

## **Nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über Flughafenentgelte Fragen und Antworten zur effizienten Wirtschaftsführung der deutschen Flughäfen**

### **Warum stimmt die Behauptung nicht, Flughäfen wollten nicht effizient arbeiten?**

Flughäfen arbeiten wirtschaftlich und effizient. Es bleibt ihnen auch gar nichts anderes übrig.

- Bei den deutschen Flughäfen handelt es sich um mittelständische Unternehmen. Die Vorstände und Geschäftsführer der Flughäfen sind ihren privaten und öffentlichen Aktionären und Gesellschaftern zu einer effizienten Wirtschaftsführung verpflichtet.
- Die mittelständischen Flughafenunternehmen sehen sich zwei großen Fluggesellschaften in Deutschland gegenüber. Auf Lufthansa und Air Berlin entfallen im deutschen Markt mehr als 70% des Verkehrs. Aus dieser Situation resultiert seit Jahren ein hoher Druck auf die Preise.
- Dem Marktdruck der Fluggesellschaften und dem Wettbewerb untereinander begegnen die Flughäfen mit Programmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und zur Kostenreduzierung. Tatsächlich haben die Flughäfen die erzielten Produktivitätsfortschritte an die Fluggesellschaften weitergegeben. Seit Jahren sinken die Entgelte pro Passagier.
- Der Bau und Betrieb der hochleistungsfähigen Flughafeninfrastruktur ist zum Verlustgeschäft geworden. An allen Flughäfen decken die Entgelte nicht mehr die Kosten von Infrastruktur und Flugbetrieb! Finanzierungen für Erweiterungsinvestitionen werden zunehmend schwieriger. Für den neuen Großflughafen Berlin-Brandenburg-International waren Bürgschaften von Bund, Land und Senat für eine Finanzierung durch öffentliche Banken erforderlich.
- Die deutschen Flughäfen möchten nicht zu Subventionsempfängern werden. Die Flughäfen in Deutschland bekommen als einziger Verkehrsträger keinen Euro aus dem Bundeshaushalt. Die Flughäfen bekennen sich zur Nutzerfinanzierung. Zu einer zukunftsweisenden Nutzerfinanzierung gehört allerdings, dass dringend erforderliche Mittel für Investitionen und Betriebskosten aus eigener Kraft erwirtschaftet werden können. Hierzu sind kostendeckende Entgelte unerlässlich.

Das vordergründige Argument einer vermeintlichen Ineffizienz der deutschen Flughäfen entpuppt sich bei näherem Hinsehen als neuerlicher Versuch der Fluggesellschaften, ihre eigenen Kostenstrukturen zu optimieren. Dies gilt in gleichem Maße für die ständige Forderung nach Anrechnung von sogenannten Non-Aviation-Erlösen bei der Festsetzung der Entgelte.

Weitere Preiszugeständnisse der Flughäfen an die Airlines lassen sich nur auf Kosten der Qualität der Abfertigungs- und Serviceleistungen oder der Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter erzielen oder zu Lasten der öffentlichen Hand. Keine dieser drei Alternativen kann gewollt sein.

## **Flughäfen bekennen sich zu Wirtschaftlichkeit und Effizienz!**

### **Aber warum lehnen die Flughäfen gesetzliche Vorgaben zur „effizienten Wirtschaftsführung“ ab? Warum wenden sich die deutschen Flughäfen gegen eine Effizienzregulierung?**

- **Regulierung der Flughäfen würde die Marktverhältnisse auf den Kopf stellen**

Auf die über 23 als international klassifizierten Verkehrsflughäfen in Deutschland entfällt ein kumulierter Jahresumsatz von unter 5 Mrd. Euro. Alleine die Deutsche Lufthansa AG erwirtschaftet einen Jahresumsatz von über 25 Mrd. Euro. Die beiden großen Airlinegruppen DLH und Air Berlin teilen sich 70% des deutschen Luftverkehrsmarktes untereinander auf. Diesem faktischen Duopol der Airlines auf der Nachfrageseite steht eine Vielzahl von Flughäfen auf der Angebotsseite gegenüber. Flughäfen stehen im wirksamen Wettbewerb untereinander und mit anderen europäischen Flughäfen um die Stationierung von Flugzeugen.

- **Flughäfen würden Investitionsanreiz und unternehmerische Freiheit verlieren**

Vorgaben wie im BMVBS-Gesetzesentwurf für eine Nachweispflicht, dass die „konkrete Leistungserbringung den Grundsätzen einer effizienten Wirtschaftsführung“ entspricht, würden dazu führen, dass die Flughäfen für jede Leistungsart eine Rechtfertigung abgeben müssten. Somit wäre es künftig in das Benehmen der Fluggesellschaften gestellt, welche Qualität der Flughafen im Winterdienst anbieten darf, ob neue Infrastruktur entwickelt werden kann oder wie der Flughafen die Klimatisierung im Terminal vorzunehmen hat.

Dem Flughafen wären nicht nur alle Investitionsanreize genommen, er müsste auch einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in seine unternehmerische Freiheit hinnehmen. Die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur würde somit von der kurzfristig ausgelegten Kostenoptimierung der Airlines abhängig gemacht.

- **Flughäfen hätten keine Sicherheit mehr auf Zahlungen der Fluggesellschaften – Kalkulationsrechnungen gingen nicht mehr auf**

Bereits heute unterliegen die Flughafenentgelte der permanenten Billigkeitsprüfung durch Landesbehörden und Gerichten. Das Rechtsverhältnis zwischen den Flughäfen und den Fluggesellschaften unterliegt dem Zivilrecht. Verweigern die Fluggesellschaften die Zahlung, müssen die Flughäfen ihre Forderungen vor den Zivilgerichten geltend machen und im Prozess die Angemessenheit ihrer Entgelte beweisen. Dies ist nicht selten der Fall und dauert in der Regel Jahre, bis der Flughafen seine behördlich genehmigten Entgelte bekommt.

Durch die Verpflichtung zum Nachweis einer „effizienten Wirtschaftsführung“ könnten die Fluggesellschaften Entgeltverhandlungen durch Einsprüche und Nachfragen solange hinauszögern bzw. Entgeltzahlungen verweigern, bis Investitionsentscheidungen des Flughafens unter einem hohen Ausfallrisiko stünden. Jede Investitions- und Finanzierungsrechnung würde ihre belastbaren Grundlagen verlieren.

- **Flughäfen drohen „Englische Verhältnisse“**

Die Praxis hat gezeigt, dass staatliche Regulierung bei Flughäfen zu einer ineffizienten Ressourcen Allokation und zu Investitionsstaus führen. In der Welt der Flughäfen spricht man von „Englischen Verhältnissen“.

In Deutschland kennen Verkehrspolitiker ein vergleichbares Beispiel: Die Berliner S-Bahn. Ein Unternehmen, das zur Erfüllung von Renditevorgaben bei Investitionen und Kundenservice jahrelang hinter den Anforderungen zurückblieb.