

ADV-Position

Bewährten Rechtsrahmen in Deutschland erhalten

Kein weiterer Regulierungsbedarf bei den Flughafenentgelten!



Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Flughafenentgelt ist am 14. März 2009 in Kraft getreten und muss innerhalb von 24 Monaten in nationales Recht umgesetzt werden. Die neue Entgeltrichtlinie ist aus Sicht der deutschen Flughäfen insofern ein Erfolg, als sie die EU-Mitgliedstaaten, insbesondere die osteuropäischen Beitrittsländer, auf gemeinsame Regeln der Festlegung von Flughafenentgelten verpflichtet, gleichzeitig aber den Spielraum für die bislang bewährten Verfahren erhält. Dies betrifft aus deutscher Sicht insbesondere die Verhinderung einer zentralen Regulierungsbehörde und Erhalt des Delegationsmodells, die Beibehaltung der Wahlfreiheit des Geschäftsmodells (Dual Till) und die

Möglichkeit zur Vorfinanzierung der Flughafeninfrastruktur. Angesichts der Versuche einiger Fluggesellschaften und ihrer Verbandsvertreter, den Prozess der Umsetzung in nationales Recht zu ihren Gunsten zu beeinflussen, hat der Flughafenverband ADV die wichtigsten Fakten zusammengestellt, um die in Brüssel erreichten Kompromisse zu sichern.

Bewährter Rechtsrahmen in Deutschland – Keine zentrale Regulierungsbehörde, keine neue Bürokratie!

- Forderungen nach einer zentralen Regulierungsbehörde in Deutschland entbehren jeglicher Grundlage. Zusätzlicher Regelungsbedarf seitens der EU mag noch für einige Länder Osteuropas bestehen, nicht aber für Deutschland. Hier existiert bereits seit Jahren ein bewährter Rechtsrahmen zur Festsetzung und Genehmigung von Flughafenentgelten sowie zur gerichtlichen Überprüfung in Streitfällen. Zuständige Genehmigungsbehörden sind die jeweiligen Landesluftfahrtbehörden, die zu den von den Flughäfen beantragten Änderungen ihrer Entgeltordnungen Anhörungen der Nutzer durchführen und die Entgelte genehmigen. Die Prüfung der Angemessenheit der Entgelte unterliegt der Kontrolle durch unabhängige Gerichte und Kartellbehörden.
- Die Verfahren in Deutschland sind eingespielt und haben sich bewährt. Die Landesluftfahrtbehörden nehmen bereits größtenteils die im EU-Richtlinienentwurf genannten Aufgaben einer Aufsichtsbehörde wahr. Es besteht insofern kein sachlicher Anlass, die Aufgaben der Landesluftfahrtbehörden einer neuen Behörde zu übertragen. Dies würde im Ergebnis nur neue Bürokratie schaffen und die föderalen Strukturen in Deutschland aushebeln.

Nachfrageoligopol der Fluggesellschaften trifft in Deutschland auf eine Vielzahl von Flughafendienstleistern.

- Regulierungsbehörden mögen in Wirtschaftszweigen sinnvoll sein, in denen ein oder wenige große Anbieter eine Vielzahl von Nachfragern aufgrund ihrer Marktmacht dominieren. Dies trifft etwa auf die Energiebranche zu. In der Luftverkehrswirtschaft ist das Verhältnis von Anbietern und Nachfragern jedoch

genau umgekehrt: Durch den Konsolidierungsprozess in der Airline-Branche nehmen an manchen Flughäfen einzelne Airlines mit über 50 Prozent Anteil bereits eine marktbeherrschende Stellung ein. Faktisch diktieren hier die dominierenden Airlines die Preise.

- Die drei großen Airlinegruppen in Deutschland – Lufthansa, Air Berlin und Tuifly – teilen sich 70 Prozent des Marktes auf. Diesem Nachfrageoligopol stehen alleine 45 Flughäfen gegenüber, die im Flughafenverband ADV organisiert sind. Diese stehen in einem starken Wettbewerb und müssen um jede einzelne Flugverbindung kämpfen. Der größte Airlinekunde, die deutsche Lufthansa AG, erwirtschaftet allein viermal soviel Umsatz wie die 20 größten Flughäfen zusammen.

Erhalt der Wahlfreiheit des Geschäftsmodells - Erzwungener Single Till würde den Airlines Zugriff auf die Non-Aviation-Einnahmen der Flughäfen verschaffen.

- Die beiden klassischen Geschäftsfelder der Flughäfen, der Flughafenbetrieb und die Bodenverkehrsdienste, sind in den letzten Jahren aufgrund des Kostendrucks, der durch die Nachfragemacht der Airlines und die EU-Liberalisierung entstanden ist, zu einem Zuschussbetrieb geworden. Es war daher notwendig und konsequent, dass sich die Flughäfen zusätzliche Erwerbsquellen erschlossen haben. Sie tun dies, indem sie Parkplätze, Restaurants oder Läden betreiben bzw. vermieten. Heute verdienen die Flughäfen nur noch in diesem Non-Aviation-Bereich angemessen. Einzig die hier erwirtschafteten Gewinne ermöglichen es, der sozialen Verantwortung gegenüber den Beschäftigten gerecht zu werden.
- Ebenso wie die Flughäfen haben auch die Airlines erfolgreich ihre Geschäftsfelder diversifiziert. Konsequenterweise müsste dann auch von ihnen verlangt werden, Gewinne von einem Geschäftsfeld zum anderen zu verschieben, um damit etwa Flugtickets für die Passagiere zu subventionieren.
- Die Konsequenz der Einführung eines erzwungenen Single-Till-Modells wäre eine massive Beeinträchtigung der unternehmerischen Freiheit der Flughäfen. Jeder Anreiz, effizient und kostengünstig zu wirtschaften, würde entfallen. Flughäfen in Deutschland zeichnen sich heute durch das höchste Qualitätsniveau in Europa

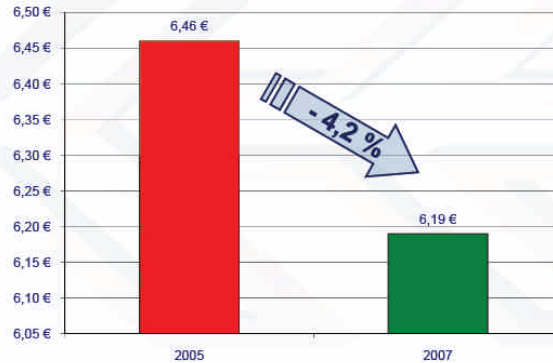
hinsichtlich Servicequalität und Pünktlichkeit aus. Diese Leistungsmerkmale kommen dem Standort Deutschland insgesamt und im Besonderen den Fluggesellschaften und Passagieren zugute. Würden die Anreize zum wirtschaftlichen Handeln zerstört, drohte eine dauerhafte Subventionierung durch die öffentlichen Anteilseigner.

Von der Möglichkeit zur Vorfinanzierung der Flughafeninfrastruktur profitieren alle Nutzer des Flughafens!

- Die ADV-Flughäfen nutzen heute ihre Gewinne aus dem Non-Aviation-Geschäft, um in die Leistungsfähigkeit ihrer Infrastruktur zu investieren, was von der öffentlichen Hand nicht mehr geleistet werden kann. Von den Investitionen profitieren alle Nutzer des Flughafens. Wäre dies nicht mehr möglich, so käme es zu englischen Verhältnissen. Nirgendwo sonst sind die Flughafenanlagen so schlecht und die Zahl der verlorenen Gepäckstücke und der verspäteten Flugzeuge so hoch wie im Mutterland des Single-Till.
- Die von den Fluggesellschaften als Nutzer bezahlten Entgelte decken bereits heute nicht die tatsächlichen Kosten der Flughafeninfrastruktur. Die Flughäfen nehmen aufgrund des Wettbewerbsdrucks und der Verhandlungsmacht der Airlines bereits heute hohe Kostenunterdeckungen hin. Die ADV schätzt, dass die Kostenunterdeckung im Geschäftssegment Aviation bei allen deutschen Flughäfen bei ca. 300 Mio. Euro liegt. Der Vorwurf, die Flughäfen würden überhöhte Entgelte zur Finanzierung der Kosten des Bahn- und Terminalsystems verlangen, entbehrt somit jeder Grundlage.

Als faire Systempartner unterstützen die Flughäfen durch moderate Flughafenentgelte die Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften – Vorwürfe der Preistreiberei sind haltlos.

Die Flughäfen steigern ihre Effizienz und geben die Produktivitätsfortschritte an ihre Kunden weiter. Die Flughafenentgelte pro Passagier sind in den letzten Jahren gesunken!

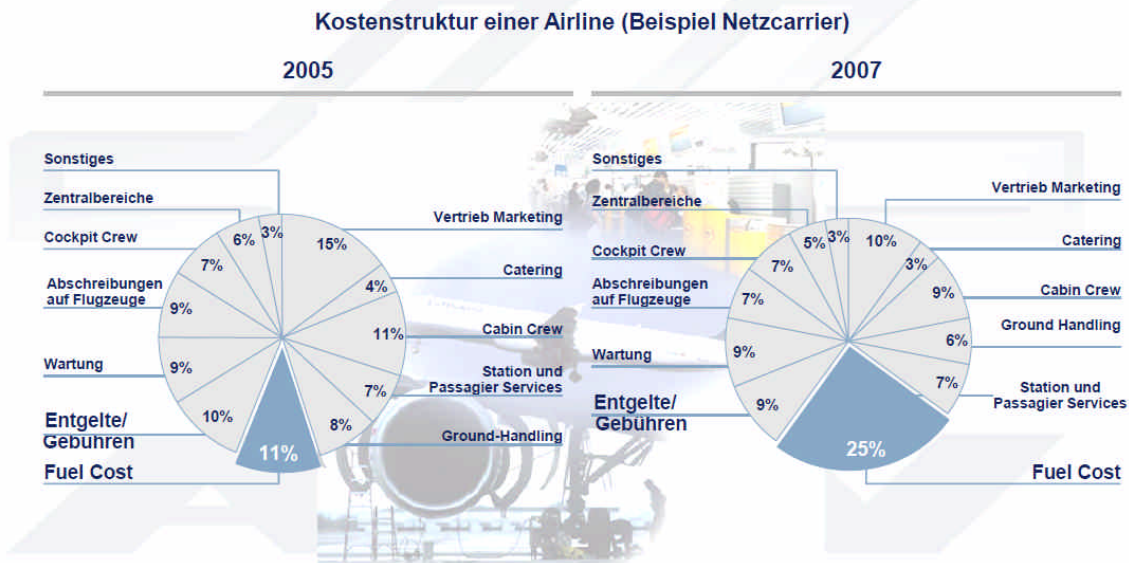


Die Flughafenentgelte sind inflationsbereinigt sogar um 3% - 4% p. a. gesunken.

- Tatsächlich ist es so, dass die Flughäfen durch moderate Flughafenentgelte die Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften unterstützen. Die Flughafenentgelte pro Passagier sind in den letzten fünf Jahren jährlich um nominal ein bis zwei Prozent gesunken, von 2005 bis 2007 sogar um 4,2 Prozent. Unter Berücksichtigung der jährlichen Inflationsrate lag der jährliche Rückgang real sogar bei drei bis vier Prozent. Die deutschen Flughäfen haben damit ihre Effizienzsteigerungen an die Fluggesellschaften weitergegeben.

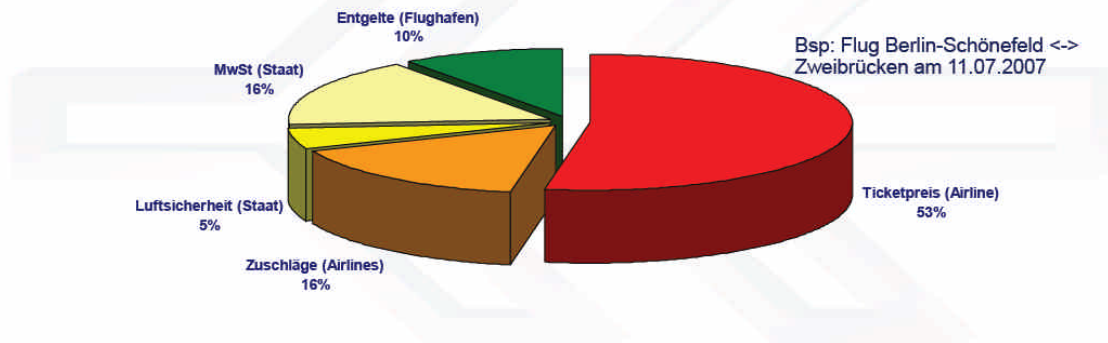
Fairness und Transparenz gegenüber Systempartnern und Passagieren - Kostentreiber der Airlines liegen nicht bei den Flughäfen

Insbesondere die gestiegenen Fuel-Kosten machen den Airlines das Leben schwer. Der Kostendruck wird auf die Lieferanten abgewälzt



- Zudem sind die Flughafenentgelte nicht die Kostentreiber der Airlines, das zeigen Kostenstrukturvergleiche der Fluggesellschaften über mehrere Jahre. Nicht die Flughafenengebühren, sondern die Gebühren für die Flugsicherung (DFS) und die Sicherheitsgebühren (BMI) sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Diese Gebühren kommen jedoch nicht den Flughäfen zugute. Die Flughafenentgelte machen nur einen kleinen Teil (weniger als 10%) der unter „Steuern und Gebühren“ auf dem Flugticket aufgeführten Beträge aus, ein größerer Teil geht an den Staat (Sicherheitsgebühr, MwSt.). Der größte Teil sind jedoch Zuschläge, die Fluggesellschaften erheben, um ihre Nettoticketpreise niedrig halten zu können.

Die Wahrheit zur sog. Tax-Box: „Steuern und Gebühren“ ermöglichen es den Airlines die Nettoticketpreise niedrig zu halten !



Flughafenentgelte machen nur einen kleinen Teil der auf dem Ticket ausgewiesenen „Steuern und Gebühren“ aus. Der größte Teil sind Zuschläge, die die Airlines zur Deckung der eigenen Kosten nutzen.

Berlin, 10. September 2009