschaften ausreicht, und in ihrer Mitteilung vom 3. August 1998 geäußert, daß es dennoch möglich wäre, eine global mit 26 000 m² veranschlagte Fläche freizumachen, die zur Zeit zur Lagerung nicht mehr verwendeten Geräts genutzt wird. Zum anderen muß auch die Verringerung des Flächenbedarfs des Flughafens für seine eigenen Bodenabfertigungsdienste berücksichtigt werden, die sich aus dem Verlust von Marktanteilen bei der Öffnung des Markts ergeben wird. Die deutschen Behörden rechnen dabei auch die Flächen ein, die vom Unternehmen TNT freigemacht wurden, als dieser Expressfrachtdienst seine Tätigkeit Ende Februar 1998 von Köln/Bonn nach Lüttich verlegte. Diese Flächen, die rund 8 500 m² Hallenfläche und rund 2 000 m² Vorfeldfläche umfassen, sollten nach dem Willen des Flughafenbetreibers zwischen den beiden anderen Expressfrachtdiensten DHL und UPS aufgeteilt werden, obwohl dem Flughafen die Liberalisierungsmaßnahmen und die sich daraus ergebenden Zwänge bekannt sind. Die deutschen Behörden haben demgegenüber darauf hingewiesen, daß diese Flächen vorrangig für die Mindestöffnung des Markts entsprechend den Anforderungen der Verordnung genutzt werden müssen. Sie sind darüber hinaus der Auffassung, daß die Anlage oder Einrichtung von Abstellflächen für Abfertigungsgerät mindestens am Rand des neuen Frachtvorfelds West möglich ist, das in einer ersten Phase ab Herbst 1998 zur Verfügung steht. Dieser Vorfeldbereich ist für den Frachtverkehr vorgesehen, dessen Spitzenzeiten in den Nachtstunden liegen. Das Abfertigungsgerät könnte daher tagsüber auf diesem Vorfeld abgestellt werden.

Laut den deutschen Behörden wird das Vorfeld C, das fünf Positionen für die Flugzeugabfertigung aufweist, durchschnittlich nur zu 50 % genutzt. Selbst wenn dieses Vorfeld C aufgrund der Arbeiten am künftigen Terminal 2 vorübergehend nur eingeschränkt genutzt werden kann, ist es nach Auffassung der deutschen Behörden nicht unmöglich, Gerät oder Fahrzeuge mindestens bis zur Eröffnung des Terminals 2 auch an dieser Stelle abzustellen. Zu dem entsprechenden Zeitpunkt werden neue Flächen zur Verfügung stehen, und das Abstellen von Abfertigungsgerät wird dann kein Problem mehr darstellen.

Schließlich könnte auch ein Bereich in der Nähe der Abstellfläche für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt (GAT 3) neben dem für Vorfeldbusse reservierten Bereich zum Abstellen leichten Geräts genutzt werden.

Alle vorübergehend genutzten Abstellflächen könnten permanent weiter genutzt werden, sobald das Vorfeld des künftigen Terminals 2 zur Verfügung steht, d. h. ab Sommer 1999, sofern die Termine für die Inbetriebnahme des Terminals eingehalten werden, andernfalls ab Ende 1999.

Da die obengenannten Flächen vorhanden sind und vom Flughafen unverzüglich freigemacht werden können, sind die deutschen Behörden der Auffassung, daß es möglich ist, einen zweiten Abfertiger zuzulassen. Damit würden die Bedingungen für die Dritt-Abfertigung erfüllt, die durch die deutsche Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie (Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften) auferlegt werden, insbesondere die Vergabe im Anhang der Verordnung, wie vielen Abfertigern die Erbringung der von der Mitteilung erfaßten Dienste am Flughafen zu erlauben ist.

Die auf diese Weise freigewordenen Flächen sichern ebenso das Tätigwerden eines Nutzers, der Selbst-Abfertigung betreibt, würden jedoch nach Auffassung der deutschen Behörden nicht die Tätigkeit eines zweiten Selbst-Abfertigers zulassen, und zwar nicht vor Ende 1999, bis die Arbeiten am Vorfeld des künftigen Terminals 2 beendet und eine ausreichende Fläche zur Öffnung des Markts entsprechend den Vorgaben der Richtlinie frei wird.

III. ÄUSSERUNGEN DER BETROFFENEN

Den Betroffenen wurde gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie nach der Veröffentlichung der Mitteilung der deutschen Behörden Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die Luftverkehrsgesellschaften, die sich geäußert haben, weisen die Argumente der deutschen Behörden zurück und bestreiten insbesondere den im Fraunhofer-Gutachten für das Tätigwerden eines zusätzlichen Dritt- oder Selbst-Abfertigers angesetzten Flächenbedarf. Die Luftverkehrsgesellschaften weisen insbesondere die in dem Gutachten vorgenommene Schätzung von 9 420 m² (statische Fläche) für den Bedarf eines neuen Abfertigers zurück, da KLM Groundservices in London-Heathrow 19 Flüge täglich mit einem Flächenbedarf von 6 000 m² abfertigt und Delta in Frankfurt seine 15 Flüge täglich, die meisten davon innerhalb einer kurzen Zeitspanne, mit einem Flächenbedarf von 6 000 m² für das Gerät und 2 000 m² für sein Personal abfertigt. Sie weisen ebenfalls darauf hin, daß der Flughafen bei der Vorbereitung auf das in den kommenden Jahren zu erwartende Verkehrswachstum, insbesondere durch den Bau neuer Terminals, zwingend die Organisation zugehöriger Dienste in seiner Planung zu berücksichtigen hatte, somit auch die für eine ordnungsgemäße Abfertigung benötigten Flächen, wobei der Flächenbedarf entsprechend den Erfordernissen und nicht entsprechend der Anzahl der Abfertiger zu ermitteln war. Die Luftverkehrsgesellschaften sind der Auffassung, daß durch eine Verlagerung der Allgemeinen Luft-

fahrt und eine Optimierung der Abstellflächen für Abfertigungsgerät zusätzliche Flächen frei würden. Außerdem erlaube die Auslegung der Hallen für die Gepäckabfertigung das Tätigwerden von Abfertigern.

IV. BEWERTUNG DER FREISTELLUNG ANHAND DER BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIE 96/67/EG

1. Die geltenden Vorschriften für die Bodenabfertigung

1.1. Die Möglichkeiten der Begrenzung des Marktzugangs

In der Richtlinie 96/67/EG ist eine differenzierte Marktöffnung vorgesehen, bei der sowohl die Weise, in der die Bodenabfertigung gewährleistet wird (Selbst- oder Dritt-Abfertigung), als auch das Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen maßgeblich sind. Bei einem Verkehrsaufkommen von 5,4 Mio. Fluggästen im Jahr hat der Flughafen Köln/Bonn in Anwendung von Anhang 5 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften vom 10. Dezember 1997, mit der die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt wurde, einem zweiten Abfertiger die Dritt-Abfertigung ab dem 1. Januar 1999 und zwei Nutzern die Selbst-Abfertigung ab dem 1. Januar 1998 zu erlauben.

Die allgemeinen Bestimmungen für die Ausübung der Selbst-Abfertigung bei den in der Mitteilung der deutschen Behörden genannten Dienstleistungskategorien sind in Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie festgelegt. Diese Bestimmungen wurden in § 3 Absatz 2 der deutschen Umsetzungsverordnung übernommen. Danach kann der Mitgliedstaat den Marktzugang auf ein Minimum von zwei Diensteanbietern und zwei Selbst-Abfertigern begrenzen, die nach relevanten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien auszuwählen sind.

Wenn jedoch besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen die Selbst-Abfertigung nicht in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) die Selbst-Abfertigung untersagen oder auf einen einzigen Nutzer beschränken.

Nach Artikel 9 Absatz 2 muß jedoch eine derartige Freistellung

- den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen Platz- oder Kapazitätsprobleme nennen;
- einen Plan mit geeigneten Maßnahmen umfassen, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Außerdem darf die Freistellung nicht

- die Ziele der Richtlinie in unangemessener Weise beeinträchtigen,
- zu Wettbewerbsverzerrungen führen,
- über das erforderliche Maß hinausgehen.

Die Kommission hat in ihren Entscheidungen vom 14. Januar 1998 zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf⁽⁴⁾ darauf hingewiesen, daß das Hauptziel der Richtlinie darin besteht, den Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten zu liberalisieren. Dritten auferlegte Begrenzungen führen zu Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit dieser Dritten. Analog zu staatlichen Maßnahmen, die die Dienstleistungsfreiheit beschränken⁽⁵⁾, sind Maßnahmen, die dazu führen, die Aktivitäten eines Dienstleisters auszuschließen oder zu verhindern, selbst wenn sie ohne Unterscheidung nach Nationalität ergehen, nur dann zulässig, wenn sie durch zwingende nichtwirtschaftliche Erfordernisse in bezug auf das öffentliche Interesse begründet sind und zusätzlich in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel stehen, das sie verfolgen.

1.2. Das Verfahren

Die deutschen Behörden haben zugesagt, das Wirksamwerden der Freistellungsentscheidung von der Zustimmung der Kommission abhängig zu machen.

Wie in den Entscheidungen zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf ausgeführt wurde, hat sich die Prüfung der Kommission auf folgende Punkte zu erstrecken:

- das Vorhandensein und den Umfang der Sachzwänge, die die Freistellung rechtfertigen und eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang verhindern, wobei ausschließlich Platz- und Kapazitätsprobleme zu berücksichtigen sind;
- den zur Überwindung der Sachzwänge geeigneten Maßnahmenplan, der glaubwürdig sein muß und nicht an Bedingungen geknüpft sein darf und einen entsprechenden Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen umfassen muß;
- die Einhaltung der Grundsätze von Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie hinsichtlich der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und einer Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme.

Freistellungen sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist über die in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehene Frist hinaus zu verschaffen. Sie sollen es den Flughäfen ermöglichen, die jeweiligen Sachzwänge auszuräumen, die ihnen eine Marktöffnung erschweren. Alle Freistellungen sind daher anhand der spezifischen Sachzwänge zu prüfen, die geltend gemacht werden, um die Unmöglichkeit einer Marktöffnung innerhalb der vorgesehenen Fristen zu begründen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes sind Ausnahmen außerdem stets eng auszulegen, und der Umfang einer Freistellung ist unter Berücksichtigung der Zielsetzung der in Frage stehenden Maßnahme zu bestimmen⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ ABl. L 173 vom 18. 6. 1998, S. 32 und 45.

⁽⁵⁾ Urteile des Europäischen Gerichtshofes vom 25. Juli 1991, Mediawet, Rechtssache C-288/89, Slg. 1991, 4007, und Säger/Dennemeyer, Rechtssache C-76/90, Slg. 1991, 4221.

⁽⁶⁾ Urteile des Europäischen Gerichtshofes vom 20. April 1978, Commissionnaires réunis/Receveur des Douanes, verbundene Rechtssachen 80/77 und 81/77, Slg. 1978, 945, und vom 25. Juni 1992, British Gas, Rechtssache C-116/91, Slg. 1992, I-4071, Randnr. 12.

Die in Frage stehende Freistellung ist vor dem Hintergrund dieser Erwägungen zu prüfen.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 4 die angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme eingehend untersucht und die Angemessenheit der in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidung der deutschen Behörden sowie die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Probleme ausführlich geprüft. Sie stützte sich dabei insbesondere auf die von den deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen und ihre Ortsbesichtigung am Flughafen Köln/Bonn nach Eingang der Mitteilung sowie auf ein von ihr selbst in Auftrag gegebenes technisches Gutachten des Büros Symonds Travers Morgan.

2. Die von den deutschen Behörden geltend gemachten Sachzwänge

2.1. Einleitung

Bei der Besichtigung des Flughafens durch die Kommissionsdienststellen und in dem von der Kommission in Auftrag gegebenen Gutachten hat sich bestätigt, daß am Flughafen Köln/Bonn zwei unterschiedliche Arten von Bodenabfertigungsoperationen durchgeführt werden: Tagsüber erfolgt die Abfertigung des Passagierverkehrs im Bereich des Fluggastgebäudes und auf einigen Positionen auf dem Frachtvorfeld, während diese verschiedenen Positionen nachts als Abstellplatz für zahlreiche Flugzeuge dienen und das Vorfeld dann fast ausschließlich für die Abfertigung von Fracht und Post genutzt wird.

Am Fluggastgebäude können die Flugzeuge dank eines Systems von Mehrfachpositionen, das für unterschiedliche Flugzeugtypen geeignet ist und auch den Verzicht auf bestimmtes Gerät, beispielsweise Flugzeugschlepper für das Hinausschieben des Flugzeugs aus der Parkposition („Push back“), ermöglicht, an die beiden Flugsteige andocken. Demgegenüber ist jedoch die verfügbare Fläche für anderes Abfertigungsgerät eingeschränkt.

Das Vorfeld vor dem Frachtabfertigungsgebäude erlaubt ebenfalls ein gebäudenahes Abstellen von Flugzeugen („Nose in“), bei dem die Flugzeuge vor dem Start mit Flugzeugschleppern aus der Abstellposition geschoben werden müssen, weist aber auch zahlreiche vom Gebäude abgesetzte Positionen aus, an denen die Flugzeuge zumindest beim Start selbst manövrieren können.

Es ist einsichtig, daß die Suche nach verfügbaren Flächen für Abfertigungsgerät und Abfertigungstätigkeiten vorrangig und soweit möglich in der Nähe der Flugzeugpositionen, d. h. nahe der Abfertigungsgebäude, erfolgen muß. Es handelt sich dabei jedoch lediglich um eine vorrangige Erwägung. Die Richtlinie erlegt es den Behörden des Mitgliedstaats auf nachzuweisen, daß die Öffnung des Markts in dem vorgesehenen Umfang unmöglich ist. Der Mitgliedstaat muß belegen, daß Platz für das Abstellen von Gerät und die in Aussicht genommenen Tätigkeiten fehlt, ohne dabei Qualitätskriterien für die einzelnen Stellflächen zugrunde zu legen.

2.2. Die Platz- und Kapazitätsprobleme

Zwar weist der Flughafen ausgeprägte Spitzenzeiten auf (im Passagierverkehr am Morgen und am späten Nachmittag und im Frachtverkehr zwischen 22 und 3 Uhr), doch ist die Kommission der Auffassung, daß die deutschen Behörden nicht nachgewiesen haben, daß der gesamte verfügbare Platz genutzt wird.

a) Verfügbarer Platz

In den nächtlichen Spitzenzeiten gegen 1 oder 2 Uhr übersteigt die Zahl der abgestellten Flugzeuge tatsächlich die Zahl der Parkpositionen am Flughafen. Seit zwei Jahren wird die Start- und Landebahn 14R/32L nachts geschlossen und als Abstellfläche für ein Dutzend Flugzeuge vom Typ Fokker verwendet. Es wurde jedoch nicht belegt, daß die Schließung der Start- und Landebahn — so unbefriedigend diese Lösung auch ist — für den Flughafen zu größeren betrieblichen Schwierigkeiten führt oder die Öffnung des Markts in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang unmöglich macht. Die bisherige Vorgehensweise könnte im übrigen während der Arbeiten am Flughafen, also für die Geltungsdauer der Freistellung, beibehalten werden. Falls die Flugsicherungsbehörden die Nutzung dieser Start- und Landebahn als Abstellfläche für Flugzeuge untersagen sollten, würden diese Positionen nach Angaben der deutschen Behörden auf das Frachtvorfeld West verlegt. Selbst in einem solchen Fall stünde eine derartige Nutzung des Vorfelds dem Abstellen des Geräts am Rand des Vorfelds oder in dessen Verlängerung nicht entgegen.

In den Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) sind Größe und Anordnung der Flächen, die aus Sicherheitsgründen und für Abfertigungsgerät an der Flugzeugposition freigehalten werden müssen, je nach Flugzeugtyp festgelegt. Die Besichtigung der Anlagen zu einer Zeit, zu der alle Flugzeugabstellpositionen besetzt waren (gegen 1.30 Uhr), hat gezeigt, daß selbst dann noch größere Flächen für das Abstellen von Abfertigungsgerät in der Nähe des Punkts F02 (Lageplan 04/11/97) in der Nähe der DHL-Hangars sowie am Bug der Großraumflugzeuge im Bereich F verfügbar waren. Außerdem befindet sich das Abfertigungsgerät zu den Spitzenzeiten überwiegend im Einsatz und muß daher nicht abgestellt werden.

Dasselbe gilt im Bereich des Fluggastgebäudes, wo nachts Flugzeuge abgestellt werden. Das Abstellen des Geräts in der Nähe dieser Flugzeuge dürfte während der Nachtstunden kein Problem darstellen, außerdem muß dieses Gerät in den frühen Morgenstunden, wenn die Flugzeuge starten, auch bereits wieder eingesetzt werden.

Darüber hinaus steht das Frachtvorfeld tagsüber fast völlig leer, und einige Flugzeugpositionen könnten für Abfertigungsgerät genutzt werden. Diese Flächen könnten abends wieder freigemacht werden, da sich das Gerät dann im Einsatz befindet.

Aus diesen Beobachtungen ergibt sich, daß zusätzlich zu den Flächen, die von den deutschen Behörden in ihrer Mitteilung an die Kommission genannt wurden, weiterer

Platz zum Abstellen von Abfertigungsgerät nahe der Flugzeugpositionen in der Zone F sowie auf den Flächen am Flugzeugbug als auch nachts in der Nähe des Fluggastgebäudes zur Verfügung gestellt werden kann.

Wie in den von den deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen im übrigen belegt wurde, muß das neue Frachtvorfeld West ab dem Herbst 1998 genutzt werden können. Dieses Vorfeld hat eine Fläche von 40 000 m² und wurde zur Aufnahme von Flugzeugen des Typs Fokker sowie von Gerät vorgesehen. Die Planung umfaßt ebenfalls mittelfristig die Erstellung zusätzlicher Frachtanlagen entlang dieses Vorfelds. Dasselbe gilt für die Reserveflächen in Verlängerung des neuen Frachtvorfelds West.

Wie bereits in der Entscheidung zum Flughafen Frankfurt (?) ausgeführt wurde, vertritt die Kommission die Auffassung, daß die Zielsetzung der Richtlinie impliziert, daß nur die in Artikel 9 genannten Engpässe, die für sich genommen Hemmnisse zur Öffnung des Markts darstellen müssen, als Grundlage für eine Freistellung dienen können. Dies kann nicht Engpässe einschließen, die durch den Flughafen selbst geschaffen worden sind. In ihrer Entscheidung vom 23. Juli 1998 haben die deutschen Behörden diesen Grundsatz selbst angewandt und darauf hingewiesen, daß der Flughafen den verfügbaren Platz, der zur Durchführung der Bestimmungen der Richtlinie erforderlich ist, nicht verringern darf, indem er die Räumlichkeiten und Flächen, die durch den Weggang der Gesellschaft TNT frei geworden sind, anderen Zwecken widmet. Wie bereits bezüglich des Frankfurter Flughafens ausgeführt wurde, ist es somit nicht der Platzmangel an sich, der eine Öffnung des Markts verhindert, sondern vorwiegend die vom Flughafen beschlossene Art der Nutzung der zur Verfügung stehenden oder verfügbar werdenden Flächen, die Probleme für das Tätigwerden eines weiteren Abfertigers mit sich brächte, sofern die im Gutachten der Kommission identifizierten, weiter oben genannten zusätzlichen Flächen nicht ausreichen.

b) Platzbedarf

Der Anwendungsbereich der Freistellung der deutschen Behörden beschränkt sich auf die Ausübung der Selbstabfertigung durch einen zweiten Nutzer.

Ein objektives Kriterium für die Festlegung, welchen Nutzern die Selbstabfertigung zu gestatten ist, falls deren Zahl beschränkt werden muß, ist das Verkehrsaufkommen (Fluggäste oder Fracht) der Nutzer auf dem betreffenden Flughafen (in absteigender Reihenfolge). Bezüglich der Entscheidung der deutschen Behörden vom 23. Juli 1998, die der Kommission mitgeteilt wurde, wäre daher davon auszugehen, daß der Nutzer mit dem höchsten Verkehrsaufkommen bereits zur Selbstabfertigung berechtigt ist und daß bei der Prüfung der Freistellungsentscheidung der deutschen Behörden zu berücksichtigen ist, welche Auswirkungen die Selbstabfertigung des zweitgrößten Nutzers — oder des dritt- oder viertgrößten Nutzers, falls die im Rang vorangehenden Nutzer nicht an einer Selbstabfertigung interessiert sind — auf den Geräte- und Flächenbedarf hätte.

(?) Siehe Fußnote 4.

Unter Zugrundelegung der Flugpläne, die von den Flughafenbehörden übermittelt wurden, müßte der zweitgrößte Nutzer im Passagierverkehr bei der Selbstabfertigung etwa 17 Flüge täglich mit nur einer Verkehrsspitze von 4 Flügen zur gleichen Zeit abfertigen. Wird vorausgesetzt, daß diese Luftverkehrsgesellschaft auch 1999 — entsprechend der Laufzeit der Freistellung — weiterhin Flugzeuge mit geringer Kapazität einsetzt, könnte das für diese Zahl von Flügen erforderliche Abfertigungsgerät problemlos auf den obengenannten Flächen abgestellt werden. Der Gerätebedarf am Fluggastgebäude beschränkt sich häufig auf leichtes Gerät (Gepäckwagen, Startluftgeräte) und mobiles Gerät (Fluggasttreppen und Busse für Außenpositionen). Falls die Luftverkehrsgesellschaft größere Flugzeuge einsetzt, für die mehr Abfertigungsgerät erforderlich ist, könnte das zusätzliche Gerät vor den Frachtpositionen abgestellt werden oder ein Teil der Gepäckwagen an den Rand des Vorfelds D verlegt werden.

Falls der zweite Nutzer einer der am Flughafen tätigen Expressfrachtdienste ist, wäre der zusätzliche Platzbedarf minimal, da das Gerät in dem diesem Nutzer zugewiesenen Vorfeldbereich abgestellt werden könnte, der tagsüber frei steht, und nachts in Benutzung wäre.

Hinsichtlich des Bedarfs an Räumlichkeiten werden in der Mitteilung der deutschen Behörden keine besonderen Probleme genannt. Im übrigen verfügt ein Nutzer, der Selbstabfertigung durchführt, in der Regel bereits über Räumlichkeiten am Flughafen und könnte mit dem ihm bereits zugewiesenen Platz auskommen. Dies könnte insbesondere bei den am Flughafen tätigen Expressfrachtdiensten der Fall sein. Besteht zusätzlicher Platzbedarf, könnten — zumindest zeitweilig — bestimmte Räumlichkeiten im Frachtbereich genutzt werden, die zur Zeit leer stehen.

Der Teil der Freistellung, der sich auf Nummer 3 des Anhangs der Richtlinie bezieht, nämlich die Gepäckabfertigung, erfordert besonderes Augenmerk. In diesem Bereich kann sich das Tätigwerden mehrerer Abfertiger stark auf den reibungslosen Ablauf aller Flughafenaktivitäten auswirken. Im allgemeinen geht die Tätigkeit mehrerer Abfertiger mit einem gestiegenen Geräte- und Flächenbedarf einher; auch dieser Bedarf entspricht nicht dem Bedarf des Flughafens zu den Spitzenzeiten — wie dies bei einem Abfertigungsmonopol der Fall ist —, sondern dem Bedarf zu den Spitzenzeiten aller Abfertiger, die dabei den Bedarf ihrer Kunden abdecken müssen. Dieser gestiegene Bedarf wird jedoch durch den Marktanteilsverlust des Monopolabfertigers oder der anderen Abfertiger und den damit rückläufigen Geräte- und Platzbedarf gemindert, wie die deutschen Behörden in ihrer Entscheidung vom 23. Juli 1998 ausgeführt haben.

In diesem besonderen Fall wurde darauf hingewiesen, daß der Flughafen über ausreichend Platz verfügt, um einen zweiten Nutzer zuzulassen. Die Abstellflächen für das

Gerät stellen somit kein Hemmnis für die Anwendung der Richtlinie dar. Außerdem wird ein Teil der bereitgehaltenen Gepäckwagen bereits außerhalb des Gepäcksortiergebäudes hinter den Positionen A11 bis A15⁽⁶⁾ abgestellt. Eine zusätzliche Fläche hinter den Positionen A17 bis A25 kann zum Abstellen der bereitgehaltenen leeren Gepäckwagen genutzt werden. Diese Fläche stand bei der Besichtigung der Sachverständigen der Kommission zu einer Tageszeit völlig frei, zu der wegen mangelnder Aktivität Gepäckwagen hätten abgestellt werden und die Abstellflächen normalerweise hätten belegt sein müssen.

Die Gepäckabfertigungsanlage umfaßt automatische Gepäckförderbänder mit Rutschen, von denen je nach abgefertigtem Flug eine oder mehrere genutzt werden und vor denen die Gepäckwagen abgestellt werden. Im allgemeinen hängt die Zahl der Gepäckwagen, die sich zu einem gegebenen Zeitpunkt an den Rutschen befinden, nicht von der Zahl der (Selbst- oder Dritt-)Abfertiger ab, sondern von der Zahl der abgefertigten Flüge, rund 50 pro Tag. Problematisch kann dagegen die Handhabung der Gepäckwagen innerhalb des Gebäudes sein. Im Gebäude befindet sich eine zentrale Gepäckankunft mit einer Verteilung auf zwei parallele Linien von Gepäckbändern. Die Gepäckwagen werden auf zwei parallelen Wegen jeweils nur in einer Richtung bewegt. Ein Vergleich mit anderen Flughäfen und den dort pro Tag abgefertigten Flügen ergibt, daß das Abfertigungsmonopol nicht zwingend notwendig zu sein scheint. Eine strikte Organisation des Gepäckwagenverkehrs, wie sie auf bereits dem Wettbewerb geöffneten Flughäfen gehandhabt wird, würde verhindern, daß eine zu große Zahl von Gepäckwagen im Gebäude bereitgehalten wird, so daß diese statt dessen, wie bereits ausgeführt, außerhalb des Gebäudes abgestellt werden könnten. Dem Flughafenbetreiber obliegt es, das reibungslose Funktionieren aller Flughafenaktivitäten zu gewährleisten. Der Flughafen verfügt über die Befugnisse, die Einhaltung bestimmter Verhaltensregeln durchzusetzen und insbesondere sicherzustellen, daß die Zahl der bereitgehaltenen Gepäckwagen den zu einem bestimmten Zeitpunkt gegebenen Bedarf nicht überschreitet. Der Flughafen kann keine Engpässe geltend machen, die sich aus seiner eigenen Tätigkeit ergeben. Wie die Kommission in ihrer Entscheidung zum Flughafen Frankfurt ausgeführt hat, müssen der Unmöglichkeit einer Marktöffnung Sachverhalte zugrunde liegen, die nicht durch denjenigen verursacht werden, der sie geltend macht.

Die deutschen Behörden haben somit nicht nachgewiesen, daß die Öffnung des Markts in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang unmöglich ist.

3. Der Maßnahmenplan

Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie muß jede Freistellungsentscheidung einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen den angeführten Schwierigkeiten abgeholfen werden soll. Der Flughafenbetreiber hat bereits 1996 beschlossen, ein neues Fluggastgebäude (Terminal 2) mit entsprechenden Flächen für

⁽⁶⁾ Lageplan 04/11/97, Abbildung 3.

die Flugzeugabfertigung zu errichten, das mit einer zusätzlichen Kapazität von 6 Mio. Fluggästen den Erfordernissen der nächsten Jahre entspricht. Ebenfalls vorgesehen ist eine Bahnanbindung mit einem Bahnhof unter dem künftigen Terminal 2. Das neue Terminal soll im Frühjahr 2000 in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig werden neue Abstellflächen auf dem Vorfeld angelegt, so daß ab dem Jahr 2000 Flächen zur Lagerung von Gerät in einer Größe von rund 15 000 m² frei werden, die der Flughafen für die Nutzung durch neue Abfertiger ab Anfang 2000 reserviert.

Bezüglich der vorliegenden Freistellung sind die von den deutschen Behörden geltend gemachten Engpässe jedoch nicht belegt, so daß es sich erübrigt, auf die vom Flughafen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Überwindung dieser Engpässe näher einzugehen.

Desgleichen erübrigt sich aufgrund des Nichtvorliegens tatsächlicher Engpässe die Prüfung der Angemessenheit der Maßnahme gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie.

V. SCHLUSSFOLGERUNG

Das Verkehrswachstum und die Erweiterung der Anlagen und der Kapazität des Flughafens, zu denen dieses Verkehrswachstum Anlaß gegeben hat, haben den Betreiber des Flughafens Köln/Bonn auf vollkommen übliche Weise dazu veranlaßt, neue Empfangsanlagen zu errichten und daher an bestimmten Stellen verfügbare Flächen, unter anderem für Bodenabfertigungsgerät, zu verkleinern. Die in dieser Entscheidung genannten verfügbaren Flächen, die zu den von den deutschen Behörden genannten Flächen hinzukommen, erweisen

sich als ausreichend, um die Selbstabfertigung eines zweiten Nutzers am Flughafen zu erlauben. Demnach haben die deutschen Behörden nicht nachgewiesen, daß es nötig ist, das Tätigwerden eines zweiten Nutzers bis zum 1. Januar 2000 aufzuschieben. Sie haben somit nicht nachgewiesen, daß die Öffnung des Markts in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang für die Tätigkeiten, die Gegenstand der am 3. August 1998 bei der Kommission eingegangenen Mitteilung sind, unmöglich ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die der Kommission am 3. August 1998 mitgeteilte Entscheidung zur Freistellung des Flughafens Köln/Bonn nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie erfüllt nicht die Bedingungen von Artikel 9 der Richtlinie. Daher darf die Bundesrepublik Deutschland die genannte Entscheidung nicht anwenden.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 30. Oktober 1998

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 1998

über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Hamburg (Flughafen Hamburg GmbH)*(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3338)***(Nur der deutsche Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(98/632/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Gemeinschaft,gestützt auf die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.
Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenab-
fertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft⁽¹⁾,
insbesondere auf Artikel 9 Absatz 5,gestützt auf den Antrag auf Zustimmung zur Entschei-
dung der deutschen Behörden vom 30. Juli 1998 und
nach Anhörung dieser Behörden,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**I. GELTUNGSBEREICH DER VON DEUTSCHLAND
MITGETEILTEN FREISTELLUNG****1. Die Mitteilung der deutschen Behörden**Mit Schreiben vom 30. Juli 1998, das bei der Kommis-
sion am 3. August eingegangen ist, hat die Regierung der
Bundesrepublik Deutschland den Antrag auf Zustim-
mung ihrer Entscheidung vom 28. Juli 1998 übermittelt,
mit der dem Flughafen Hamburg (Flughafen Hamburg
GmbH) folgende Freistellung erteilt werden soll:

- Die Selbstabfertigung soll auf einen einzigen Nutzer
beschränkt werden, und
- die Drittabfertigung bei Diensten, die im Anhang der
Richtlinie unter Nummer 5.4 aufgeführt sind, soll
dem Flughafen Hamburg (Flughafen Hamburg
GmbH) vorbehalten werden.

Diese Freistellung wird auf der Grundlage von Artikel 9
Absatz 1 Buchstaben b) und d) der Richtlinie bis zum 31.
Dezember 2000 gewährt.Laut der Notifizierung wird im Fall, daß kein Nutzer die
Selbstabfertigung beantragt, ein Drittabfertiger — jedoch
nur für eine beschränkte Zahl von Tätigkeiten — zuge-
lassen.Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 3 eine
Zusammenfassung dieser Notifizierung im *Amtsblatt der**Europäischen Gemeinschaften*⁽²⁾ vom 26. August 1998
veröffentlicht und Betroffene zur Äußerung aufgefordert.Gemäß den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 5 der
Richtlinie wurde die deutsche Regierung von der
Kommission zum Entwurf der Bewertung der Kommis-
sion am 24. September 1998 angehört. Die deutschen
Behörden haben daraufhin am 1. Oktober 1998 schrift-
liche Bemerkungen übermittelt.*Grundlage der Ausnahmeregelung*Die allgemeinen Bestimmungen für den Zugang zum
Markt der Bodenabfertigungsdienste sind in den Artikeln
6 und 7 der Richtlinie enthalten. Sie legen eindeutig den
Grundsatz der größtmöglichen Öffnung für die meisten
Bodenabfertigungsdienste fest. Für einen Flughafen mit
einem Verkehrsaufkommen wie Hamburg sieht die
Richtlinie die Gewährung des Rechts auf Selbstabferti-
gung ab dem 1. Januar 1998 und die Öffnung des Marktes
der Drittabfertigung ab dem 1. Januar 1999 vor. Ange-
sichts der besonderen Situation und Aufgabe eines Flug-
hafens, insbesondere Sicherheits-, aber auch Platz- und
Kapazitätsproblemen, die in bestimmten Bereichen der
meisten Flughäfen auftreten können, schreibt die Richt-
linie jedoch keine uneingeschränkte Marktöffnung vor,
sondern verlangt eine Mindestöffnung bei Selbst- und
Drittabfertigung für vier Kategorien von Diensten auf der
Luftseite, d. h. einem besonders sensiblen Bereich des
Flughafens. Dabei handelt es sich um die Vorfelddienste,
Gepäckabfertigung, Betankungsdienste und bestimmte
Fracht- und Postabfertigungsdienste.Die Richtlinie 96/67/EG berücksichtigt auch, daß in
bestimmten Fällen akute Platz- und Kapazitätsprobleme
eine Öffnung des Marktes in dem vorgesehenen Umfang
verhindern können. In solchen Fällen sind befristete Frei-
stellungen möglich, damit der Flughafen die jeweiligen
Schwierigkeiten ausräumen kann. Die Freistellungen
können jedoch nur in Ausnahmefällen gewährt werden
und sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell
eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1
der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen.⁽¹⁾ ABl. L 272 vom 25. 10. 1996, S. 36.⁽²⁾ ABl. C 267 vom 26. 8. 1998.

Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Auf dieser Grundlage hat Deutschland, und zwar gemäß § 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften⁽³⁾, mit der die Richtlinie 96/67/EG in das nationale Recht umgesetzt wird, die obengenannte Freistellung gewährt.

2. Derzeitige Situation am Flughafen Hamburg

2.1. Anlage des Flughafens

Der Flughafen Hamburg befindet sich zu 64 % im Besitz des Landes Hamburg, 26 % gehören dem Bund und 10 % dem Land Schleswig-Holstein. Seine stadtnahe Lage verursacht zahlreiche Umweltprobleme, und durch die unmittelbare Nähe von Wohngebieten und Autobahnen ist eine Erweiterung des derzeitigen Flughafengeländes unmöglich. Die Anzahl der Flugbewegungen hat zwischen 1990 und 1997 um 12,5 % zugenommen. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Fluggäste um 27,7 %. Aufgrund einer Zunahme des Fluggastaufkommens um 5 % (9 Mio. Fluggäste im Jahr 1997) gegenüber dem Vorjahr steht der Flughafen vor wachstumsbedingten Schwierigkeiten. Er verfügt derzeit über 42 Parkpositionen, davon 11 Andockpositionen, die während der Nacht fast vollständig besetzt sind. Die Bauarbeiten, die der Flughafen durchführen möchte, um dem wachsenden Verkehrsaufkommen innerhalb seines Geländes gerecht zu werden (Bau eines neuen Terminals 2, Erweiterung eines Vorfelds), sind Bestandteil eines Plans, der am 26. Mai 1998 verabschiedet wurde und nunmehr umgesetzt werden kann. Wie im Fall ähnlicher Erweiterungsarbeiten in den Vorjahren, sind diese Maßnahmen jedoch Gegenstand von Auseinandersetzungen mit den Anrainern, und bislang wurde für die Arbeiten am neuen Terminal noch kein definitiver Zeitplan verabschiedet. Lediglich die Arbeiten am künftigen Vorfeld 2 wurden tatsächlich aufgenommen.

2.2. Bodenabfertigungsdienste

Zum Zeitpunkt der Mitteilung der deutschen Bundesregierung waren die meisten Bodenabfertigungsdienste dem Wettbewerb geöffnet. Diese Dienste werden entweder von unabhängigen Abfertigern oder Luftverkehrsgesellschaften erbracht, die sowohl als Selbstabfertiger wie auch als Drittabfertiger tätig sind.

Die Mitteilung betrifft Nummer 5.4, d. h. das Be- und Entladen des Flugzeugs sowie die Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude. Für diese Dienste soll die Selbstabfertigung untersagt und die Drittabfertigung ausschließlich dem Flughafen vorbehalten werden.

Der Zugang zu den übrigen Diensten, wie Gepäck-, Fracht- und Postabfertigung (Nummer 3 und 4 des Anhangs der Richtlinie), sowie bestimmte Vorfeldtätigkeiten (Nummer 5.1 und 5.2) soll gemäß den Bestimmungen der Richtlinie ab dem 1. Januar 1999 geöffnet werden. Das von der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998

zugestandene Recht auf Selbstabfertigung wurde bislang von keiner Luftverkehrsgesellschaft in Anspruch genommen.

Ca. 700 Personen sind bei den Bodenabfertigungsdiensten im Flughafenbereich beschäftigt; davon fast 200 bei Subunternehmern. Ein Teil der in der Mitteilung erfaßten Dienste, wie das Hinausschieben des Flugzeuges aus der Parkposition oder die Beförderung von Fluggästen werden von Tochterunternehmen des Flughafens bereitgestellt.

II. DIE VON DEUTSCHLAND GELTEND GEMACHTEN SACHZWÄNGE

Die deutschen Behörden berufen sich in ihrer Freistellungsentscheidung darauf, daß der Flughafen schon Maßnahmen getroffen hat, um die mit der Verkehrszunahme verbundenen Probleme zu lösen. So sei durch die optimierte Nutzung der Stellflächen eine Fläche von ca. 1 500 m² geschaffen worden. Auch bei den Gebäuden sei ein Platzgewinn von 2 750 m² zu verzeichnen. Ferner sei die Zahl der Busse für die Fluggastbeförderung durch den Einsatz größerer Busse von 20 auf 14 reduziert und die Anzahl der Gepäckwagen um 100 verringert worden.

Die Stellflächen dienen zum Abstellen von Containern und Paletten, deren Zahl seit 1995 zusammen mit der Zahl der Flugzeuge, die Fracht in Containern befördern, erheblich zugenommen hat.

Diese Maßnahmen haben es ermöglicht, die derzeitigen Platzprobleme zu lösen. Die Freistellungsentscheidung beruft sich jedoch auch darauf, daß die Zahl der wöchentlichen Flugbewegungen von 2 500 auf 2 750 angestiegen ist und folglich die Menge der Abfertigungsgeräte zugenommen hat.

Unter Berufung auf die vom Fraunhofer-Institut für Materialfluß und Logistik 1996 im Auftrag des Flughafens durchgeführte Studie „Kapazitative und räumliche Situation auf dem Flughafen Hamburg bezüglich der vorfeldseitigen Abfertigung“ vertreten die deutschen Behörden die Ansicht, daß die verfügbare Fläche das Tätigwerden eines sich selbst abfertigenden Nutzers zulasse, jedoch keine größere Marktöffnung, insbesondere für einen Drittabfertiger, erlaube. Sollte sich kein Nutzer für die Selbstabfertigung in Hamburg interessieren, so könne der verfügbare Platz an einen Dienstleister vergeben werden, der die Drittabfertigung — jedoch nur in beschränktem Umfang — übernimmt. Die verfügbare Fläche reiche nicht aus, um alle in der Mitteilung aufgeführten Dienste anzubieten.

Nach Aussage der deutschen Behörden stellt der Platzmangel für BAD-Geräte den größten Sachzwang dar. Im Gegensatz hierzu seien die für das Personal neuer Dienstleister erforderlichen Personal- und Sozialräume kein Problem.

Die Fraunhofer-Studie geht von einem für die Bodenabfertigungsdienste verfügbaren Platz von 19 869 m² aus. Diese Fläche dürfte in den kommenden Jahren leicht zurückgehen, da drei Parkpositionen während der Bauarbeiten für das neue Terminal (19 056 m²) geschlossen

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt 1997, Teil I, Nr. 82, 16. Dezember 1997, 2885.

werden. In der derzeitigen Situation, mit dem Flughafen als einzigem Diensteanbieter und 2 750 Flugbewegungen pro Woche, beliefe sich der Platzbedarf auf 19 799 m². Somit sei der gesamte verfügbare Platz belegt, und während der Bauarbeiten werde mit erneutem Platzmangel gerechnet.

Für die Zulassung zusätzlicher Diensteanbieter seien schätzungsweise 2 230 m² erforderlich, hinzu kämen 600 m² Abfertigungsfläche für die Beladung der Gepäckwagen neuer Anbieter.

Die deutschen Behörden gehen davon aus, daß es möglich wäre, einem Teil der neuen Bedürfnisse auf unterschiedliche Weise zu entsprechen. Zunächst wären 400 m² zu räumen, die derzeit als Abstellfläche für altes funktionsunfähiges Gerät dienen. Diese Fläche könnte äußerst kurzfristig verfügbar sein. Ferner könnten, wie schon bei den Andockpositionen 10 bis 20, Stellflächen für Abfertigungsgeräte um die Flugzeugnasen für die Positionen 21 bis 23 geschaffen werden, die für das „nose in“ benutzt werden, selbst wenn die frontale Be- und Entladung großer Frachtflugzeuge bisweilen Probleme verursachen könnte. Für die Positionen 31 bis 42, die demnächst als Andockpositionen genutzt werden sollen, könnte die gleiche Flächennutzung vorgesehen werden. Der Flughafen muß auch den Verlust eigener Marktanteile als Folge der Marktöffnung berücksichtigen. Die deutschen Behörden gehen davon aus, daß der Flughafen in der Lage sein müßte, einen sich selbst abfertigenden Nutzer zu akzeptieren. In ihrer Entscheidung vom 23. Juli 1998 vertreten sie jedoch die Auffassung, daß die freigemachte Fläche nicht ausreichen wird, um Dritt- abfertiger für die unter Nummer 5.4 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten Dienste zuzulassen und die Dritt- abfertigung daher dem Flughafen vorzubehalten ist.

III. ÄUSSERUNGEN DER BETROFFENEN

Den Betroffenen wurde gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie nach der Veröffentlichung der Mitteilung der deutschen Behörden Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die konsultierten Luftverkehrsgesellschaften und Allianzen von Luftverkehrsgesellschaften haben erneut darauf verwiesen, daß für die Selbstabfertigung nicht unbedingt zusätzliche Flächen für Abfertigungsgeräte oder Räumlichkeiten für das Personal erforderlich sind, da dieser Platzbedarf vom Verkehrsaufkommen und nicht von der Zahl der Abfertiger gesteuert wird. Ferner sind sie der Ansicht, daß durch eine rationellere Nutzung der für die Bodenabfertigungsdienste vorgesehenen Flächen sowie eine Verringerung der derzeit vom Monopolinhaber genutzten Abfertigungsgeräte Stellfläche für die Geräte neuer Anbieter freigemacht werden kann. Diese Maßnahmen dürften es zusammen mit der Verlagerung alter Geräte, insbesondere der nicht mehr genutzten Container, ermöglichen, einen großen Teil der fehlenden Stellflächen bereitzustellen. Einige Luftverkehrsgesellschaften sind der Auffassung, daß bei der Gepäckbeförderung der Bedarf vom Verkehrsaufkommen und nicht von der Anzahl der Abfertiger gesteuert wird und aufgrund

des kurzen Abstands zwischen den Flugzeugen und dem Terminal keine zusätzlichen Abfertigungsgeräte erforderlich sind. Sie verweisen ferner auf die Bedeutung einer tatsächlichen Marktöffnung und die Notwendigkeit, bei Platzproblemen einen Dienstleister zu bevorzugen, der die Dritt- abfertigung gewährleisten kann und dessen Dienste nicht auf eine einzige Luftverkehrsgesellschaft beschränkt sind.

IV. BEWERTUNG DER FREISTELLUNG ANHAND DER BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIE 96/67/EG

1. Die geltenden Vorschriften für die Bodenabfertigung

1.1. Die Möglichkeiten der Begrenzung des Marktzugangs

In der Richtlinie 96/67/EG ist eine differenzierte Marktöffnung vorgesehen, bei der sowohl die Weise, in der die Bodenabfertigung gewährleistet wird (Selbst- oder Dritt- abfertigung), als auch das Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen maßgeblich sind. Bei einem Verkehrsaufkommen von beinahe 9 Mio. Fluggästen im Jahr hat der Flughafen Hamburg in Anwendung von Anhang 5 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften vom 10. Dezember 1997, mit der die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt wurde, einem zweiten Abfertiger die Dritt- abfertigung ab dem 1. Januar 1999 und zwei Nutzern die Selbst- abfertigung ab dem 1. Januar 1998 zu erlauben.

Die allgemeinen Bestimmungen für die Ausübung der Selbst- abfertigung bei den in der Mitteilung der deutschen Behörden genannten Dienstleistungskategorien sind in Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie festgelegt. Diese Bestimmungen wurden in § 3 Absatz 2 der deutschen Umsetzungsverordnung übernommen. Danach kann der Mitgliedstaat den Marktzugang auf ein Minimum von zwei Dienst- anbietern und zwei Selbst- abfertigern begrenzen, die nach objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien auszuwählen sind.

Wenn jedoch besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen die Selbst- abfertigung nicht in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und/oder d) die Selbst- abfertigung untersagen oder auf einen einzigen Nutzer beschränken.

Nach Artikel 9 Absatz 2 muß jedoch eine derartige Freistellung

- den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen Platz- oder Kapazitätsprobleme nennen;
- einen Plan mit geeigneten Maßnahmen umfassen, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Außerdem darf die Freistellung nicht

- die Ziele der Richtlinie in unangemessener Weise beeinträchtigen,
- zu Wettbewerbsverzerrungen führen,
- über das erforderliche Maß hinausgehen.

Die Kommission hat in ihren Entscheidungen vom 14. Januar 1998 zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf⁽⁴⁾ darauf hingewiesen, daß das Hauptziel der Richtlinie darin besteht, den Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten zu liberalisieren. Dritten auferlegte Begrenzungen führen zu Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit dieser Dritten. Analog zu staatlichen Maßnahmen, die die Dienstleistungsfreiheit beschränken⁽⁵⁾, sind Maßnahmen, die dazu führen, die Aktivitäten eines Dienstleisters auszuschließen oder zu verhindern, selbst wenn sie ohne Unterscheidung nach Nationalität ergehen, nur dann zulässig, wenn sie durch zwingende nichtwirtschaftliche Erfordernisse in bezug auf das öffentliche Interesse begründet sind und zusätzlich in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel, das sie verfolgen, stehen.

1.2. Das Verfahren

Die deutschen Behörden haben zugesagt, das Inkrafttreten der Freistellungsentscheidung von der Entscheidung der Kommission abhängig zu machen.

Wie in den Entscheidungen zu den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf⁽⁶⁾ ausgeführt wurde, hat sich die Prüfung der Kommission auf folgende Punkte zu erstrecken:

- das Vorhandensein und den Umfang der Sachzwänge, die die Freistellung rechtfertigen und eine Markttöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang verhindern, wobei ausschließlich Platz- und Kapazitätsprobleme zu berücksichtigen sind;
- den zur Überwindung der Sachzwänge geeigneten Maßnahmenplan, der glaubwürdig sein muß und nicht an Bedingungen geknüpft sein darf und einen entsprechenden Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen umfassen muß;
- die Einhaltung der Grundsätze von Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie hinsichtlich der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und einer Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme.

Freistellungen sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen. Sie sollen es den Flughäfen ermöglichen, die jeweiligen Sachzwänge auszuräumen, die ihnen eine Markttöffnung erschweren. Alle Freistellungen sind daher anhand der spezifischen Sachzwänge zu prüfen, die geltend gemacht werden, um die Unmöglichkeit einer Markttöffnung innerhalb der vorgesehenen Fristen zu begründen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes

sind Ausnahmen außerdem stets eng auszulegen, und der Umfang einer Freistellung ist unter Berücksichtigung der Zielsetzung der in Frage stehenden Maßnahme zu bestimmen⁽⁷⁾.

Die in Frage stehende Freistellung ist vor dem Hintergrund dieser Erwägungen zu prüfen.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 4 die angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme eingehend untersucht und die Angemessenheit der in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidung der deutschen Behörden sowie die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Probleme ausführlich geprüft. Sie stützte sich dabei insbesondere auf die von den deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen und ihre Besichtigung des Flughafens Hamburg nach Eingang der Mitteilung sowie auf ein von ihr selbst in Auftrag gegebenes technisches Gutachten des Büros Symonds Travers Morgan.

2. Die von den deutschen Behörden geltend gemachten Sachzwänge

Mit einem Fluggastaufkommen von 9 Millionen im Jahr 1997 ist der Flughafen Hamburg ein bedeutender regionaler Großflughafen, der von 85 Luftverkehrsgesellschaften angeflogen wird, die 124 Zielflughäfen bedienen. Aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zur Stadt Hamburg und der ihn umgebenden Wohngebiete, kann sich der Flughafen nur schwerlich ausweiten. Um mit dem steigenden Verkehrsaufkommen fertig zu werden, muß er eine innere Entwicklung und eine optimierte Flächennutzung anstreben. Zu diesem Zweck beabsichtigt der Flughafen, durch einen Neubau von Terminal 2 und der Einrichtung 11 zusätzlicher Parkpositionen sowie 3 weiterer in einer zweiten Bauphase seine Kapazität zu erhöhen. Trotz des fortgeschrittenen Standes der Arbeiten wurde die Zuweisung dieser Flächen als Parkpositionen für Flugzeuge noch nicht offiziell bestätigt.

Derzeit verfügt das Vorfeld über 42 Parkpositionen für Flugzeuge, von denen 32 für Flugzeuge der Kategorie C bestimmt sind. Die meisten Parkpositionen sind über Nacht besetzt und aus den von den deutschen Behörden vorgelegten Unterlagen geht hervor, daß die Platzprobleme im Zusammenhang mit der Stellfläche für Abfertigungsgeräte hauptsächlich auf die Auslastung der Parkpositionen während der Nacht zurückzuführen sind.

2.1. Das Platzangebot in Hamburg

Bei der Besichtigung des Flughafens durch die Kommissionsdienststellen und in dem von der Kommission in Auftrag gegebenen Gutachten konnte festgestellt werden, daß der um die Flugzeugnasen in Parkposition („Nose-in“) verfügbare Platz nicht voll genutzt wird. Die Flughafenbehörden haben erläutert, daß die Nähe des Fahrstreifens ein Abstellen der Abfertigungsgeräte an dieser Stelle

⁽⁴⁾ Entscheidungen der Kommission vom 14. Januar 1998, ABl. L 173 vom 18. 6. 1998, S. 32 und 45.

⁽⁵⁾ Urteile des Europäischen Gerichtshofes vom 25. Juli 1991, Mediawet, Rechtssache C-288/89, Slg. 1991, 4007, und Säger/Dennemeyer, Rechtssache C-76/90, Slg. 1991, 4221.

⁽⁶⁾ Siehe Fußnote 4.

⁽⁷⁾ Siehe Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 25. Juni 1992, British Gas, Rechtssache C 115/91, Slg. 1992, I-4071, Randnr. 12.

unmöglich mache. Dieses Argument ist nicht stichhaltig, da das Abstellen von Abfertigungsgeräten auf zahlreichen internationalen Flughäfen, die in der gleichen Lage sind, durchaus geläufig ist und dies im übrigen auch auf einigen Parkpositionen des Flughafens Hamburg praktiziert wird. Eine klare Kennzeichnung der Stellflächen auf dem Boden sowie eine Überwachung durch den Aufsichtsbeamten, wie dies auch auf anderen Flughäfen geschieht, ermöglicht eine Lösung dieses Problems. Fall erforderlich, wird der Fahrstreifen auf einigen Flughäfen mit Beton- oder Kunststoffblöcken abgesichert. In den Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), insbesondere in Anhang 14 des Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, auf die sich die einzelstaatlichen Empfehlungen bezüglich der Flugzeugpositionen gründen, sind die aus Sicherheitsgründen und für das Abstellen von Abfertigungsgerät freizuhaltenen Flächen je nach Flugzeugtyp festgelegt. Insofern scheint die Nutzung dieser Flächen nicht unmöglich zu sein. Laut dem Gutachten der Kommission kann je nach Flugzeugtyp eine Fläche von 20 mal 6 m auf jeder Seite des Flugzeugbugs freigemacht werden. Dies entspricht einer Fläche von $2 \times 120 \text{ m}^2$ je Parkposition, also insgesamt mehr als $2\,100 \text{ m}^2$, die an den neun Parkpositionen entlang des Fahrstreifens vor der Frachtabfertigungsfläche für das Abstellen von BAD-Gerät genutzt werden könnten.

Die Belegung zahlreicher Parkpositionen während der Nacht führt in der Tat zu einer größeren Auslastung des Vorfeldes sowie zu einer gewissen Verkehrsüberlastung am frühen Morgen. Wie von den deutschen Behörden jedoch bestätigt wurde, ist der Zeitraum der Überlastung, der mit dem Ausparken der über Nacht geparkten Flugzeuge zusammenhängt, jedoch relativ kurz, da die Mehrzahl der Flugzeuge am frühen Morgen abfliegen (wodurch im übrigen die Überlastung verursacht wird). Zu diesem Zeitpunkt befinden sich auch die bei den Parkpositionen abgestellten Abfertigungsgeräte in vollem Einsatz. Daher verursacht das Abstellen von Abfertigungsgeräten um die Parkpositionen während der Nacht keine Probleme, da ein Teil dieser Geräte auch schon am Vorabend bei der Ankunft des Flugzeugs eingesetzt wird.

Ferner wird in der Begründung zur Freistellungsentscheidung der deutschen Behörden angeführt, daß für die ca. 230 täglichen Flüge ein Platzbedarf für Abfertigungsgeräte von ungefähr $20\,000 \text{ m}^2$ besteht. Gegenüber anderen Flughäfen wie Stuttgart mit ca. 180 Flügen pro Tag, liegt die Zahl der abgefertigten Flüge in Hamburg um 29 % höher. Der geschätzte Platzbedarf liegt jedoch um 60 % höher. Selbst wenn berücksichtigt wird, daß größere Flugzeuge auch größerer Abfertigungsgeräte und insofern mehr Platz bedürfen und auf verschiedenen Positionen unterschiedliche Gerätetypen abgestellt werden, erscheint diese Differenz immer noch als zu groß. Sie wird in den Berechnungen durch die Zuweisung eines Koeffizienten von 50 % zwischen der statischen Fläche für Geräte (die

auf dem Boden von einem Gerät eingenommene Fläche) und der dynamischen Fläche (statische Fläche + für die Bewegung der Geräte erforderliche Fläche) ermittelt. Dieser Koeffizient liegt jedoch in der von demselben Fraunhofer-Institut bezüglich der Freistellung des Flughafens Köln/Bonn durchgeführten Studie bei lediglich 37 %. Selbst wenn ein Unterschied dadurch zu begründen wäre, daß die Geräte entweder in Reihen oder auf quadratischen Stellflächen abgestellt werde, auf denen mehr Raum zum Bewegen der Geräte benötigt wird, erscheint diese Differenz als zu groß.

Die der Entscheidung beigefügten Unterlagen verweisen ebenfalls auf einen leichten Rückgang des verfügbaren Raums (ca. 800 m^2) während der Bauarbeiten am Terminal 2 und die Schließung von 3 Parkpositionen. Eine Prüfung der Baupläne⁽⁸⁾ läßt die Schließung der Parkpositionen und eine Umleitung der Fahrspur um diese Positionen herum erkennen, betrifft jedoch nicht die Abstellflächen für BAD-Geräte um die Flugzeugnasen herum. Dieser Platzverlust ist also nicht gerechtfertigt.

In der Freistellung wird die Selbstabfertigung für die unter Nummer 5.4 des Richtlinienanhangs aufgeführten Bodenabfertigungsdienste, d. h. die Be- und Entladung des Flugzeugs sowie die Beförderung der Besatzung sowie der Fluggäste sowie des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude ausschließlich dem Flughafen Hamburg vorbehalten. Eines der zur Begründung der Freistellung angeführten Argumente betrifft die Probleme der Gepäckbeförderung und -übergabe im Sortierraum.

Der Sortierraum ist klein und zu Spitzenverkehrszeiten überfüllt.

Das Sortiersystem besteht aus einer Sortieranlage mit automatischen Rutschen, an deren Ende die nach Bestimmungsort aufgestellten Gepäckwagen stehen. Die Anzahl der im Sortierraum bereitgestellten Gepäckwagen hängt von der Zahl der abzufertigenden Flüge und nicht von der Anzahl der Abfertiger ab. Mit Hilfe einer rigorosen Steuerung des Wagenflusses und der Anzahl der im Sortierraum zugelassenen Wagen könnte eine Überlastung vermieden werden, so daß lediglich die erforderliche Zahl von Gepäckwagen eingesetzt würde. Die schon für den Wettbewerb geöffneten Flughäfen wenden dieses System an. Es entspricht dem normalen Verwaltungs- und Aufsichtsrecht des Flughafens, der allen Abfertigern bestimmte Regeln auferlegen kann, um ein reibungsloses Funktionieren des Systems zu gewährleisten. Somit wurde nicht nachgewiesen, daß keine weiteren Abfertiger im Sortiergebäude zugelassen werden können. Dennoch muß anerkannt werden, daß die Vervielfachung der Abfertiger die Steuerung der Gepäckwagenabläufe erschweren kann, da der Warteraum zu klein wäre.

Insofern steht dieses Problem mit dem allgemeinen Problem des Platzmangels auf dem Flughafen in Zusammenhang.

⁽⁸⁾ Anlage 5.1 der von den deutschen Behörden übermittelten Unterlagen.

In ihrer Freistellungsentscheidung verweisen die deutschen Behörden darauf, daß ausreichender Platz freigemacht werden kann, um einen weiteren Abfertiger zuzulassen. Eine bessere Nutzung der bestehenden Flächen und das Bereitstellen von Flächen, auf denen altes Gerät abgestellt ist, dürfte es ermöglichen, im Südteil des Flughafens zusätzliche Flächen zur Verfügung zu stellen. Allerdings dürfte diese Fläche nicht ausreichen, um einen dritten Abfertiger als Dienstleister oder sich selbst abfertigenden Nutzer zuzulassen.

2.2. Die Entscheidung der deutschen Behörden

In ihrer Freistellungsentscheidung vom 23. Juli 1998 haben die deutschen Behörden die Zulassung eines sich selbst abfertigenden Nutzers gegenüber einem Dienstleister als Drittabfertiger bevorzugt. Sie berufen sich darauf, daß ein sich selbst abfertigender Nutzer weniger Platz beanspruche. Sollte kein Nutzer die Selbstabfertigung beantragen, könne ein Dienstleister zugelassen werden, dessen Tätigkeit jedoch aufgrund des Platzmangels eingeschränkt werden müsse.

In Anbetracht dieses Sachverhalts und aufgrund des Umstandes, daß bislang kein Nutzer die Selbstabfertigung beantragt hat, obwohl die Richtlinie den Nutzern dieses Recht ab dem 1. Januar 1998 einräumt und die Marköffnung einem Dienstleister die Möglichkeit bietet, allen Flughafenutzern Abfertigungsdienste anzubieten, muß geprüft werden, ob die Öffnung des Marktes für Dienstleister — wie von den deutschen Behörden angeführt — unmöglich ist.

Ein objektives Kriterium für die Feststellung, welchen Nutzern die Selbstabfertigung zu gestatten ist, falls deren Zahl beschränkt werden muß, ist das Fluggast- oder Frachtaufkommen der Nutzer auf dem betreffenden Flughafen (in absteigender Reihenfolge).

Sollte Lufthansa, das größte auf dem Flughafen tätige Unternehmen, gemäß den Bestimmungen der Richtlinie für seine Flotte und die Flotte seines Konzerns die Selbstabfertigung beantragen, würde aufgrund der Zahl der hiervon betroffenen Flüge ein größerer Platzbedarf entstehen. In diesem Fall ließe sich der zusätzliche Platzbedarf anhand einer Analyse des Flugplans ermitteln.

Generell führt eine Vervielfachung der Abfertiger zu einem größeren Gerätebedarf, da dieser Bedarf von den Spitzenlasten der Kunden jedes Abfertigers und nicht, wie im Fall eines Monopolinhabers, von den Spitzenlasten des Flughafens abhängt. Daher muß der durch einen Kundenverlust bedingte geringere Geräte- und Flächenbedarf des Monopolinhabers berücksichtigt werden.

Die deutschen Behörden gehen von einem zusätzlichen Platzbedarf von 2 300 m² je zusätzlichem Abfertiger aus. Im Fall einer Selbstabfertigung durch den größten

Benutzer Lufthansa kann anhand der Zahl der Anflüge und des Flugplans davon ausgegangen werden, daß hierdurch ein Bedarf von ca. 45 % der zur Zeit vom Monopolinhaber genutzten Geräte entstehen würde. Der Flughafen nutzt als alleiniger Dienstleister eine Fläche von ca. 20 000 m². Lufthansa würde eine Fläche von ca. 9 000 m² benötigen. Die Auswirkungen auf den Platzbedarf des Monopolinhabers lassen sich anhand der Flugpläne auf einen Bedarfsrückgang von 24 %, d. h. 4 800 m² schätzen. Somit würde sich der durch die Zulassung von Lufthansa erforderliche Platz auf ca. 4 200 m², d. h. 21 % belaufen.

Die Analyse der vorhandenen Daten ergibt, daß ein Drittabfertiger maximal 10 % des Verkehrsaufkommens bewältigen könnte, ohne daß es hierdurch zu Beeinträchtigungen während der Spitzenverkehrszeiten des Flughafens käme. Die Abfertigung zusätzlicher Flüge würde zu einer Verringerung des Geräte- und somit des Platzbedarfs des Monopolinhabers führen.

Somit läge der gesamte Platzbedarf bei 10 %. Selbst wenn man von einem zusätzlichen Platzbedarf von 15 % ausgeht, nähme der Platzbedarf weniger zu als im Fall eines sich selbst abfertigenden Nutzers. Sollte ein Abfertiger ferner die Kunden von Lufthansa bedienen, würde der Platzbedarf aufgrund der Auswirkungen auf den Bedarf des derzeitigen Monopolinhabers zurückgehen.

Die deutschen Behörden haben daher nicht nachgewiesen, daß die Zulassung eines Dienstleisters unmöglich ist.

3. Der Maßnahmenplan

Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie muß jede Freistellungsentscheidung einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen den angeführten Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Der Flughafenbetreiber hat bereits 1998 den Neubau von Terminal 2 beschlossen, der Anfang des Jahres 2001 in Betrieb genommen werden dürfte. Die Arbeiten sehen auch den Ausbau eines Vorfeldes vor (Vorfeld 2)^(*), wodurch in einer ersten Phase 11 neue Parkpositionen und in einer zweiten Phase im Jahr 2001 14 weitere Parkpositionen geschaffen werden. Dieses Vorfeld wird mit dem Terminalgelände durch eine neue Straße verbunden.

Die Arbeiten müßten es ermöglichen, eine Fläche von 46 000 m² bereitzustellen, von denen 13 000 m² für die Bodenabfertigungsdienste genutzt würden.

Diese Vorhaben stoßen jedoch hinsichtlich ihrer Verwirklichung auf juristische und verwaltungstechnische Schwierigkeiten, und es besteht weiterhin Ungewißheit darüber, wann die Arbeiten am Terminal 2 und den Parkpositionen des Vorfeldes 2 abgeschlossen werden können.

(*) Ausbaustufe Vorfeld 2, Plan 16/12/96, Anlage 7.

Gemäß Artikel 9 der Richtlinie muß jede Freistellungsentscheidung einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen den angeführten Schwierigkeiten glaubhaft und unwiderruflich abgeholfen werden soll. Aufgrund der Ungewißheit im Zusammenhang mit den vorgelegten Vorhaben sieht sich die Kommission nicht in der Lage, diese als einen Maßnahmenplan im Sinne des Artikels 9 der Richtlinie zu betrachten.

Die vorgelegten Unterlagen lassen jedoch erkennen, daß sich der Flughafen auf jeden Fall verpflichtet, gemäß den Anforderungen der Richtlinie und der deutschen Verordnung den für eine Markttöffnung erforderlichen Platz am Ende des in der Freistellung erwähnten Zeitraums freizumachen. Hierzu gehören insbesondere die notwendigen Abstellflächen auf dem Vorfeld 2, unabhängig davon, ob hierfür die erforderlichen Genehmigungen für eine Nutzung als Parkpositionen erteilt werden. Die Kommission ist der Ansicht, daß die somit eingegangenen Verpflichtungen einem Plan mit geeigneten Maßnahmen entsprechen, mit denen den angeführten Schwierigkeiten gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie abgeholfen werden soll.

4. Einhaltung der Kriterien gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie

Artikel 9 Absatz 2 besagt, daß die Freistellung nicht

- „i) in unangemessener Weise die Ziele dieser Richtlinie beeinträchtigen,
- ii) zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Dienstleistern und Selbstabfertigern führen,
- iii) über das erforderliche Maß hinausgehen darf.“

Der Titel der Richtlinie macht deutlich, daß die unter Ziffer i) aufgeführten Ziele in der Öffnung des Marktzugangs bestehen. Damit die Richtlinie rechtswirksam wird, muß dieser Zugang tatsächlich gewährt werden. Gemäß Erwägung 5 soll mit der „Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zur Senkung der Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften und zur Hebung der den Nutzern gebotenen Qualität beigetragen werden“. Eine rechtliche Öffnung, die keine faktischen Auswirkungen hat, beeinträchtigt die Ziele der Richtlinie, wie sich dies im Fall der Selbstabfertigung seit dem 1. Januar 1998 gezeigt hat. Dementgegen wird die Verwirklichung der Ziele der Richtlinie im Sinne der fünften Erwägung durch eine Markttöffnung erleichtert, die gleichzeitig zur Verbesserung der den zahlreichen Nutzern angebotenen Dienste und Preise beiträgt und eine Wettbewerbssituation zwischen den Dienstleistern schafft.

Gemäß Ziffer iii) darf eine Freistellung nicht über das erforderliche Maß hinausgehen. Die von den deutschen Behörden erteilte Freistellung schließt bis zum 31.

Dezember 2000 die Zulassung von Dienstleistern als Drittabfertiger aus, obwohl die deutschen Behörden selbst darauf verwiesen haben, daß ein Dienstleister zugelassen werde, falls kein Nutzer die Selbstabfertigung beantrage. Da die Freistellung die Zulassung eines Dienstleiters für den Fall vorsieht, daß kein Nutzer die Selbstabfertigung beantragt, könnte sich die Wartezeit bis zum Ablauf des in der Freistellung festgelegten Zeitraums erstrecken. Aus der Freistellung selbst geht hervor, daß diese Wartezeit über das erforderliche Maß hinausgeht.

Aus der beantragten Freistellung geht hervor, daß die Einschränkungen, die einem zweiten, zusätzlich zum Flughafen zugelassenen Abfertiger als Dienstleister oder sich selbst abfertigenden Nutzer auferlegt werden, während des Zeitraums gelten, der für die auf dem Flughafen vorgesehenen Arbeiten erforderlich ist. Die Einschränkungen betreffen das Be- und Entladen des Flugzeugs sowie die Beförderung der Besatzung und der Fluggäste. Die derzeitigen Platzprobleme des Flughafens, die zu Schwierigkeiten beim Abstellen von BAD-Gerät bis zum Abschluß der Ausbaurbeiten führen, rechtfertigen die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme hinsichtlich ihrer Dauer und ihres Geltungsbereiches.

Die Kommission stellt fest, daß eine Freistellung, die — obwohl es keine selbstabfertigenden Nutzer gibt — die Zulassung neuer Dienstleister nach der gemäß der Richtlinie am 1. Januar 1999 erfolgten Öffnung dieses Marktes ausschließt, die Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 2 nicht erfüllt.

V. SCHLUSSFOLGERUNG

Aufgrund des begrenzten Platzangebots auf dem Flughafen Hamburg kann nur ein neuer Abfertiger zur Erbringung der unter Nummer 5.4 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten Dienste zugelassen werden.

In Anbetracht der Tatsache, daß

- die deutschen Behörden nicht nachgewiesen haben, daß die Zulassung eines Dienstleiters anstelle eines Nutzers unmöglich ist,
- kein Nutzer die Selbstabfertigung auf dem Flughafen beantragt hat, seitdem diese Möglichkeit besteht,

und damit

- die Ziele der Richtlinie nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt werden und
- die Freistellung nicht über das erforderliche Maß hinausgeht,

müssen die deutschen Behörden einen Dienstleister zur Drittabfertigung ab dem 1. Januar 1999 zulassen, sofern kein Nutzer vor dem 31. Dezember 1998 auf allen verfügbaren Flächen des Flughafens Hamburg Tätigkeiten im Rahmen der Selbstabfertigung aufnimmt. Folglich ist die Selbstabfertigung ab diesem Datum und für einen Zeitraum bis zum 31. Dezember 2000 zu untersagen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die dem Flughafen Hamburg erteilte und der Kommission am 3. August 1998 notifizierte Freistellungsentscheidung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und d) der Richtlinie 96/67/EG wird unter der Bedingung genehmigt, daß die Bundesrepublik Deutschland sie wie folgt ändert:

Für die unter Nummer 5.4 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten Tätigkeiten wird

- die Selbstabfertigung auf einen Nutzer beschränkt und die Drittabfertigung auf dem Flughafen Hamburg nur unter der Bedingung vorbehalten, daß ein Nutzer Tätigkeiten im Rahmen der Selbstabfertigung unter Inanspruchnahme aller verfügbaren Flächen vor dem 31. Dezember 1998 aufnimmt und die deutschen Behörden die Kommission hiervon vorher unterrichtet haben;
- die Selbstabfertigung ab dem 1. Januar 1999 untersagt, wenn die deutschen Behörden der Kommission vor

diesem Datum nicht mitgeteilt haben, daß ein Nutzer auf allen verfügbaren Flächen vor dem 31. Dezember 1998 die Selbstabfertigung aufgenommen hat.

Die Freistellung wird bis zum 31. Dezember 2000 erteilt.

Artikel 2

Die Bundesrepublik Deutschland teilt der Kommission die gemäß Artikel 1 geänderte Freistellungsentscheidung vor deren Inkrafttreten mit.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 30. Oktober 1998

Für die Kommission

Neil KINNOCK

Mitglied der Kommission