

Leitlinie zur Verteilung begrenzt verfügbarer Zeitnischen an deutschen koordinierten Flughäfen

1. Allgemeine Ziele

Die Flughafenkoordinierung wird nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. Nr. L 14 vom 22.01.1993 S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 545/2009 vom 18. Juni 2009 (ABl. EU Nr. L 167 vom 29.06.2009 S. 24) mit Wirkung vom 30. Juni 2009 sowie der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung (FHKV) vom 13. Juli 1994, zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) durchgeführt. Diese Leitlinie stützt sich auf die vorgenannten gesetzlichen Regelungen.

Die Leitlinie dient dem Zweck, ein transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren für Entscheidungen über die Verteilung knapper Zeitnischen zu gewährleisten. Angestrebt wird hiermit zugleich die

Förderung der bestmöglichen Kapazitätsausnutzung

zum Vorteil der Nutzer der Verkehrsleistungen (Passagier- und Fracht/ Luftpostverkehr)

durch die Bereitstellung regelmäßiger, verlässlicher und vielfältiger Flugverbindungen

durch die Förderung des Wettbewerbs unter fairen Bedingungen

und die Schaffung von ausreichender Transparenz und Planungssicherheit für die antragstellenden Luftfahrtunternehmen

2. Verfahrensregelungen für die Zuteilung von Zeitnischen

2.1. Grundlage für die Verfahrensregelungen bilden die VO (EWG) Nr. 95/93 und die FHKV. Ergänzend zu berücksichtigen sind - insbesondere in Bezug auf die Art und Weise der Antragstellung und Datenübermittlung - zu verwendende Codierungen und einzuhaltende Fristen- die jeweils gültigen Worldwide Scheduling Guidelines¹ (section 6 WSG) und das Standard Schedules Information Manual (chapter 6 SSIM) soweit diese nicht den gültigen Verordnungen widersprechen.

2.2. Luftfahrtunternehmen sind jeweils für die Dauer einer Flugplanperiode zur Nutzung der ihnen zugewiesenen Zeitnischen berechtigt. Die Nutzungsberechtigung kann eingeschränkt, zurückgenommen oder widerrufen werden.

¹ Worldwide Scheduling Guidelines 21th Edition- January 2011

2.3. Liegen mehr Anträge auf Zuweisung von Zeitnischen vor, als Zeitnischen zu den gewünschten Zeiten zur Verfügung stehen, ist vor der Zuteilung ein diskriminierungsfreies und transparentes Allokationsverfahren (Erstkoordination) durchzuführen.

2.4. Voraussetzungen für die Teilnahme am Allokationsverfahren (Erstkoordination, Art 8 Abs 1 und 2 VO (EWG) Nr. 95/93) im Rahmen der Planung sind insbesondere

- der nachgewiesene Status als Luftfahrtunternehmen (Artikel 2 Buchstabe f, Ziffer i VO (EWG) Nr. 95/93),
- die wahrheitsgemäße Erteilung aller dem Koordinator zu gebenden (Artikel 7 Absatz 1 Satz 3, Absatz 2, Art 8 Absatz 5 VO (EWG) Nr. 95/93 i.V.m. SSIM, ggf. Artikel 10 Absatz 8 Satz 5 VO (EWG) Nr. 95/93) bzw. erbetenen sachdienlichen Auskünfte (Art 7 Absatz 1 Satz 1 VO (EWG) Nr. 95/93),
- der Ausschluss von berechtigten Zweifeln an den erteilten Auskünften, die den Entzug der bereits erteilten Zeitnischen rechtfertigen würden (Artikel 7 Absatz 2 VO (EWG) Nr. 95/93; §§ 48,49 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

2.5. Die antragstellenden Luftfahrtunternehmen stellen dem Koordinator alle Informationen rechtzeitig zur Verfügung, die er zu einer sorgfältigen Bewertung der in der Zeitnischenverordnung geregelten Sachverhalte und der in dieser Leitlinie aufgeführten Beurteilungsgesichtspunkte benötigt. Abwägungsrelevante Tatsachen, die dem Koordinator nicht rechtzeitig zur Kenntnis gegeben werden, können bei der Vergabe zu Gunsten des Antragstellers nicht berücksichtigt werden. Sie können nachträglich aber bei Vorliegen der Voraussetzungen des Artikel 7 Absatz 2, Artikel 14 Absatz 2 VO (EWG) Nr. 95/93, §§ 48,49 VwVfG zum Entzug der Zeitnischen vor oder während der laufenden Flugplanperiode führen.

2.6. Der Flughafenkoordinator stellt den Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 4 Absatz 10 VO (EWG) Nr. 95/93 die in section 6.4.2.1. WSG vor Beginn der Erstkoordination, in section 6.9.1.WSG nach Abschluss der Erstkoordination sowie in section 6.11.2. WSG nach Abschluss der Flugplankonferenz vorgesehenen Informationen rechtzeitig zur Verfügung.

3. Entscheidung über den Antrag

3.1. Der Flughafenkoordinator trifft unter Abwägung der unter Nummer 4 genannten Kriterien die Entscheidung über die Zuteilung der beantragten Zeitnischen. Die Mitteilung der Entscheidung gegenüber den Antragstellern erfolgt unter Anwendung der WSG (section 6) und SSIM Regularien (chapter 6).

3.2. Jeder Antragsteller kann eine Überprüfung der ergangenen Entscheidung des Koordinators über die Zuteilung von Zeitnischen nach den Vorschriften des deutschen Verwaltungsverfahrensgesetzes verlangen. Zu diesem Zweck kann binnen vier Wochen nach Erhalt der Entscheidung Widerspruch eingelegt werden.

3.3. Darüber hinaus steht das Recht zur Beschwerde an den Koordinierungsausschuss des Flughafens gemäß Artikel 11 VO (EWG) Nr. 95/93 zur Verfügung.

4. Entscheidungskriterien

Vorrangig werden diejenigen Antragsteller gemäß der VO (EWG) Nr. 95/93 berücksichtigt, bei denen die Eigenschaft des

- gewerblichen Luftverkehrs (Artikel 8 Absatz 3 Satz1 VO (EWG) Nr. 95/93)
- Linien- sowie programmierten Gelegenheitsflugverkehrs (Artikel 8 Absatz 3 Satz 1 VO (EWG) Nr. 95/93)
- ganzjährigen Flugbetriebes innerhalb einer Dienstekategorie² (Artikel 8 Absatz 3 Satz 2 VO (EWG) Nr. 95/93)

vorliegt und/oder die Kriterien für die Beantragung

- von Historischen Zeitnischen (Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 VO (EWG) Nr. 95/93)
- der Umdisposition von Historischen Zeitnischen (Artikel 8 Absatz 4 VO (EWG) Nr. 95/93)
- von Neubewerberrechten (Artikel 10 Absatz 6 VO (EWG) Nr. 95/93)

erfüllt sind.

Berücksichtigung Historischer Rechte

4.1. Gemäß Artikel. 8 Absatz 2 VO (EWG) Nr. 95/93 werden zunächst den Luftfahrtunternehmen mit historischen Rechten die zeitgleichen Zeitnischen aus der vorherigen äquivalenten Flugplanperiode wieder zugeteilt.

4.2. Anschließend werden gem. Artikel 8 Absatz 4 a VO (EWG) Nr. 95/93 allen Luftfahrtunternehmen, die ihre historischen Rechte zur Umdisposition dieser Zeitnischen nutzen wollen, vorab aus der bisherigen Kapazität beantragte Zeitnischen zugewiesen, sofern diese zur Verfügung stehen. Voraussetzung ist, dass

- das Luftfahrtunternehmen sich damit im Vergleich zur ursprünglichen Beantragung verbessern oder
- betriebliche Gründe anführen kann. Betriebliche Gründe stehen entweder im Zusammenhang mit dem Wechsel eines eingesetzten Flugzeuges oder der bedienten Strecke.

² Linien- oder programmierter Gelegenheitsflugverkehr

Berücksichtigung von Neubewerberrechten

4.3. Nachdem die bisherigen Kapazitäten aus der vorangegangenen äquivalenten Flugplanperiode aufgrund historischer Rechte oder Rechte zur Umdisposition wieder verteilt sind, bilden die übrig gebliebenen Kapazitäten sowie die für die anstehende Flugplanperiode entstandenen neuen Kapazitäten gemäß Artikel 10 Absatz 1 VO (EWG) Nr. 95/93 den Zeitnischenpool.

4.4. Aus dem Zeitnischenpool werden 50 % der Zeitnischen den Neubewerbern angeboten. Planungsintervalle von jeweils einer Stunde bilden gem. Artikel 10 Absatz 6 Satz 3 VO (EWG) Nr. 95/93 die Basis für die Vergabe. Für jedes Planungsintervall erfolgt zunächst die Vergabe an die Neubewerber, dann an die restlichen Antragsteller.

4.5. Der Neubewerberstatus eines Antragstellers bestimmt sich nach Artikel 2 Buchstabe b VO (EWG) Nr. 95/93.³ Für die Feststellung des Neubewerberstatus wird auf das einzelne, rechtlich selbständige Luftfahrtunternehmen abgestellt; dies gilt auch für abhängige Unternehmen innerhalb eines Konzerns.

4.6. Der Antragsteller kann auf den Neubewerberstatus verzichten. In diesem Fall wird sein Antrag ohne Berücksichtigung eines Neubewerberstatus bearbeitet. Ein Neubewerber verliert den Status als Neubewerber gemäß Artikel 10 Absatz 7 VO (EWG) Nr. 95/93, wenn ihm Zeitnischen bis zu einer Stunde vor oder nach der beantragten Zeit angeboten werden und er dieses Angebot ablehnt.

4.7. Der Antragsteller ist verpflichtet, den Flughafenkoordinator zu unterrichten, wenn er die Absicht hat, die Neubewerberzeitnische für die Durchführung einer Kooperation oder eines gemeinsamen Betriebes⁴ mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen zu nutzen (Artikel 10 Absatz 8 VO (EWG) Nr. 95/93). Der Flughafenkoordinator teilt die beantragte Zeitnische in diesem Fall nur dann zu, wenn das antragstellende Luftfahrtunternehmen den Flugdienst unter seiner eigenen Flugnummer (Operating Flight Designator) im eigenen Flugbetrieb durchführt und die Passagier-, Fracht – oder Posttransportkapazität jedenfalls auch im eigenen Namen vermarktet.

4.8. Die Prüfung der darüber hinausgehenden wettbewerbsrechtlichen Voraussetzungen eines gemeinsamen Betriebes - insbesondere ob eine Kooperationsvereinbarung unter die Ausnahmetatbestände des Artikel 81 Absatz 3 EG fällt - obliegt den beteiligten Luftfahrtunternehmen in eigener Verantwortung. Zu berücksichtigen ist insbesondere⁵

- der zu erzielende Effizienzgewinn für das antragstellende Luftfahrtunternehmen als Neubewerber
- die angemessene Beteiligung der Verbraucher an diesem Gewinn
- die Notwendigkeit der Vereinbarung zur Erzielung dieser Effekte
- und dass mit dieser Kooperation keine Ausschaltung des Wettbewerbs vorliegt.

³ Vgl. Anlage 1

⁴ Kooperationsformen : z.B. Blocked Space, Wet und Dry Lease, Sub Charter, Franchising, Joint Venture, Codesharing, Free Sale, Virtual Flight Vereinbarung,

⁵ vgl. The European Competition Authorities' perspective „Code-sharing agreements in schedules passenger air transport“ S. 18 ff

4.9 Unter den Anträgen von Neubewerbern bekommen gemäß Artikel 10 Absatz 6 VO (EWG) Nr. 95/93 diejenigen den Vorzug, welche die Bedingungen für den Neubewerberstatus gem. Artikel 2b VO (EWG) Nr. 95/93 sowohl am betreffenden Flughafen (Ziffer i) insgesamt als auch entweder für

- eine bestimmte Strecke zwischen zwei Gemeinschaftsflughäfen (Ziffer ii)
- oder
- eine bestimmte Strecke zu einem Regionalflughafen erfüllen (iii).

Verteilung der Restkapazitäten des Zeitnischenpools

4.10. Die übrigen Kapazitäten des Zeitnischenpools werden sodann allen anderen Antragstellern zur Verfügung gestellt (Artikel 10 Absatz 6 VO (EWG) Nr. 95/93). Sofern sich die Anträge der Neubewerber auf weniger als 50 % der Kapazität belaufen, steht auch diese Restkapazität den übrigen Antragstellern zur Verfügung.

Zuteilungskriterien bei gleichrangigen Antragstellern

4.11. Bei der Durchführung des Allokationsverfahrens werden zwischen gleichrangigen Antragstellern zunächst die angebotenen Verkehrsleistungen in Bezug auf die bestmögliche Kapazitätsauslastung des Flughafens verglichen. Dabei werden insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt:

- bestmögliche Nutzung knapper Ressourcen durch tägliche im Vergleich zu eingeschränkten Verbindungen, Art und Verfügbarkeit des Fluggerätes, zusätzliches Streckenangebot durch Neueinbindung einer Region oder eines Landes, optimale Mischung aus Lang-, Mittel- und Kurzstrecken zur Erhaltung oder Verbesserung der Hubfunktion,
- Servicequalität des vorgesehenen Dienstes (Direkt- oder Umsteigeverbindung, Zugehörigkeit zu einem Verbundsystem)
- Nutzerfreundlichkeit (Schaffung von Auswahlmöglichkeiten zwischen mehreren Luftfahrtunternehmen in bestimmten Einzelmärkten, Zugänglichkeit der Verkehrsdienste für die Verbraucher, Optimierung nachfragestarker Strecke z.B. als Verbindung zu einer Region oder Hauptstadt, ausgewogenes Angebot von Charter und Linienverkehr für Urlaubs- und Geschäftsreisende unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Frachtverkehrs),
- Beachtung eines fairen Wettbewerbs durch Eröffnung von Chancen zum Markteintritt für neue Interessenten für einen bestimmten Dienst (neue regionale Verbindungen, starke Nachfrage), Berücksichtigung bereits bestehender Dienste und deren Auslastung und Bedienung, faire Umsetzung von Restriktionen durch neue behördliche oder gerichtliche Auflagen,
- Berücksichtigung von Umweltbelangen (Ankunfts- und Abflugzeiten, Größe des eingesetzten Fluggerätes, Lärm- und Schadstoffemissionen),
- Wahrung öffentlicher Verkehrsinteressen (Bedeutung des Dienstes für den nationalen und europäischen Standort, für die Wettbewerbssituation auf

einzelnen Teilmärkten, für die Konsolidierung der im Markt befindlichen Luftfahrtunternehmen).

4.12. In einem zweiten Schritt werden die Qualität des Angebotes der Antragsteller und ihr bisheriges Verhalten in die Gesamtbewertung einbezogen. Hierzu zählen

- Zuverlässigkeit des Flugangebotes (längerfristige flugbetriebliche und technische Leistungsfähigkeit; streckenbezogene betriebliche Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung von z.B. Umlaufproblemen, Bodenzeiten, Verkehrsrechten, Restriktionen an anderen Flughäfen; Berücksichtigung von alternativen Flughäfen),
- Nachhaltigkeit des Interesses am Flugangebot (Wartelistenstatus) und
- regelkonformes Verhalten im Sinne der VO (EWG) Nr. 95/93 und der FHKV (insbesondere rechtzeitige Zeitnischenrückgaben, flugplangetreue Flugdurchführungen, keine missbräuchlichen Anmeldungen, korrekte Kommunikation mit dem Flughafenkoordinator).

4.13. Eine Rangfolge der einzelnen Entscheidungskriterien besteht nicht. Je nach Zeitnischenangebot und –nachfrage und dem zu diesem Zeitpunkt aktuellen Bestand der Verkehrsverbindungen sowie der sie tragenden Luftfahrtunternehmen werden die Kriterien im Einzelfall abgewogen.

4.14. Darüber hinaus können weitere Kriterien berücksichtigt werden, sofern dies den Antragstellern vor der endgültigen Entscheidung über deren Anträge rechtzeitig mitgeteilt wird.

5. Erlöschen der Nutzungsberechtigung, Wiedertzuteilung, sonstige Zuteilung

5.1. Werden bereits zugeteilte Zeitnischen vom Flughafenkoordinator auf der Grundlage des Art 14 Abs 2 bis 6 VO (EWG) Nr. 95/93 oder §§ 48 f. VwVfG entzogen oder von den Luftfahrtunternehmen zurückgegeben, werden sie wieder in den Zeitnischenpool eingestellt und im Rahmen des Allokationsverfahrens anhand des Wartelistenstatus zugeteilt. Im Übrigen erfolgt die Koordination nach der zeitlichen Reihenfolge der Bedarfsanmeldung.

5.2. Antragsteller, die keine der unter Nummer 2.4. für die Teilnahme an der Erstkoordination und unter Nummer 4 aufgeführten Kriterien für Bevorrechtigung erfüllen, werden nachrangig aus den verbleibenden und wieder zugeführten Zeitnischen des Zeitnischenpools bedient. Dies gilt nicht für Kapazitäten, die einem Verkehrssegment ausdrücklich über einen eigenen Eckwert zugewiesen sind.