



Kurzstatement zur Flughafenregulierung in Deutschland

Daniel Richter - Monopolkommission

29. Juni 2017, Berlin

Konferenz „Verkehrsökonomik und –politik“

Die Monopolkommission berät die Bundesregierung in Wettbewerbsfragen



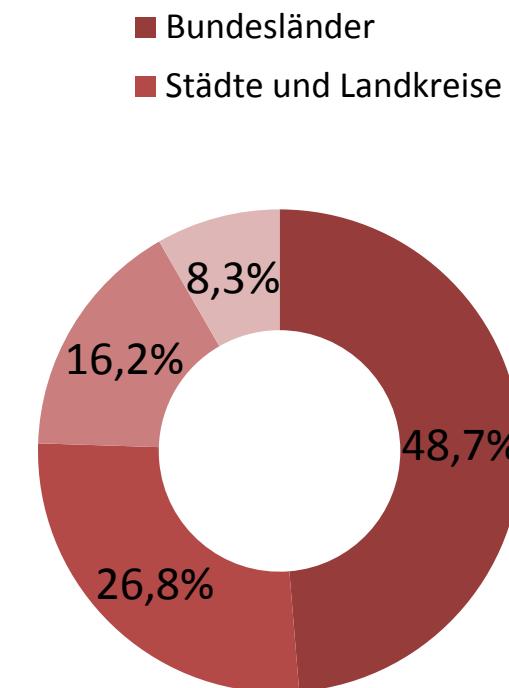
- Die Monopolkommission berät die gesetzgebenden Körperschaften in den Bereichen:
 - Wettbewerbspolitik
 - Wettbewerbsrecht und
 - Regulierung
- 5 Kommissionsmitglieder, Geschäftsstelle in Bonn mit derzeit 13 Wissenschaftlern und weiteren 3 Mitarbeitern
- Gutachten im Bereich Verkehr:
 - Sondergutachten Bahn (alle 2 Jahre)
 - XXI. Hauptgutachten (Taximärkte, **Flughafenregulierung**)



- Gesetzliche Grundlage für die Entgeltregulierung ist EU-Richtlinie 2009/12/EG, die in Deutschland im § 19b LuftVG umgesetzt wurde:
- Entgeltordnungen werden durch die jeweiligen Flughafenbetreiber veröffentlicht und von den zuständigen **Landesluftfahrtbehörden** genehmigt, wenn die Entgelte nach „geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien“ geregelt sind.
- Mindestens einmal im Jahr findet eine **Konsultation** unter Beteiligung der Flughafennutzer statt.
- Weitere Kriterien:
 - Angemessenheit (Verhältnis Entgelthöhe und tatsächliche Kosten)
 - Orientierung an einer effizienten Leistungserstellung

- Flughäfen erhoben im Jahr 2015 Entgelte in Höhe von insgesamt 2,8 Mrd. Euro.
 - Die Entgeltgenehmigung erfolgt in Deutschland dezentral durch Landesbehörden.
 - Bemängelt werden uneinheitliche Verfahren, mangelnde Transparenz und eine fehlende Unabhängigkeit der Behörden.
- Entgeltgenehmigung sollte einer zentralen unabhängigen Behörde übergeben werden

**Durchschnittlich Verteilung
der Anteile an den 10 größten
Flughäfen in Deutschland**



Quelle: ADV

Vor- und Nachteile einer zentralen Entgeltregulierung



- Auflösung der Doppelrolle zahlreicher Bundesländer gegenüber „ihren“ Flughäfen. Vermeidung möglicher Interessenskonflikte.
- Aber: Auch der Bund hält Anteile an einzelnen Flughäfen (BER: 26,0%; CGN: 30,94 %; MUC: 26,0%)
- Erzielung von Skaleneffekten bezüglich der Regulierungserfahrung
- Konsistenter und verlässlichere Regulierungspraxis
- Deregulierungspotenzial wird eher genutzt (abgestufte Regulierungsintensität in Abhängigkeit von Marktverhältnissen)
- Größere Distanz der Regulierungsbehörde zu den Flughäfen

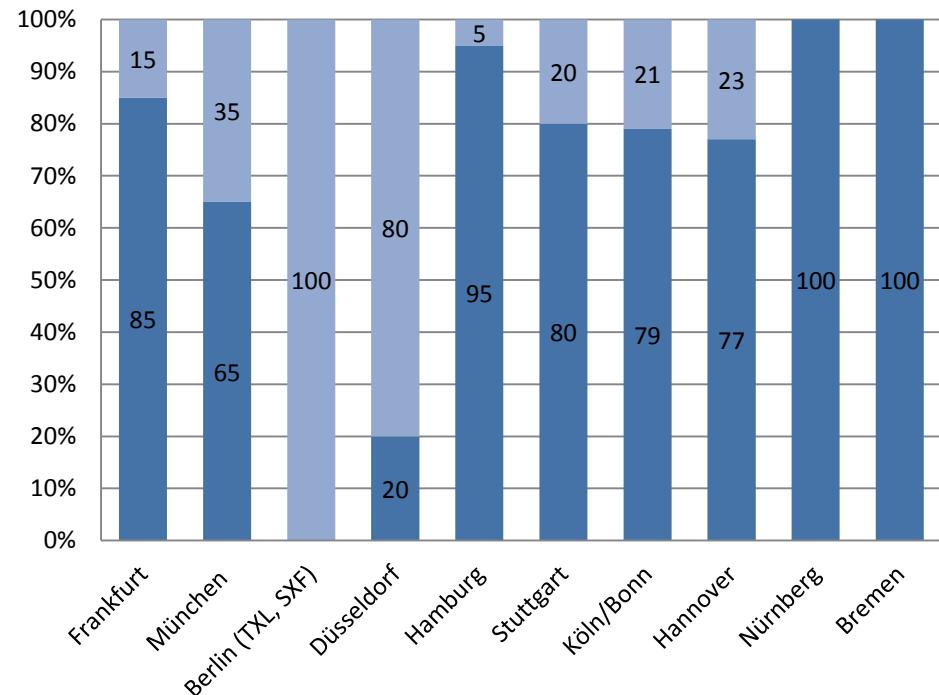
Markt für Bodenabfertigung weiter öffnen



- Der Markt für luftseitige Abfertigungsdienste (Reinigen, Betanken etc.) wurde durch eine EU-Richtlinie 1996 für unabhängige Drittanbieter geöffnet.
- An vielen Flughäfen dominieren weiterhin die flughafeneigenen Anbieter (siehe Abb.)
- Es sollten mehr unabhängige Anbieter zugelassen werden
- Die Lizenzvergabe sollte transparenter und diskriminierungsfrei gestaltet werden – am besten durch eine unabhängige Behörde.

Markanteile von Bodenverkehrsdiensleistern an ausgewählten deutschen Flughäfen

■ Flughafen/Tochter ■ unabhängiger Drittanbieter



Quelle: BDF, VDF; Stand Mai 2016

- An stark frequentierten Flughäfen sind Slots knapp und sollten daher möglichst effizient vergeben werden. Fehlende Slots sind die bedeutendste Markteintrittsbarriere für Fluggesellschaften.
 - Flughafen-Slots werden derzeit administrativ durch einen Flughafenkoordinator auf Basis von Großvaterrechten vergeben.
 - Durch marktbaserte Mechanismen wie Auktionen und Handel ließe sich die Slot-Vergabe effizienter machen, damit bestehende Flughafeninfrastruktur besser genutzt werden kann.
- Primärvergabe: ein Teil der Slots sollte durch Auktionen vergeben werden (z. B. 10 %); der Rest weithin durch Großvaterrechte
- Sekundärhandel: Der Slot-Handel zwischen Fluggesellschaften sollte ausdrücklich gestattet werden (Bsp. USA).



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Daniel Richter

Monopolkommission
Heilsbachstraße 16
53123 Bonn

Tel.: +49 (0)228-338882-48
Fax: +49 (0)228-338882-33
E-Mail: daniel.richter@monopolkommission.bund.de