

NEUE EASA-ANFORDERUNGEN AN BODENVERKEHRSDIENSTLEISTER – CHANCEN UND RISIKEN FÜR DIE SYSTEMPARTNER IM LUFTVERKEHR

Von Katharina Fromen*, Düsseldorf, und Sven Maertens**, Bonn

I. Einführung

(Inter)nationale Standards dienen einer sicheren und effizienten Luftverkehrsabwicklung. Auch die Europäische Luftsicherheitsagentur (European Union Aviation Safety Agency, EASA) setzt Standards für die Flugabwicklung. Im Zuge der „Rule-making Task 0728“ (RMT.0728) bereitet sie behördliche, organisatorische und operative Anforderungen für eine EU-Verordnung an Bodenverkehrsdienstleister vor, von deren Einführung nicht nur diese selbst, sondern auch mit diesen im Abfertigungsprozess interagierende Systempartner betroffen sein werden. Dieser Beitrag ermittelt und systematisiert aus Sicht der Systempartner Chancen und Risiken, die die zu erwartenden Anforderungen mit sich bringen.

Nach einer Darlegung der wesentlichen Grundlagen zur Bodenabfertigung im Luftverkehr (II. 1.) und zum EASA-Regulierungsentwicklungsprozess (II. 2.) sowie einer Aufbereitung der wichtigsten aktuellen und voraussichtlich neuen Anforderungen (III.) werden diese Chancen und Risiken aus Experteninterviews mit Hilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (IV.) identifiziert, kategorisiert und diskutiert (V.). Aufbauend auf das Fazit folgen im Schlusskapitel (VI.) eine Besprechung von Limitationen und ein kurzer Ausblick.

II. Begriffliches und Grundlagen

1. Bodenabfertigung im Luftverkehr

Luftverkehr ist die „Gesamtheit aller Vorgänge, die der Ortsveränderung [...] auf den Luftwegen dienen, [...] und alle damit unmittelbar oder mittelbar verbundenen

* Katharina Fromen ist seit Januar 2024 als Leiterin Safety und Quality Management bei der WISAG Aviation Service Holding SE tätig. Zuvor war sie als EASA Compliance Managerin bei der Flughafen Düsseldorf GmbH beschäftigt und von November 2020 bis Juli 2023 Masterstudentin im Fach General Management im Fernstudium der IU Internationale Hochschule.

** Dr. Sven Maertens ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter und derzeit stellvertretender kommissarischer Direktor am Institut für Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. in Köln. Zudem ist er Visiting Associate Professor an der Emirates Aviation University, Dubai, und Gutachter von Abschlussarbeiten im Fernstudium an der IU Internationale Hochschule. Als Ko-Autor war er an der inhaltlichen und methodischen Konzeption sowie Verschriftlichung dieses Beitrags beteiligt.

sonstigen Dienstleistungen¹. Entsprechend agieren innerhalb des Luftverkehrs verschiedene Systempartner (auch Stakeholder genannt) mit individuellen Prioritäten². Zu ihnen zählen neben Luftverkehrsgesellschaften (LVG), Flugplatzbetreibern, Flugsicherungen, Luftfahrzeugherstellern, Verladern, Reiseveranstaltern oder staatlichen Institutionen auch sogenannte Bodenabfertigungs- oder Bodenverkehrsdienstleister (Ground Handling Service Provider, GHSP).

Bodenabfertigungs- bzw. Bodenverkehrsdienste (BVD) werden gemäß §2 Satz 4 der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) in Deutschland als „die einem Nutzer auf dem Flugplatz erbrachten Dienste nach Anlage 1“³ bezeichnet (Abbildung 1), welche von unterschiedlichen Dienstleistern wie Flugplatzbetreibern, den LVG selbst oder externen Dienstleistern ausgeführt werden können, wodurch es zu einer hohen Komplexität der Prozesse kommen kann⁴. Einige Dienste sind im Hinblick auf die Anzahl der Anbieter reguliert, andere wiederum unterliegen keiner Zugangsbeschränkung⁵. Der Airline-Verband International Air Transport Association (IATA) veröffentlicht in regelmäßigen Abständen Empfehlungen für standardisierte Prozesse an Flughäfen und von Bodenabfertigungsvorgängen. Dies erfolgt zum einen über das Airport Handling Manual (AHM)⁶ und zum anderen über das IATA Ground Operations Manual (IGOM)⁷.

2. EASA Rulemaking Process

Die EASA ist für die „Gewährleistung der Sicherheit und des Umweltschutzes in der zivilen Luftfahrt in Europa“⁸ zuständig. Ihr sind derzeit 27 EU-Mitgliedstaaten sowie Island, Lichtenstein, Norwegen und die Schweiz angeschlossen⁹. Die EASA reicht konkrete Vorschläge für Verordnungen oder Richtlinien bei der EU-Kommission ein¹⁰. Ihre Hauptaufgaben umfassen die folgenden Aspekte¹¹:

¹ *Groß*, Handbuch Tourismus und Verkehr, 2. Aufl. 2017, S. 226.

² *Papenfuss/Carstengerdes/Günther*, Konzept zur Kooperation in Flughafen-Leitständen, 2015, S. 1, https://elib.dlr.de/98433/1/PapenfussCarstengerdesG%C3%BCnther_Konzept-Kooperation-Flughafenleitstand_FAS2015.pdf (29. 11. 2023).

³ Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV), Anlage 1, <http://www.gesetze-im-internet.de/badv/BADV.pdf> (04. 01. 2024).

⁴ *Türeli/Durmaz/Bahçecik/Akay*, *Procedia Computer Science* 158 (2019), S. 1077 (1078), https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877050919313201?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=82dbd84929581e54 (29. 11. 2023).

⁵ *Klußmann/Malik*, *Lexikon der Luftfahrt*, 2018, S. 84.

⁶ *International Air Transport Association*, *Airport Handling Manual*, 2023.

⁷ *International Air Transport Association*, *IATA Ground Operations Manual*, 2023.

⁸ *Europäische Union*, Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA), https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-aviation-safety-agency-easa_de (29. 11. 2023).

⁹ *Europäische Union*, EASA (FN 8).

¹⁰ *Fortońska*, *Journal of KONBiN* 51 (2) (2021), S. 117 (118–123), <https://doi.org/10.2478/jok-2021-0026> (29. 11. 2023).

¹¹ *Europäische Union*, EASA (FN 8).

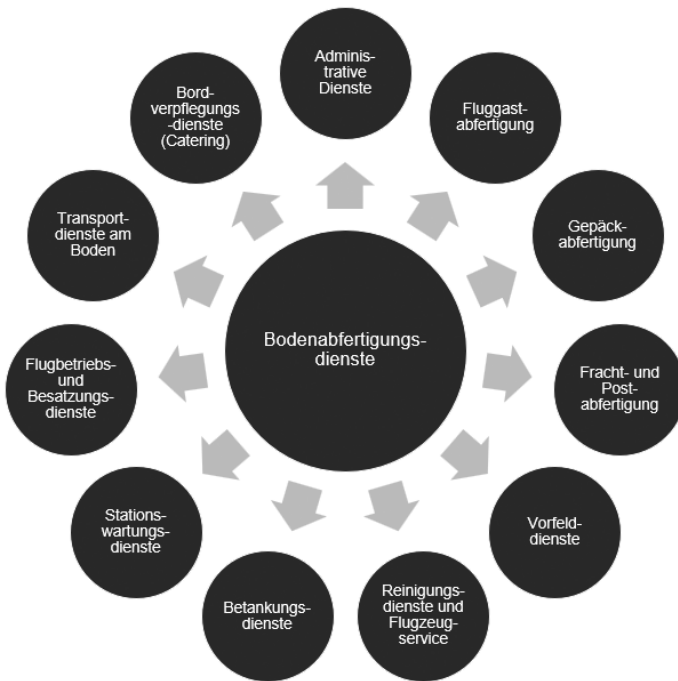


Abbildung 1: Bodenabfertigungsdienste gem. BADV, Anlage 1

- Harmonisierung der Vorschriften und Zertifizierung
- Entwicklung des EU-Luftverkehrsbinnenmarkts
- Erstellung technischer Regeln für den Luftverkehr
- Musterzertifizierung von LFZ und einzelnen Komponenten
- Genehmigung von Unternehmen für luftfahrttechnische Erzeugnisse
- Sicherheitsaufsicht und Unterstützung der EU-Länder
- Förderung europäischer und internationaler Sicherheitsnormen
- Zusammenarbeit mit internationalen Akteuren zur Verbesserung der Sicherheit in Europa

Hinzu kommen Forschungs- und Innovationsprojekte in den strategischen Bereichen Safety, Security, Umwelt- und Gesundheitsschutz. Der Entwicklungsstand der aktuell laufenden sowie perspektivisch geplanten Projekte wird gemäß Artikel 6

der Verordnung (EU) 2018/1139¹² (Basic Regulation) jährlich im Europäischen Plan für Flugsicherheit (European Plan for Aviation Safety, EPAS) veröffentlicht.

Die EASA folgt bei der Entwicklung von Regularien einem in der Management Board Entscheidung Nr. 01/2022¹³ definierten Schema, welches im Normalfall mit der Aufnahme der jeweiligen Thematik im EPAS startet (Initiierung). Es folgt die eigentliche Entwicklung des Regelungsmaterials unter Berücksichtigung von Risiken sowie Anforderungen etwa der ICAO (International Civil Aviation Organization). Der nächste Schritt ist grundsätzlich die Konsultation der Mitgliedstaaten sowie sonstiger betroffener Parteien. Nachfolgend reicht die EASA den Entwurf als Stellungnahme bei der EU-Kommission ein, nach Verabschiedung gefolgt von einer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU und von weiteren Erläuterungen durch die EASA.

III. EASA-Anforderungen an Bodenverkehrsdienstleister

1. Basic Regulation

Verordnung (EU) 2018/1139 regelt die grundlegenden Rahmenbedingungen der flugbetrieblichen Sicherheit in der EU sowie die Gründung der EASA als oberste gemeinsame Agentur der EU und die Verteilung von Kompetenzen¹⁴. Sechs Kapitel behandeln neben Grundsätzen und Schlussbestimmungen die Themen Flugsicherheitsmanagement, Materielle Anforderungen sowie Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung. Eins der sechs Kapitel beschäftigt sich gesamtheitlich mit der EASA. Das Kapitel der materiellen Anforderungen besteht aus Abschnitten zu Lufttüchtigkeit und Umweltschutz, Fliegendem Personal, Flugbetrieb, Flugplätze, Flugsicherung, Fluglotsen, Unbemannten Luftfahrzeugen und Drittlandsbetreibern. Bislang existieren in Ergänzung der Basic Regulation elf verschiedene Durchführungsverordnungen, etwa für Flugplätze¹⁵.

Eine Durchführungsverordnung für GHSP existiert bislang (Stand: Januar 2024) nicht. Mit Absatz 19 zur Festlegung grundlegender „Anforderungen an die sichere Bereitstellung von Bodenabfertigungsdiensten“ schafft die EASA-Grundverordnung jedoch eine Daseinsberechtigung für die Entwicklung von Anforderungen an GHSP. Gemäß Kapitel I, Artikel 2, Absatz 1 (d) und (e) gilt die Verordnung für die „Erbringung der Bodenabfertigungsdienste“ auf Flugplätzen, die der Öffentlichkeit für den

¹² Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.

¹³ *European Union Aviation Safety Agency*, Management Board Decision, DECISION N° 01 – 2022 of 02 May 2022, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136443/en> (29. 11. 2023).

¹⁴ Verordnung (EU) 2018/1139 löst Verordnung (EG) 216/2008 als ursprüngliche Grundverordnung der EASA ab, vgl. *European Union Aviation Safety Agency*, What is the "Basic Regulation"?, <https://www.easa.europa.eu/en/faq/19107> (29. 11. 2023).

¹⁵ *Paul/Brunel/Rioux/Vallée/Oliveira/Gailliard/Gilbert/Wiander/El Bakkali/Faucogney/Che-mouil*, Recommendations for Security and Safety Co-engineering (Release n°3) – Part A, 2016, https://www.researchgate.net/figure/EASA-regulation-structure-EASA-2014_fig99_298212533 (29. 11. 2023).

gewerblichen Luftverkehr zur Verfügung stehen und eine befestigte Instrumentenlandebahn mit mind. 800 m Länge haben oder ausschließlich für Hubschrauber und zugleich mit Instrumentenanflug- und -abflugverfahren bestimmt sind. Hieraus ist zu schließen, dass jene GHSP der Grundverordnung unterliegen, die an solchen Flugplätzen gültig ist. Gemäß Absatz 8 können die Mitgliedsstaaten Flugplätze mit geringem Luftverkehrsaufkommen von der Verpflichtung zur Einhaltung ausnehmen.

Damit sichergestellt wird, welche konkreten Dienstleistungen durch die Verordnung abgedeckt werden, definiert die EASA den Begriff der Bodenabfertigungsdienste in Kapitel I, Artikel 3, Nr. 23 als „jeden an Flugplätzen erbrachten Dienst, der sicherheitsrelevante Tätigkeiten in den Bereichen Überwachung am Boden, Flugdienstberatung und Beladungskontrolle, Fluggastabfertigung, Gepäckabfertigung, Fracht- und Postabfertigung, Vorfelddienste für Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugservice, Dienstleistungen in Bezug auf Treibstoff und Öl sowie Ladung der Bordverpflegung (Catering) umfasst; dies gilt auch für den Fall, dass der Luftfahrzeugbetreiber diese Bodenabfertigungsdienste für sich selbst erbringt (Selbstabfertigung)“. Kapitel III, Abschnitt IV, Artikel 33 verweist auf Anhang VII, welcher grundlegende Anforderungen an Flugplätze beschreibt, Bodenabfertigungsdienste festlegt und zwischen Verantwortlichkeiten des Anbieters von Bodenabfertigungsdiensten einerseits und Anforderungen an Managementsysteme andererseits unterscheidet. Verantwortlichkeiten von GHSP beinhalten beispielsweise das Vorhalten von „notwendigen Mittel[n] für die Gewährleistung einer sicheren Bereitstellung der Dienste auf dem Flugplatz“. Dies umfasst u. a. die Einrichtung, das Personal, die Ausrüstung und das Material, welches für die Abwicklung der Bodenabfertigungsdienste notwendig ist. Außerdem müssen die beschriebenen Verfahren eingehalten und mit dem Luftfahrzeugbetreiber abgestimmt sein sowie Handbücher für Instandhaltungsanweisungen und Inspektionsverfahren existieren. Des Weiteren ist der GHSP für die Einstellung von bereits qualifiziertem Personal bzw. für die Sicherstellung der Qualifikationen des vorhandenen Personals verantwortlich. Es müssen Schulungs- und Überprüfungsprogramme existieren, um ein entsprechendes Qualifikationsniveau herzustellen und aufrecht zu erhalten. Das Vorhalten eines Managementsystems inklusive eines Sicherheitsmanagementsystems ist zudem unabdingbar, um Vorfälle aufzunehmen, zu analysieren und mithilfe von Maßnahmen die Sicherheit zu erhöhen. Außerdem muss ein Handbuch für Bodenabfertigungsdienste als Teil des Managementsystems existieren, welches in der Praxis Anwendung findet und die Grundlage für die gesamte Arbeit der GHSP darstellt. Schließlich regelt Artikel 62 aus Kapitel IV die Zertifizierung, Aufsicht und Durchsetzung der Systempartner. Aufsichtsbehörde für GHSP ist die auch für den jeweiligen Flugplatz zuständige.

2. Aktueller Entwicklungsstand der RMT.0728

Im Zuge der RMT.0728 werden neue Anforderungen an GHSP und klare Definitionen von Verantwortlichkeiten und Rollen mit dem Ziel einer Stärkung der Interaktion zwischen GHSP und anderen Akteuren entwickelt, um das Sicherheitslevel im gesamt-

ten Luftverkehrssystem zu steigern und zudem für die GHSP selbst eine Sicherheitskultur zu entwickeln¹⁶.

Die Erarbeitung neuer Anforderungen an GHSP wurde im Jahr 2018 durch Veröffentlichung der Basic Regulation mit ersten übergeordneten Anforderungen an BVD als Grundlage für die Erstellung einer selbstständigen Durchführungsverordnung initiiert (siehe III. 1.). In einer ersten Phase wurde eine Arbeitsgruppe zur Grundlagenfindung und Analyse der aktuellen Situation des Bodenabfertigungsmarktes einberufen. Ziel war die Bestimmung von Stärken und Schwächen der BVD, um aufbauend darauf Optimierungspotenziale zu identifizieren. Hierauf aufbauend folgte die Erarbeitung von sechs ausgewählten Konzeptpapieren in Zusammenarbeit mit einer definierten Expertengruppe¹⁷.

Mit Veröffentlichung einer offiziellen Aufgabenstellung (Terms of Reference, ToR) für RMT.0728 startete der Entwicklungsprozess am 22. 11. 2019¹⁸. Die ToR beinhalten Ziele der neuen Regularien, bereits identifizierte Risiken und Gegenmaßnahmen sowie einen vorläufigen Zeitplan. Im weiteren Verlauf folgte eine Reorganisation der sechs Konzeptpapiere, die in eine Fokussierung auf drei Anhänge als Hauptbestandteil der zukünftigen Verordnung mündete, die sich auf organisatorische und operative Anforderungen an BVD sowie auf Anforderungen an die zuständigen Aufsichtsbehörden konzentrieren. Im Juli 2021 erfolgte eine Aktualisierung des Zeitplans im EPAS. Im zweiten Quartal des Jahres 2022 veröffentlichte die EASA den Entwurf einer Verordnung, gefolgt von der öffentlichen Konsultation von Stakeholdern. Im ersten Quartal 2023 sollte ein Vorschlag der EASA in Form einer Stellungnahme bei der EU-Kommission eingereicht werden, was am 16. 01. 2024 erfolgt ist. Die finale Verabschiedung der Stellungnahme seitens der EU-Kommission und die damit einhergehende Veröffentlichung in Form einer verbindlichen EU-Verordnung ist bislang noch für das Jahr 2024 geplant, genau wie eine Veröffentlichung von annehmbaren Nachweisverfahren und weiterführenden Erläuterungen in Bezug auf die Durchführungsbestimmungen.

3. Aufbau und inhaltliche Anforderungen an Bodenverkehrsdienstleister aus RMT.0728

Konkrete Ziele der RMT.0728 sind die Entwicklung und Steigerung der Sicherheitskultur bei den GHSP und die Minimierung von Sicherheitsrisiken im Bodenabfertigungsbereich¹⁹. Die Vereinheitlichung und Verbesserung von Trainingsstandards und die Schaffung von Kompetenzen für die Aufsicht und Kontrolle der Vorgaben sollen inhaltlich geregelt werden. Außerdem sollen Rahmenbedingungen für eine effektive Interaktion zwischen GHSP und anderen involvierten Parteien wie Aufsichtsbe-

¹⁶ *European Union Aviation Safety Agency*, Working Paper on the draft EU Ground Handling Regulation, Ground Handling Requirements, RMT.0728, 2022, <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa-working-paper-draft-gh-requirements-rmt.0728.pdf> (29. 11. 2023).

¹⁷ *European Union Aviation Safety Agency*, Working Paper (FN 16).

¹⁸ Vgl. hierzu und im Folgenden ebenfalls *European Union Aviation Safety Agency*, Working Paper (FN 16).

¹⁹ Vgl. hierzu und im Folgenden, falls nicht anders erwähnt, ebenfalls *European Union Aviation Safety Agency*, Working Paper (FN 16).

hörden, Luftfahrzeugbetreibern und Flugplatzbetreibern geschaffen werden. Insgesamt besteht der im 2. Quartal 2022 veröffentlichte Entwurf der Verordnung²⁰ aus neun Artikeln und vier Anhängen:

Artikel 1 beschreibt die bereits in der Basic Regulation angesprochenen BVD als Gegenstand und die Bedingungen und Verfahren für diese sowie deren Beaufsichtigung als Umfang der geplanten Verordnung. Unter den Gegenstand der Verordnung fallen primär die Annahme von Passagieren und Gepäck bei Ankunft des Fluges, die Fluggast-, Fracht und Postabfertigung und Dienste am Luftfahrzeug wie Beladung, Enteisung und Betankung, der zugehörige Betrieb von Ground Support Equipment (kurz GSE) und Fahrzeugverkehr. Die eigentliche Flugplanung und -abfertigung durch den Luftfahrzeugbetreiber, wie etwa die Routenplanung oder Ladekontrollen, wird durch die EASA Air Operations Anforderungen geregelt und ist daher ausgenommen.

Artikel 2 definiert als GHSP sowohl eigenständige Organisationen als auch sich selbst abfertigende LVG und BVD anbietende Flugplatzbetreiber. Die Verordnung wird also für alle Firmen bindend, die Bodenabfertigungsdienste gemäß der Basic Regulation ausführen. Artikel 3 synchronisiert Ausnahmeregelungen mit Kapitel 2.7 der Basic Regulation und Artikel 4 enthält allgemeine Grundsätze für die Erbringung von BVD. Als GHSP tätige LVG und Flugplatzbetreiber müssen die neuen Anforderungen in ihr Managementsystem integrieren, während unabhängige GHSP sich mit den Prozessen des LVG und den Inhalten der Flugplatzhandbücher vertraut machen müssen.

Gemäß Artikel 5 müssen GHSP mit Inkrafttreten der Verordnung eine Grundsatzerklärung zur Erfüllung der Anforderungen aus Annex III ORGH an die zuständige Aufsichtsbehörde abgeben. Bereits zertifizierte Flugplatzbetreiber sind hiervon ausgenommen. Artikel 6 regelt die Aufsicht über die GHSP durch eine vom Mitgliedsstaat bestimmte und entsprechend ausgestattete Behörde mit der Aufgabe, Audits und Inspektionen durchzuführen. Der Aufbau dieser Anforderungen ist vergleichbar zur VO (EU) 139/2014²¹, die sich an Flugplätze richtet. Zahlreiche Schnittstellen der GHSP bei der Umsetzung der zukünftigen EASA-Regularien, insbesondere mit Flugplatz- und Luftfahrzeugbetreibern, werden in Artikel 7 geregelt, etwa in Form von Verantwortlichkeiten und Prozessen für stetigen Austausch und sofortige Kommunikation sicherheitsrelevanter Informationen.

Vor Inkrafttreten tätige GHSP müssen gemäß Artikel 8 einen Umsetzungsbericht mit Unterschieden zwischen bisherigen nationalen und den neuen EASA-Anforderungen vorlegen und erklären, wie und wann die vollständige Einhaltung letzterer gewährleistet werden kann. Artikel 9 schließlich bestimmt das Inkrafttreten (festgelegt durch die EU-Kommission) und die Anwendung der Verordnung. Zusätzlich gibt es

²⁰ EASA, Cover Regulation, Draft (EU) Ground Handling Regulation, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136566/en> (04.01.2024).

²¹ Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates Text von Bedeutung für den EWR, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0139> (04.01.2024).

nach aktuellem Entwurfsstand vier Annexe I bis IV, in denen der Detailgrad der Vorgaben vertieft wird (Abbildung 2).

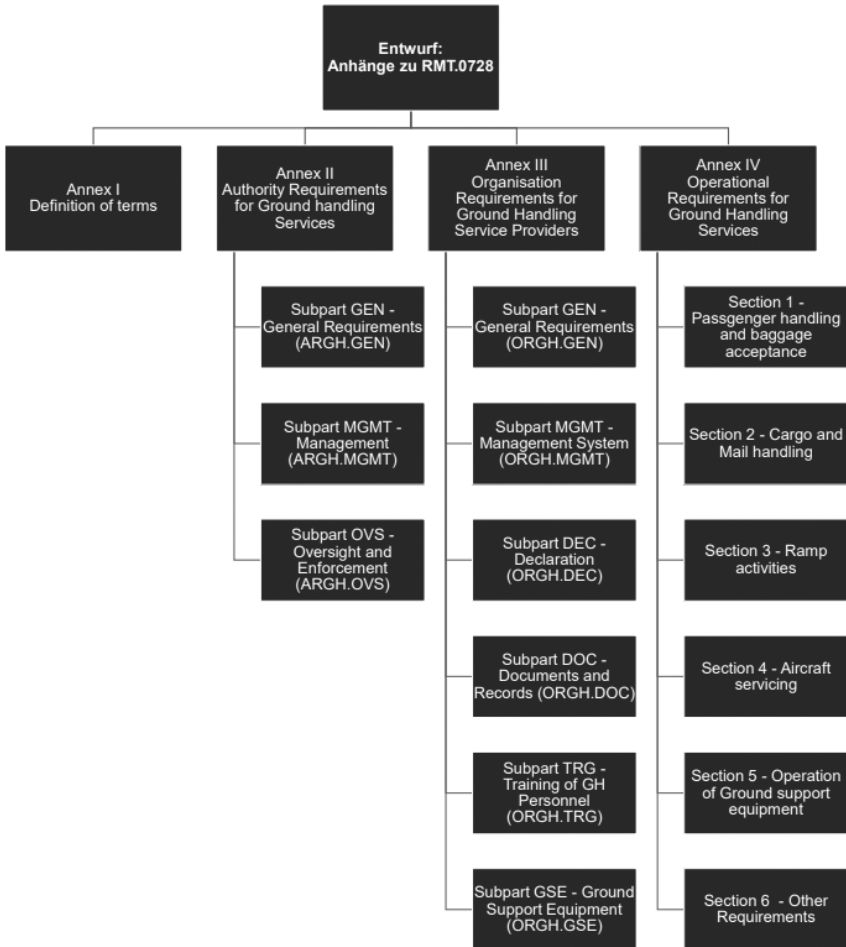


Abbildung 2: Anhänge zu RMT.0728

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Draft (EU) Ground Handling Regulation, Anhänge II (ARGH)²², III (ORGH)²³ und IV (GH.OPS)²⁴

²² EASA, Draft (EU) Ground Handling Regulation, Draft Annex II, Authority requirements for ground handling services, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136567/en> (04.01.2024).

²³ EASA, Draft (EU) Ground Handling Regulation, Draft Annex III, Organisation requirements for ground handling service providers, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136568/en> (04.01.2024).

Der erste, Stand Januar 2024 noch als Entwurf vorliegende Annex I dient der Erklärung von Begrifflichkeiten. Annex 2 beschreibt Anforderungen an die zuständige Aufsichtsbehörde der GHSP (Authority Requirements for Ground Handling Services, ARGH), und zwar konkret allgemeiner Art (General Requirements, ARGH.GEN), an das Verwaltungssystem der Aufsichtsbehörde (Management, ARGH.MGMT) und in Bezug auf die Aufsicht und Durchsetzung von Regularien an BVD (Oversight and Enforcement, ARGH.OVS).

Annex III beinhaltet organisatorische Anforderungen an GHSP (Organisation Requirements for Ground Handling Service Providers, ORGH) und enthält Unterabschnitte zu verschiedenen regulativen Schwerpunkten wie allgemeinen organisatorischen Anforderungen an GHSP (General Requirements, ORGH.GEN) und an das von diesen eingesetzte Managementsystem (Management System, ORGH.MGMT), etwa zu betrieblichen Verantwortlichkeiten und zur Kommunikation und Abstimmung der Sicherheitsprogramme mit Flugplatzbetreibern und LVG. Es folgen Anforderungen an die Deklaration seitens des GHSP an die Behörde (Declaration, ORGH.DEC), an Dokumente und Aufzeichnungen (Documents and Records, ORGH.DOC), an das aus Initialtrainings und wiederkehrenden Schulungen zusammengesetzte Trainingsprogramm für eigenes Personal (Training of Groundhandling Personnel, ORGH.TRG) und an das Bodenabfertigungsequipment (Ground Support Equipment, ORGH.GSE).

Annex IV beinhaltet schließlich betriebliche Anforderungen an BVD (Operational Requirements for Ground Handling Service Providers, OPS). Konkreten Vorgaben zu operativen Abläufen der einzelnen Bodenabfertigungsdienste sind vier allgemeingültige Anforderungsabschnitte mit Regelungen zur Verteilung von Zuständigkeiten zwischen GHSP, LVG und Flugplatzbetreibern, zu Sprachkenntnissen und zur Beaufsichtigung von Bodenabfertigungsdiensten vorangestellt. Es folgen sechs Abschnitte zu den einzelnen Bodenabfertigungsdiensten Fluggastabfertigung und Gepäckannahme, Fracht- und Postabfertigung, Vorfelddienste, Dienste am Luftfahrzeug, Nutzung von Ground Service Equipment, und zu sonstigen Anforderungen. Für zukünftige Anforderungen an die Abfertigung von Helikoptern und Drohnen wird ein Platzhalter vorgehalten.

Insgesamt sind die EASA-Vorgaben nach einem definierten Schema aus übergeordneten, für die jeweilige Zielgruppe verbindlichen Durchführungsbestimmungen sowie nicht verbindlichen annehmbaren Nachweisverfahren (Acceptable Means of Compliance, AMC) zusammengesetzt, deren Einhaltung die Einhaltung der zugehörigen Durchführungsbestimmungen impliziert. Hinzu kommen ebenfalls nicht verbindliche Leitlinien (Guidance Material, GM) zur Erläuterung der (Auslegung der) rechtskräftigen Durchführungsbestimmungen²⁴. Es ist erkennbar, dass mit RMT.0728 umfangreiche Anforderungen an die Zusammenarbeit der GHSP mit ihren Systempartnern etabliert werden, welche neben Chancen auch mit Risiken verbunden sein könnten. Der Fokus liegt hierbei auf der Zusammenarbeit der Systempartner, da

²⁴ EASA, Draft (EU) Ground Handling Regulation, Draft Annex IV, Operational requirements for ground handling services, <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/136569/en> (04.01.2024).

²⁵ European Union Aviation Safety Agency, Working Paper (FN 16).

diese für die Abwicklung eines Abfertigungsprozesses und somit für einen pünktlichen Abflug eines Fluges relevant ist. Nur wenn alle Systempartner ausreichend zusammenarbeiten und die einzelnen Prozessschritte ungehindert ineinandergreifen, kann eine reibungslose Performance sichergestellt werden. Während Stärken und Schwächen im Rahmen einer strategischen Analyse interne Besonderheiten eines Betrachtungsobjekts im Vergleich zu Vergleichsobjekten beschreiben, bezeichnen Chancen externe Möglichkeiten und Risiken externe Herausforderungen durch sich verändernde Umweltbedingungen²⁶.

IV. Methodik

Im Folgenden werden solche Chancen und Risiken auf Basis von Interviews mit ausgewählten Experten identifiziert. Um die Chancen und Risiken strukturiert identifizieren und aufbereiten zu können, folgten die Interviews einem halbstandardisierten Leitfaden. Für dessen Erstellung wurden zunächst diejenigen Aspekte der neuen Anforderungen identifiziert, welche die Zusammenarbeit zwischen den Systempartnern regeln. Dabei wurde der zum Zeitpunkt der Einreichung dieses Beitrags im Januar 2024 noch aktuelle, hier bereits dargelegte Arbeitsstand aus RMT.0728 als Grundlage gewählt.

Die hier angewandte qualitative Forschung fragt „nach der Art der Beschaffenheit des Untersuchungsgegenstandes“, also beispielsweise nach Gründen für Einstellungen oder Verhaltensweisen. Offen formulierte Fragestellungen im Zuge eines Leitfadens lassen verschiedene Sichtweisen zu und sind daher in der Regel flexibler als schriftliche, standardisierte Befragungen²⁷.

Der genutzte Interviewleitfaden war in drei verschiedene Abschnitte gegliedert: Der erste Abschnitt diente der Begrüßung, einer gegenseitigen Vorstellung und der Erläuterung der Ziele des Forschungsprojekts. Der zweite Abschnitt bestand aus fünfzehn fachlichen Fragen zur internen Organisation des Befragten und zur Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Systempartnern vor dem Hintergrund der neuen EASA-Regulativen, wobei zur Veranschaulichung auf ausgewählte Beispiele aus dem Entwurf der EASA-Anforderungen eingegangen wurde. Im dritten Abschnitt folgte eine Abfrage nach weiteren Anregungen und Aspekten mit besonderer Relevanz.

Um einen gesamtheitlichen Überblick über die Einschätzung der neuen EASA-Anforderungen an GHSP zu gewinnen, erfolgte eine Auswahl von jeweils zwei Experten der Stakeholder Bodenverkehrsdienstleister, Luftverkehrsgesellschaften, Flughafenbetreiber, externe Berater und Projektteam der RMT.0728 der EASA. Die Experten wurden telefonisch, per E-Mail oder über LinkedIn angeschrieben. Nach (positiver) Rückmeldung wurden Interviewtermine vereinbart und der Interviewleitfaden vorab versendet. Die zehn Interviews wurden im Zeitraum 28. 03. 2023 bis 20. 04. 2023 per-

²⁶ Vergleiche beispielsweise *Piercy/Giles*, *Marketing Intelligence & Planning*, 7(5/6) (1989), S. 5–7, <https://doi.org/10.1108/EUM0000000001042> (29. 11. 2023).

²⁷ *Mayer*, Interview und schriftliche Befragung: Grundlagen und Methoden empirischer Sozialforschung, 6. Aufl., 2013, S. 36–48.

sönlich oder digital durchgeführt, aufgezeichnet, transkribiert und elektronisch an die Interviewpartner zwecks Freigabe und ggf. Korrektur geschickt.

Die Interviewauswertung erfolgte mithilfe eines Mixes aus zusammenfassender und strukturierender Inhaltsanalyse nach Mayring²⁸. Die Kategorienbildung der Ober- und Unterkategorien erfolgte induktiv im Rahmen von übergeordnet deduktiv gebildeten Hauptkategorien „Chancen“ und „Risiken“. Aufbauend auf der Zuordnung der Aspekte zu den Hauptkategorien wurden diese nach den Kategorien der PEST-Analyse sortiert, um einen strukturierten Überblick über ein Unternehmensumfeld zu erlangen. Die Buchstaben der PEST-Analyse stehen hierbei für politische (P), ökonomische (E), soziale (S) und technologische (T) Rahmenbedingungen²⁹. Innerhalb der induktiv gebildeten PEST-Oberkategorien erfolgte zudem eine Bildung von Unterkategorien. So werden beispielsweise innerhalb der sozialen Oberkategorie in der Hauptkategorie Chancen verschiedene von den Befragten genannte Aspekte der Unterkategorie „Erweitertes Bewusstsein für bestimmte Themen und Gesamtsystem“ zusammengefasst.

In der Hauptkategorie „Chancen“ wurden im Bereich der politischen Oberkategorie fünf verschiedene Unterkategorien gebildet:

- Kommunikationssteigerung zwischen den Stakeholdern
- Harmonisierung
- Steigerung der Zusammenarbeit zwischen den Stakeholdern
- Verbindlichkeit
- Sonstige

Im Bereich der ökonomischen Chancen wurden vier verschiedene Unterkategorien gebildet:

- Effizienzsteigerung
- Nutzung von Synergien
- Kostensenkung
- Sonstige

Auch bei den sozialen Chancen ergaben sich vier Unterkategorien:

- Erweitertes Bewusstsein für bestimmte Themen und das Gesamtsystem
- Einheitliche Schulungen
- Gemeinsame Ziele der Stakeholder
- Sonstige

²⁸ Mayring/Fenzl, in: Baur/Blasius (Hrsg.), Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung, 2022, https://doi.org/10.1007/978-3-658-37985-8_43, S. 691 – 699.

²⁹ Kaufmann, 2021, in: ders. (Hrsg.), Strategiewerkzeuge aus der Praxis: Analyse und Beurteilung der strategischen Ausgangslage, 2021, https://doi.org/10.1007/978-3-662-63105-8_3, S. 19 (19 – 21).

Es wurden keine Aspekte genannt, die im Bereich der Chancen der technologischen Kategorie zugeordnet werden könnten. Zusätzlich zu den vier PEST-Kategorien wurde eine Kategorie mit dem Titel Sonstige gebildet. Diese umfasst drei Unterkategorien:

- Verbesserung der Sicherheit
- Steigerung der Qualität
- Sonstige

Im Bereich der politischen Risiken ergaben sich fünf verschiedene Unterkategorien:

- Überregulierung
- Zusammenarbeit mit Aufsichtsbehörde
- Zusammenspiel mit Industriestandards
- Ineffektivität der Vorgaben
- Zusammenarbeit der Stakeholder

Ökonomische Risiken wurden in sechs verschiedene Unterkategorien gruppiert:

- Personalkapazität
- Arbeitsaufwand
- Doppelte Arbeit
- Kostensteigerung
- Schulungsaufwand
- Sonstige

Im Bereich der sozialen Risiken wurden die Aspekte der Stakeholder aus den Interviews in vier Unterkategorien zusammengefasst:

- Konfliktpotenzial
- Fehlende Akzeptanz und Awareness
- Fehlendes inhaltliches Verständnis
- Langwierige und ineffektive Umsetzung

Im Gegensatz zur Hauptkategorie Chancen, in der keine technologischen Aspekte aufkamen, wurden im Zuge der Datenerhebung einige Risiken genannt, die sich der technologischen Oberkategorie zuordnen lassen. Diese wurden mithilfe der Inhaltsanalyse nach Mayring in zwei verschiedene Unterkategorien zusammengefasst:

- Komplexität und technische Umsetzung
- Datenschutz/-sicherheit

Da im Zuge der Interviews einige relevante Risiken genannt wurden, die sich jedoch keiner der PEST-Oberkategorien zuordnen lassen, wurde eine fünfte Oberkategorie Sonstiges erstellt. Diese beinhaltet drei Unterkategorien:

- Praktische Umsetzung
- Operative Einschränkungen
- Sonstige

V. Ergebnisse

1. Übersicht

Aus den Interviews konnten insgesamt 443 für das Forschungsziel relevante Aspekte ermittelt werden, 214 im Bereich der Chancen und 229 im Bereich der Risiken. Tabellen 1 und 2 systematisieren diese nach zugehörigen PEST-Oberkategorien und Stakeholder-Relevanz.

Aus Perspektive der Flugplatzbetreiber wurden 57 insbesondere politische Chancen und 34 meist politische, wirtschaftliche und sonstige Risiken genannt. Aus Sicht der GHSP wurden mit 68 Chancen und 66 Risiken nahezu gleich viele Aspekte beider Hauptkategorien genannt, die sich jeweils recht gleichmäßig auf die PEST-Oberkategorien verteilen. Die befragten Vertreter von Luftverkehrsgesellschaften sehen in nahezu allen Bereichen deutlich mehr Risiken (47) als – hauptsächlich wirtschaftliche – Chancen (23). Die Experten aus der EASA-Projektgruppe nannten über die PEST Kategorien recht gleichmäßig verteilt jeweils 33 Chancen und 33 Risiken, während die befragten, vermutlich neutraleren externen Berater ebenfalls mehr Herausforderungen (47) in allen Kategorien als hauptsächlich politische Chancen (34) erkennen.

2. Politische Chancen und Risiken

Es wurden 100 Chancen und 48 Risiken in der politischen Oberkategorie identifiziert. Als Chancen werden mit 31 Nennungen insbesondere die Harmonisierung von Vorgaben und Anforderungen an GHSP sowie eine höhere Verbindlichkeit hinter den neuen Regularien (25), eine Steigerung der Zusammenarbeit zwischen den Stakeholdern (20) und eine Kommunikationssteigerung (19) zwischen den Stakeholdern gesehen. Vereinzelt weitere als Chancen identifizierte Aspekte beinhalten die Möglichkeit, dass die EASA zu einigen Vorgaben auch rechtmäßige alternative Nachweisverfahren anbietet (Alternative Means of Compliance), die Vorgabe von Best Practices sowie aus Sicht eines Beratungsunternehmens eine geringere interne Auditlast für den Flugplatzbetreiber aufgrund eines engmaschigeren Überwachungsregimes. Aus Sicht der LVG wäre es außerdem von Vorteil, wenn ISAGO-Zertifikate, welche eine andere kommerzielle Art der Zertifizierung nach weltweiten Standards darstellen, anerkannt würden.

Als politisches Risiko genannt wurde besonders der Aspekt der Zusammenarbeit der Stakeholder (15), beispielsweise, dass die Zusammenarbeit nicht ausreichend funktioniert und seitens der verschiedenen Stakeholder unterschiedlich gelebt wird.

| Hauptkategorie | Oberkategorie | Unterkategorie | Flugplatzbetreiber | GHSP | LVG | EASA | Berater | Summe | Summe OK | |
|-------------------------|---------------|---|----------------------------------|------|-----|------|---------|-------|----------|----|
| Chancen | politisch | Kommunikationssteigerung zwischen den Stakeholdern | 5 | 4 | 4 | 2 | 4 | 19 | | |
| | | Harmonisierung | 16 | 4 | 3 | 5 | 3 | 31 | | |
| | | Steigerung der Zusammenarbeit zwischen den Stakeholdern | 7 | 6 | 1 | 2 | 4 | 20 | 100 | |
| | ökonomisch | Verbindlichkeit | 7 | 4 | 3 | 7 | 4 | 4 | 25 | |
| | | Sonstige | - | 1 | 1 | - | 3 | 3 | 5 | |
| | | Effizienzsteigerung | - | 8 | - | - | - | 1 | 9 | |
| | sozial | Nutzung von Synergien | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 12 | 25 |
| | | Kostensenkung | - | - | - | - | 3 | 3 | 3 | |
| | | Sonstige | - | 1 | - | - | - | - | 1 | |
| | technologisch | Erweitertes Bewusstsein für bestimmte Themen + Gesamtsystem | Einheitliche Schulungen | 4 | 6 | 2 | 3 | 1 | 16 | |
| | | | Gemeinsame Ziele der Stakeholder | - | 4 | - | 2 | - | 6 | 41 |
| | | | Sonstige | 8 | 8 | 1 | 1 | - | - | 18 |
| | Sonstige | Verbesserung der Sicherheit | Sonstige | - | - | - | 1 | - | 1 | 0 |
| Steigerung der Qualität | | | 2 | 14 | 5 | 6 | 8 | 35 | | |
| Sonstige | | | 3 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10 | 48 |
| | | Summe Chancen | 57 | 67 | 23 | 33 | 34 | 214 | | |

Tabelle 1: Verteilung der ermittelten Chancen der verschiedenen Stakeholdergruppen nach Haupt-, Ober- und Unterkategorien (Anzahl der Nennungen)

| Hauptkategorie | Oberkategorie | Unterkategorie | Flugplatzbetreiber | GHSP | LVG | EASA | Berater | Summe | Summe OK |
|------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|----------|
| Risiken | politisch | Überregulierung | 1 | 1 | 3 | - | 2 | 7 | |
| | | Zusammenarbeit mit Aufsichtsbehörde | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 8 | |
| | | Zusammenarbeit mit Industriestandards | - | - | 8 | 1 | 1 | 10 | 48 |
| | | Ineffektivität der Vorgaben | 5 | 2 | 1 | - | - | 8 | |
| | ökonomisch | Zusammenarbeit der Stakeholder | 1 | 6 | 1 | 3 | 4 | 15 | |
| | | Personalkapazität | 4 | 6 | 3 | 3 | 4 | 20 | |
| | | Arbeitsaufwand | 6 | 7 | 2 | 3 | 5 | 23 | |
| | | Doppelte Arbeit | - | 1 | 3 | 3 | 2 | 9 | |
| | | Kostensteigerung | - | 10 | 1 | 4 | 5 | 20 | 81 |
| | | Schulungsaufwand | - | 2 | 1 | 2 | 3 | 8 | |
| | | Sonstige | - | 1 | - | - | - | 1 | |
| | sozial | Konfliktpotenzial | - | 5 | - | - | - | 5 | |
| | | Fehlende Akzeptanz + Awareness | 1 | 4 | 5 | 6 | 4 | 20 | 47 |
| | | Fehlendes inhaltliches Verständnis | - | 2 | 4 | 2 | 4 | 12 | |
| | technologisch | Langwierige und ineffektive Umsetzung | 1 | 2 | - | 2 | 5 | 10 | |
| Komplexität & technische Umsetzung | | 2 | 2 | - | 1 | 1 | 6 | 11 | |
| Datenschutz/-sicherheit | | - | 3 | - | - | 2 | 5 | | |
| Praktische Umsetzung | | 8 | 6 | 6 | 0 | 1 | 21 | | |
| Sonstige | Operative Einschränkungen | 1 | 6 | 3 | 0 | 1 | 11 | 42 | |
| | Sonstige | 2 | 1 | 5 | 1 | 1 | 10 | | |
| Summe Risiken | | | 34 | 68 | 47 | 33 | 47 | 229 | |

Tabelle 2: Verteilung der ermittelten Risiken der verschiedenen Stakeholdergruppen nach Haupt-, Ober- und Unterkategorien (Anzahl der Nennungen)

Auch das Zusammenspiel der neuen EASA-Vorgaben an GHSP mit den bereits gängigen Industriestandards, wie beispielsweise der ISAGO-Zertifizierung durch IATA, wird als Herausforderung gesehen (10). Hinzu kommen eine Ungewissheit über die genaue Ausgestaltung und Intensität der künftigen Zusammenarbeit mit der Aufsichtsbehörde (8) und Sorgen über eine mögliche Ineffektivität der Vorgaben (8) sowie über das Risiko einer Überregulierung hin zu zu wenig Handlungsspielraum in der eigenen Organisation (7).

3. Ökonomische Chancen und Risiken

Es wurden 25 wirtschaftliche Chancen und 81 Risiken identifiziert. Als Chancen genannt wurden Synergien (12), Effizienzsteigerungen (9) bzw. langfristige, aber keine kurzfristigen Kostensenkungen (3), und in einem Fall eine mögliche Verbesserung der Qualität des Flughafenstandorts.

An erster Stelle der genannten wirtschaftlichen Risiken steht der von allen Stakeholdern genannte zusätzliche Arbeitsaufwand mit 23 Nennungen bei einer unzureichenden Personalkapazität (20). Auch Kostensteigerungen (20), insbesondere steigende Personalkosten für zusätzliche Mitarbeiter aufgrund regulierungsbedingter Mehrarbeit, sehen die Befragten als erhebliches Risiko an, genau wie steigende behördliche Kosten für Gebühren im Bereich der Bearbeitung von Anfragen und Auditierungen. Zudem werden Doppelarbeit aufgrund existierender Zertifizierung vieler GHSP schon nach anderen Industriestandards (9) und Schulungsaufwand (8) angeführt.

4. Soziale Chancen und Risiken

Es wurden 41 Chancen und 47 Risiken im Bereich Soziales identifiziert. Als Chance werden insbesondere gemeinsame Ziele der Stakeholder (18), ein erweitertes Bewusstsein für bestimmte Themen und das Gesamtsystem des Luftverkehrs (16) und eine Einheitlichkeit der Trainings und Schulungsinhalte (6) gesehen; letzteres vor allem in Bezug auf Übernahmen von Mitarbeitern durch andere Unternehmen. Zudem wurde einmal die höhere Sicherheit für Mitarbeiter genannt, durch die geregelten Prozesse und Kommunikationswege korrekt zu handeln.

Bei den Risiken stehen fehlende Akzeptanz und Awareness an erster Stelle (20), beispielsweise, dass Mitarbeiter in der eigenen Organisation die Relevanz der neuen Anforderungen nicht erkennen und akzeptieren. Auch fehlendes inhaltliches Verständnis aufgrund der Komplexität der Anforderungen, der verschiedenen Verbindlichkeiten hinter der Durchführungsbestimmung, den AMC und GM sowie durch die englische Sprache wird als Risiko eingestuft (12).

Zudem wurden die langwierige und ineffektive Umsetzung von den Systempartnern zehnmal und Konfliktpotenzial zwischen den Systempartnern sowie innerhalb der Organisationen fünfmal als Risiko genannt. Durch die steigende verpflichtende Zusammenarbeit der Systempartner steigt das Risiko zusätzlicher Konflikte. Auch durch die neuen und komplexen Anforderungen an die Organisationen der GHSP könnten Konflikte ausgelöst werden, die aus Interessensunterschieden innerhalb der Unternehmen resultieren könnten.

5. Technologische und Sonstige Chancen und Risiken

In der technologischen Oberkategorie wurden keine Chancen, jedoch elf Risiken genannt. Primär liegt laut Aussage der Befragten ein technisches Risiko in der Komplexität und technischen Umsetzung von Schnittstellen und Datenübertragung. Vor allem im Hinblick auf den Daten- und Informationsaustausch zwischen den Stakeholdern wurden sechs Aspekte genannt, die unter dem Oberbegriff des Risikos der technischen Umsetzung zusammengefasst werden können. Fünf Mal wurde noch das Risiko des unzureichenden Datenschutzes und der Datensicherheit erwähnt. Zudem wurden 48 Chancen und 42 Risiken identifiziert, die den klassischen PEST-Kategorien nicht zugeordnet werden können.

Die Chancen lassen sich dabei in zwei Unterkategorien unterteilen. 35 Mal wurde der Aspekt der Verbesserung der flugbetrieblichen Sicherheit (Safety) und zehn Mal mögliche Steigerungen vor allem der Dienstleistungsqualität der Bodenabfertigungsprozesse genannt. Zusätzlich wird als Mehrwert die Möglichkeit gesehen, in vielen fachlichen Feldern die richtigen Ansprechpartner zu identifizieren, da durch die verbindliche Festlegung von organisatorischen Kompetenzen und Verantwortlichkeiten Unklarheiten zu thematischen Ansprechpartnern vorgebeugt wird. Zudem wurde im Bereich der sonstigen Chancen genannt, dass der Flugplatzbetreiber durch die Einführung der neuen EASA-Vorgaben an GHSP auch die Kompetenz bekommt, den GHSP dahingehend zu überprüfen. Durch die Verbindlichkeit hinter den neuen Regularien muss das Zusammenspiel zwischen Flugplatzbetreiber und GHSP eingehalten werden. Dies kann somit durch den Flugplatzbetreiber unter Umständen geprüft und eingefordert werden. Auf Seiten des GHSP wurde weiterführend noch genannt, dass dieser durch die Einführung des Veränderungsmanagement-Prozesses, bei dem geplante Änderungen zunächst strukturiert hinsichtlich der Konformität überprüft werden, sicherstellen kann, dass er bei Änderungen konform ist. Durch die geforderte Abstimmung der Behörde können Abweichungen frühzeitig identifiziert und ggfs. eliminiert werden.

Auch im Bereich der Risiken gibt es einige sonstige Aspekte, wie die praktische Umsetzung der neuen Anforderungen an GHSP (21) und das Risiko von operativen Einschränkungen (11), etwa dass die Mitarbeiter mehr Schulungen benötigen und somit weniger Mitarbeiter für die eigentliche Kernarbeit der GHSP zur Verfügung stehen, was operative Flugverspätungen induzieren könnte. Zudem besteht das Risiko, dass mangels zentraler Steuerung nicht alle Systempartner den gleichen Wissensstand haben.

6. Interpretation

Politische Chancen überwiegen im Vergleich zu den ökonomischen, sozialen und technologischen Chancen. Die Unterkategorien zeigen, dass die meisten Aspekte aller Befragten im Bereich der Verbesserung der Sicherheit genannt wurden. Neben den nicht vorhandenen technologischen Chancen sowie weiteren Einzelnennungen sehen die Stakeholder die kleinste Chance im Bereich der Kostensenkung. Lediglich drei Aspekte wurden im Zuge der Interviews hierzu genannt.

GHSP sehen sowohl absolut gesehen als auch im Vergleich zu den anderen befragten Systempartnern die meisten Chancen in der neuen Regulierung, LVG die wenigsten. Flughafenbetreiber sehen die größte Chance in der Harmonisierung von Anforderungen, GHSP, LVG und externe Berater hingegen in der Verbesserung der Sicherheit und die Vertreter der EASA in der mit der Regulierung einhergehenden Verbindlichkeit der Anforderungen.

Die ökonomischen Risiken überwiegen die anderen Risikokategorien deutlich. Fast doppelt so viele Nennungen im Vergleich zu den politischen, sozialen und sonstigen Risiken wurden identifiziert. Die geringste Anzahl an Nennungen erfolgte im Bereich der technologischen Risiken. Werden die Unterkategorien betrachtet, so wird deutlich, dass das Risiko des zusätzlichen Arbeitsaufwandes aus Sicht aller Systempartner an erster Stelle steht. Darauf folgen die Herausforderung der praktischen Umsetzung sowie die Gefahr einer unzureichenden Personalkapazität. Auch eine damit einhergehende Kostensteigerung und die fehlende Akzeptanz und Awareness für die neuen EASA-Anforderungen wurden mehrmals genannt. Als geringstes Risiko können neben einer speziellen Einzelnennung das Konfliktpotenzial und der Datenschutz bzw. die Datensicherheit identifiziert werden. Beide Aspekte wurden lediglich fünf Mal genannt.

Absolut betrachtet sehen die GHSP auch die meisten Risiken in der neuen Regulierung, gefolgt von den LVG und externen Beratungsunternehmen. Flughafenbetreiber und die EASA hingegen sehen im direkten Vergleich der absoluten Zahlen eher geringe Risiken. Das gravierendste Risiko aus Sicht der GHSP ist mit deutlichem Abstand die Kostensteigerung. GHSP fürchten, dass die neue EASA-Regulierung und die daraus resultierenden Anforderungen zu zusätzlichen Kosten führen. Aus Sicht der LVG stellt das Zusammenspiel der EASA-Regulierung mit den bereits vorhandenen Industriestandards das größte Risiko dar. Es wurde deutlich, dass diese Schnittstelle und das Zusammenspiel zwischen der EASA-Regulierung und der kommerziellen ISAGO-Zertifizierung noch nicht klar sind. Auch die externen Berater sehen das größte Risiko zum einen in der Kostensteigerung, zum anderen aber auch in einer langwierigen und möglicherweise ineffektiven Umsetzung, die aufgrund der Komplexität der Anforderungen entstehen könnte. Für die Flughafenbetreiber stellt vor allem die praktische Umsetzung eine große Herausforderung dar. Die EASA hat Bedenken hinsichtlich Akzeptanz der neuen Regularien und sieht eine fehlende Akzeptanz sowie ein unzureichendes Bewusstsein als größtes Risiko bei der Einführung der Anforderungen.

Würden die Chancen und Risiken gemeinsam betrachtet und die Anzahl der genannten Aspekte einander ungewichtet gegenüberstellt, könnte geschlossen werden, dass die Flughafenbetreiber als einzige Stakeholdergruppe den neuen Regularien offen gegenüberstehen, während bei allen anderen Stakeholdern die Risiken anzahlmäßig ähnlich hoch sind oder sogar überwiegen. Aus deren Perspektive überwiegen die Chancen, die aus der Regulierung der GHSP entstehen. Vor allem die Harmonisierung der Vorgaben sowie das Verfolgen gemeinsamer Ziele bieten aus Sicht des Flughafenbetreibers erhebliche Chancen. Die GHSP selbst sowie die EASA blicken auf Basis der erläuterten Chancen und Risiken und der Anzahl an genannten Aspekten rechnerisch neutral auf die Einführung der Anforderungen, da beide Systempartner Chancen und Risiken in ähnlicher Anzahl nannten. Auffällig ist, dass die LVG und externen

Berater mehr Risiken als Chancen in der Einführung und anschließenden Umsetzung der Anforderungen sehen. Gravierende Risiken aus ihrer Sicht sind das aktuell unklare Zusammenspiel mit den Industriestandards und das damit einhergehende Risiko, dass diese von der EASA nicht akzeptiert werden. Weiterhin wird die praktische Umsetzung seitens der Systempartner als große Herausforderung angesehen.

V. Schluss

1. Zusammenfassung und Fazit

Ein funktionierendes Zusammenspiel der verschiedenen Systempartner ist wichtig, um die Abfertigungsprozesse an Flughäfen effektiv und effizient durchführen zu können, auch als ein Baustein für pünktliche Flüge. Entscheidende Systempartner sind dabei neben den Bodenverkehrsdienstleistern auch die Luftverkehrsgesellschaften, Flugplatzbetreiber und die Flugsicherungen.

Um die Abfertigungsprozesse und die damit einhergehende Zusammenarbeit zwischen den genannten Stakeholdern am Flugplatz zu verbessern, entwickelt die Europäische Luftsicherheitsagentur EASA aktuell neue Anforderungen im Zuge der „Rulemaking Task 0728“ (RMT.0728). Diese richten sich an GHSP und regulieren u. a. die Zusammenarbeit mit anderen Systempartnern. Ein von der EASA bereits veröffentlichter erster Entwurf beinhaltet behördliche, organisatorische und operative Regularien. Behördliche Anforderungen richten sich dabei an die zuständige Aufsichtsbehörde. Organisatorische Anforderungen regulieren die Organisationsstruktur sowie die organisatorischen Kompetenzen und personelle Angelegenheiten der GHSP. Operative Regularien setzen Rahmenbedingungen und Anforderungen für die Durchführung der operativen Abfertigungsprozesse.

Das übergeordnete Ziel dieses Beitrags war die Identifizierung von Chancen und Risiken, die aus den neuen EASA-Anforderungen aus Sicht der relevantesten Stakeholder resultieren. Dafür wurden die Anforderungen aus RMT.0728 zunächst ausführlich deskriptiv dargestellt und der aktuelle Stand in den Entwicklungsprozess der EASA eingeordnet. Aufbauend darauf wurden Chancen und Risiken im Zuge von zehn Experteninterviews auf Basis halbstandardisierter Fragebögen mit Vertretern von GHSP, LVG, Flugplatzbetreibern, der EASA sowie Beratungsunternehmen ermittelt und mit Hilfe der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring ausgewertet und systematisiert.

Aus Sicht der Stakeholder existieren zahlreiche Chancen und Risiken, die sich in die Oberkategorien „politisch“, „ökonomisch“, „sozial“ und „technologisch“ sowie „Sonstiges“ und sodann in weitere Unterkategorien gliedern lassen. Das Ergebnis der Inhaltsanalyse zeigt deutlich, dass jeder Stakeholder sowohl Chancen als auch Risiken sieht, die mit der neuen Regulierung einhergehen. Allerdings sieht der Flugplatzbetreiber als einziger befragter Stakeholder mehr Chancen als Risiken. Vor allem aus Sicht der LVG und Beratungsunternehmen konnten deutlich mehr Risiken identifiziert werden.

Die größte Chance aus Sicht der Stakeholder ist die der Verbesserung der Sicherheit. Darauf folgen die positiven Aspekte der Harmonisierung sowie die hinter den

neuen Regularien stehende Verbindlichkeit. Das größte Risiko ist der potenziell höhere Arbeitsaufwand, der mit dem Inkrafttreten der neuen Regularien seitens der Befragten zu erwarten ist. Damit einhergehend hängen auch die weiteren genannten Risiken der langwierigen praktischen Umsetzung, der fehlenden Akzeptanz und Awareness sowie eine zu erwartende Kostensteigerung und unzureichende Personalkapazität zusammen.

2. Limitationen

Inhaltlich entsprechen die dargestellten Regularien dem Arbeitsstand der EASA von Mai 2023, der zum Zeitpunkt der Einreichung im Januar 2024 weiterhin aktuell war. Ob die bislang vorliegenden Entwürfe schlussendlich von der EU-Kommission vollumfänglich akzeptiert und in Form einer verbindlichen EU-Verordnung erlassen werden, ist zum aktuellen Zeitpunkt unklar.

Methodisch ist die Stichprobe von zehn Befragten eher gering gewählt. Zwei Experten pro Kategorie (GHSP, LVG, EASA, Flugplatzbetreiber, Beratungsunternehmen) sind im Verhältnis zur Zahl der betroffenen Systempartner relativ wenig. Vor allem bei den GHSP wäre eine größere Anzahl an befragten Experten aussagekräftiger. Dies ließ sich allerdings aus Kapazitätsgründen nicht realisieren.

Die ausgewählten zehn Experten der verschiedenen Systempartner bieten zwar einen ersten Überblick über das Luftverkehrssystem, jedoch kann dieser subjektiv und von verschiedenen Rahmenbedingungen geprägt sein. Zu diesen Rahmenbedingungen zählen beispielsweise die Standorte der Befragten. Acht der zehn Befragten arbeiten in Deutschland, weswegen eine Übertragung der Ergebnisse auf die gesamte EASA-Zielgruppe, welche sich aus Systempartnern mit Tätigkeitsorten innerhalb der Europäischen Union und einigen weiteren Staaten zusammensetzt, möglicherweise nur bedingt möglich ist. Die befragten Flugplatzbetreiber befinden sich außerdem beispielsweise beide in Nordrhein-Westfalen, weswegen sogar innerhalb Deutschlands eine standortbezogene Verzerrung der Daten existieren könnte.

Vor allem innerhalb der Gruppe der GHSP wurde in diesem Fall der Erhebung nicht weiter differenziert. Es fand keine Unterscheidung zwischen kleinen und großen oder globalen und lokalen GHSP statt. Des Weiteren wurde nicht zwischen eigenständigen unabhängigen GHSP und Selbstabfertigern der LVG unterschieden. Auch GHSP, die beispielsweise als Tochterunternehmen von der Flughafenbetreibergesellschaft agieren, wurden nicht separat betrachtet. In dieser Datenerhebung wurden die beiden befragten GHSP vollumfänglich gleichbehandelt, obwohl sich beide in der Kapitalstruktur und der globalen Verbreitung deutlich voneinander unterscheiden.

Zudem wurden die zuständigen Aufsichtsbehörden und andere weitere Systempartner, wie beispielsweise die Flugsicherung, nicht weiter betrachtet. Auch hat keine Einordnung der EASA-Anforderungen in Bezug auf andere internationale Standards und Regularien im Zuge dieser Arbeit stattgefunden.

Die Auswertung nach Häufigkeit genannter Kategorien beinhaltet schließlich keinerlei Gewichtung.

3. Ausblick und Empfehlungen

Die Erkenntnisse dieses Beitrags könnten für eine weitere Betrachtung und Analyse der einzelnen Systempartner sowie von Empfehlungen genutzt werden. Die Anforderung an die vermehrte Kommunikation zwischen GHSP und Flugplatzbetreiber und das damit einhergehende Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit kann beispielsweise nur erreicht werden, wenn Plattformen geschaffen werden, um diese Kommunikation auch zu gewährleisten. Dies könnte beispielsweise in Form von regelmäßigen Treffen, Komitees oder auch durch automatisierte Meldungen von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen geschehen.

Bezüglich der Risiken sollten Abhilfemaßnahmen abgeleitet und implementiert werden, damit die identifizierten Risiken gar nicht erst eintreten. Maßnahmen für das Eindämmen identifizierter Risiken oder Herausforderungen könnten beispielsweise Abstimmungstermine mit den anderen Systempartnern oder bereits jetzt einzuplanende Schulungen sein. Zudem sollte auch künftig die Weiterentwicklung der Anforderungen unter Einbeziehung der Stakeholder weiterverfolgt werden, da diese ja noch nicht abgeschlossen ist und aus Sicht der Stakeholder unbedingt vermieden werden sollte, dass diese durch Entwicklungen „abgehängt“ werden.

Für eine detailliertere Ermittlung von Auswirkungen auf die Systempartner könnte eine weitere, methodisch sowie inhaltlich auf den erfolgten Interviews aufbauende Datenerhebung stattfinden, welche bspw. innerhalb der Gruppe der GHSP zumindest zwischen kleinen und großen bzw. lokalen und global tätigen Akteuren unterscheidet und ggf. eine Wichtigkeit der genannten Aspekte mit abfragt. Außerdem sollte der Unterschied zwischen den Rahmenbedingungen der selbstständigen GHSP zu den Selbstabfertigern der LVG und den GHSP-Organisationen von Flugplatzbetreibern aufgegriffen werden.

Abstract

The article “New EASA requirements for ground handling service providers – opportunities and risks for the various air transport system partners” identifies opportunities and risks arising from new requirements of the European Union Aviation Agency (EASA) for Ground Handling Service Providers (GHSP) from Rulemaking Task 0728.

After summarizing these new requirements, an evaluation of expert interviews with representatives of ground handling service providers, airlines, airport operators, EASA and consulting firms is carried out using Mayring’s qualitative content analysis. The categorization is based on the distinction between opportunities and risks as well as the so-called PEST criteria (political, economic, social, technological).

All stakeholders see both opportunities and risks associated with the new regulation, with the opportunities outweighing the risks only from the perspective of the aerodrome operators. Overall, the improvement in flight operational safety is identified as the greatest opportunity, while the potentially higher workload is identified as the main risk.