

Flughafenregulierung in Deutschland

Bernhard Persch, Flughafenverband ADV

29. Juni 2017

Worum geht`s?

- » Die Monopolkommission hat am 20. September 2016 ihr XXI. Hauptgutachten zu aktuellen Wettbewerbsthemen vorgestellt.
- » Das Gutachten enthält ein Kapitel zur Flughafenregulierung. Darin befasst sich die Monopolkommission mit Fragen zu Flughafenentgelten.
- » Insbesondere fordert die Monopolkommission die Einrichtung einer zentralen Regulierungsbehörde für Flughafenentgelte.
- » Die Monopolkommission führt die vermeintliche Marktmacht der Flughäfen als ein Hauptargument für eine strengere Regulierung ins Feld.

Beitrag des Flughafenverbands ADV zur Versachlichung der Debatte

- » **Beauftragung einer Studie zur Marktmacht von Airlines und Flughäfen in Deutschland (Copenhagen Economics)**
 - » Verfügen deutsche Flughäfen über Marktmacht, die sie in Form von überhöhten Flughafenentgelten ausnutzen können?
 - » Verfügen Airlines über Nachfragemacht gegenüber Flughäfen?
 - » Ist eine strengere Regulierung der Flughafenentgelte angesichts der bestehenden Marktverhältnisse zwischen Airlines und Flughäfen angebracht?

- » **Beauftragung einer Stellungnahme zu den Empfehlungen der Monopolkommission (PwC)**
 - » Erforderlichkeit der vorgeschlagenen Regulierungsmaßnahmen vor dem Hintergrund der bestehenden Markt- und Wettbewerbsverhältnisse.
 - » Praktikabilität und Kosten der Regulierungsvorschläge im Verhältnis zu deren erwartetem Nutzen.

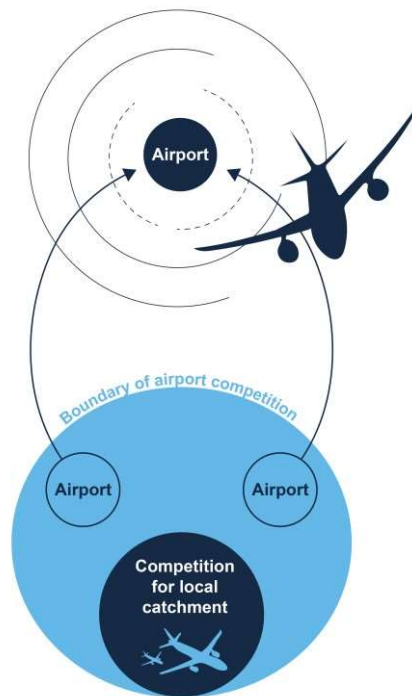
Quelle: Copenhagen Economics

Warum die deutschen Flughäfen nicht über Marktmacht verfügen

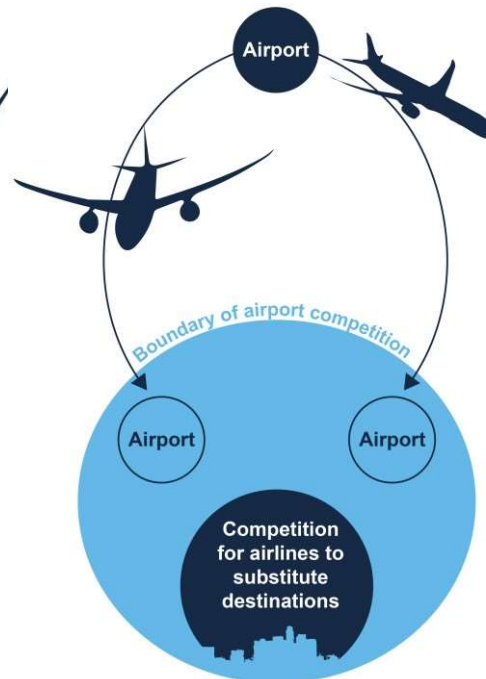
- » Da deutsche Flughäfen verschiedene Airline- und Passagiertypen bedienen, sind sie unterschiedlichen Wettbewerbskräften ausgesetzt. Dies bedeutet auch, dass eine Marktabgrenzung für Flughäfen nur Einzelfall-basiert erfolgen kann.
- » In einem wachsenden Luftverkehrsmarkt stellt die Optimierung des Streckennetzes durch Airlines die Flughäfen miteinander in Wettbewerb um bestehende, aber insbesondere auch um neue Flugverbindungen.
- » Die Flughäfen sind mehreren, unterschiedlichen Wettbewerbskräften ausgesetzt. Aufgrund der kumulativen Wirkung dieser Wettbewerbskräfte verfügen die deutschen Flughäfen nicht über Marktmacht, die sie gegenüber Airlines ausnutzen können.

Unterschiedliche Wettbewerbskräfte an deutschen Flughäfen

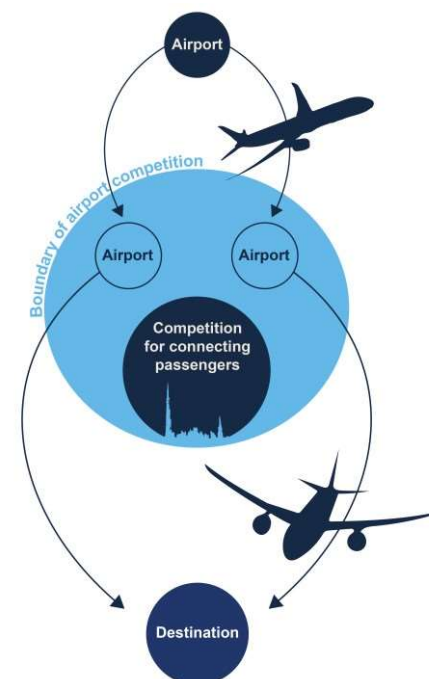
Wettbewerb von Flughäfen im selben Einzugsgebiet



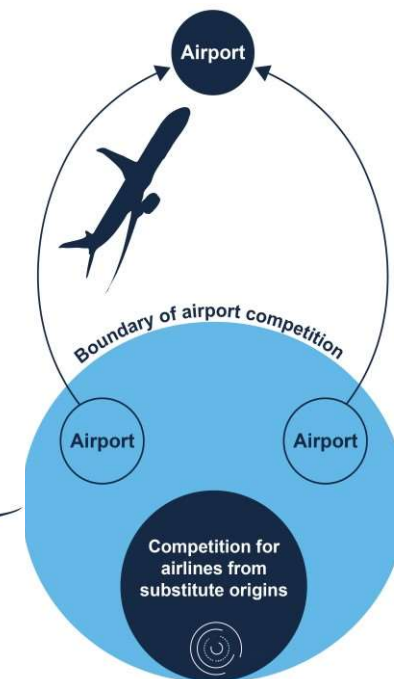
Wettbewerb von Flughäfen um neue Strecken (inkl. Zubringerflüge)



Wettbewerb von Flughäfen um Umsteige-Passagiere



Wettbewerb von Flughäfen um neue Destinationen (z.B. Urlaubsziele)



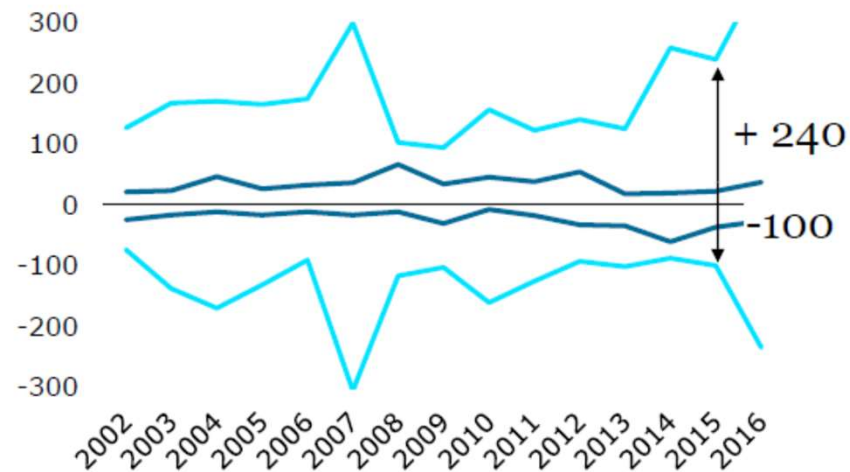
Quelle: Oxera

Wettbewerb um bestehende und neue Flugverbindungen

Durch ihre Flexibilität können viele Airlines wirksam mit einem Flughafenwechsel drohen

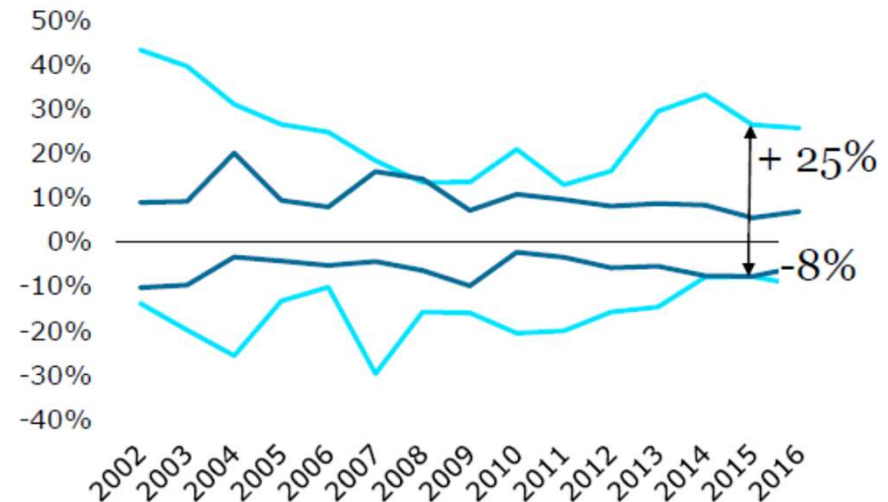
Streckenöffnungen und -schließungen

Anzahl der Strecken



Kapazitätsaufbau und -abbau

Anteil der Airline Kapazität



— Point-to-point Verkehr — Hub-Verkehr

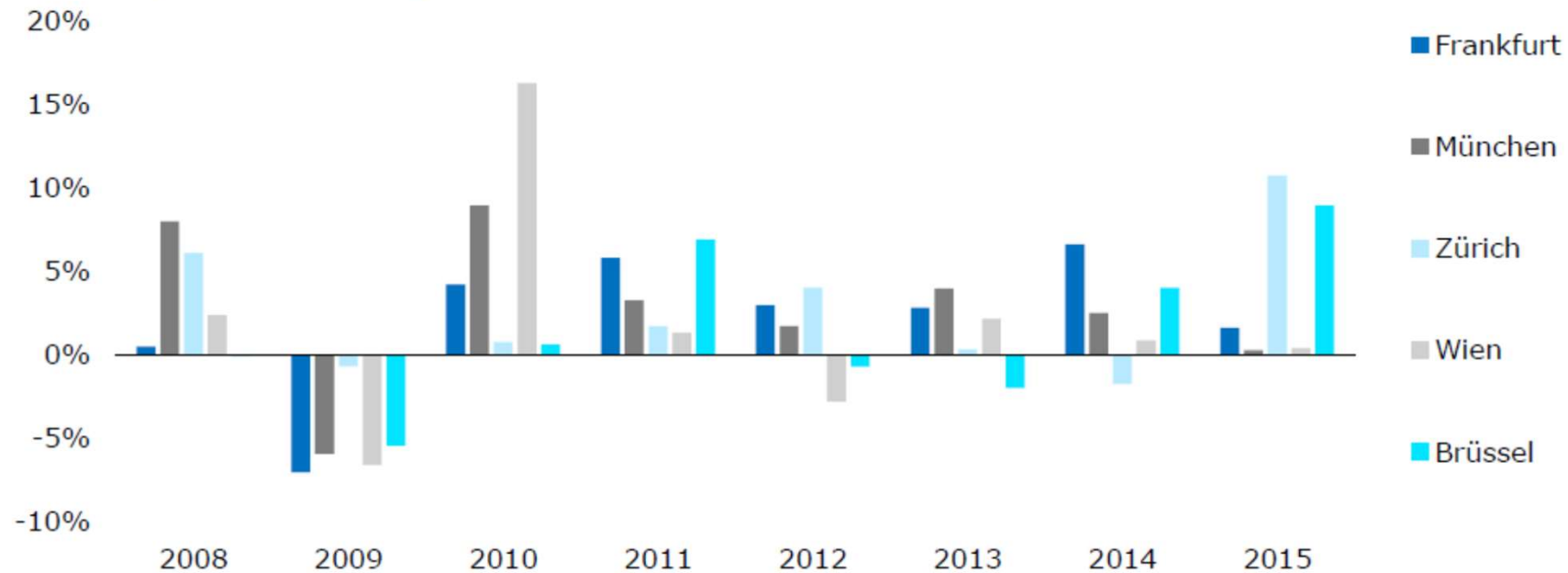
Quelle: Copenhagen Economics

Beispiel: Multi-Hubbing der Lufthansa-Gruppe

Multi-Hubbing der Lufthansa-Gruppe stellt deutsche Hubs mit internationalen Hubs in den Wettbewerb

Jährliche Kapazitätsveränderung der Lufthansa an ihren Hubs

Jährl. Kapazitätsveränderung



Quelle: Copenhagen Economics

Beispiel: Multi-Hubbing der Lufthansa-Gruppe

Lufthansa verlegt fünf A380 von Frankfurt nach München

13.06.2017 - 16:30  106 Kommentare

Flottenverschiebung bei **Lufthansa**: Fünf Maschinen des Typs **A380** kommen von **Frankfurt** nach **München**. Die Kranich-Airline bestreitet einen direkten Zusammenhang mit dem Gebührenstreit und Fraport.

Der Lufthansa-Konzern setzt seine wichtigen Drehkreuz-Flughäfen unter zusätzlichem Kostendruck. Man werde Umsteigepassagiere künftig über diejenigen Flughäfen lenken, an denen man die höchsten Deckungsbeiträge erzielen könne, kündigte Vorstandsmitglied Harry Hohmeister in einem Interview mit dem Fachmagazin "fww" an.

“ Künftig wird die Umsteigegebühr der Flughäfen zum entscheidenden Faktor bei der Passagiersteuerung werden.

— Harry Hohmeister, Lufthansa-Vorstand

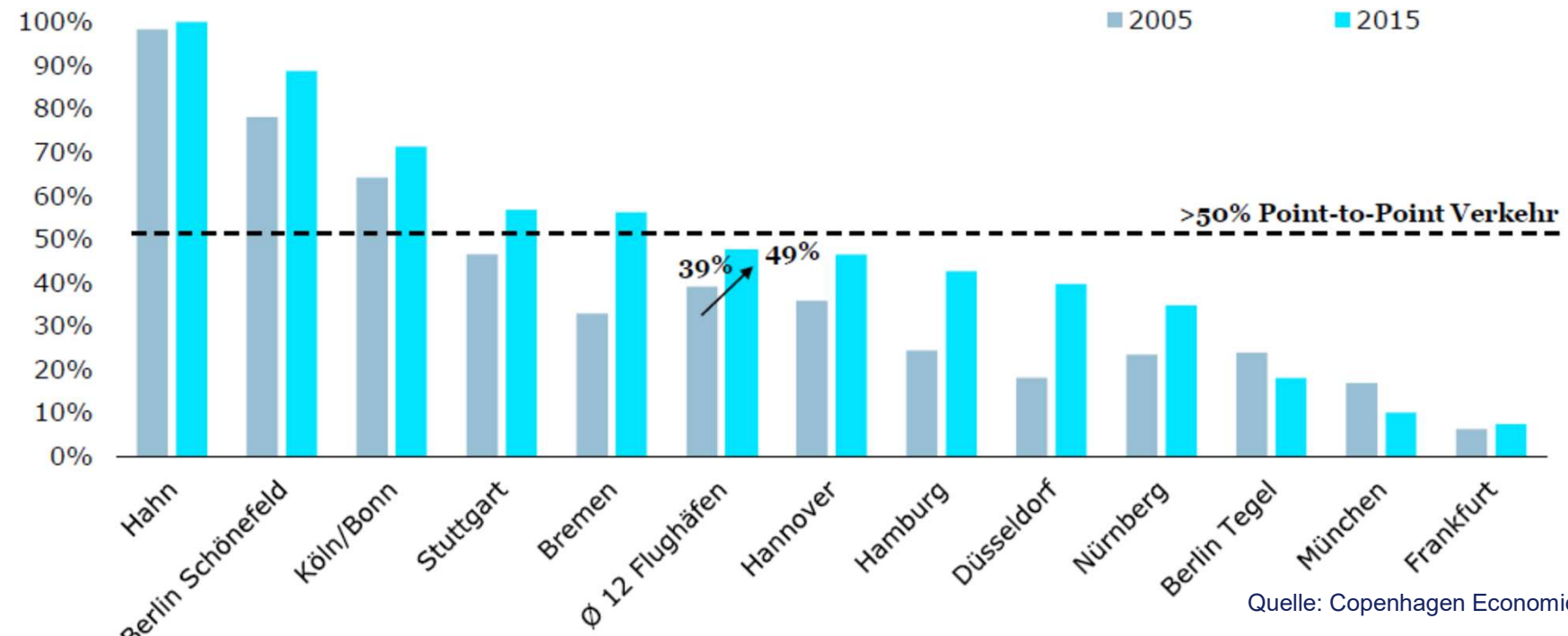
Quelle: airliners.de

Airlines verfügen über Nachfragemacht gegenüber den Flughäfen

Der beachtliche Anteil der größten Airline-Gruppen am Gesamtverkehrs einzelner Flughäfen verleiht diesen Airlines eine starke Verhandlungsposition

Anteil an Point-to-Point Airlines an Flughäfen

Wöchentl. Sitzkapazität



Quelle: Copenhagen Economics

Wieso kommt die Monopolkommission zu einer anderen Markteinschätzung?

- » Die bestehenden Markt- und Wettbewerbsverhältnisse in Deutschland wurden durch die Monopolkommission insbesondere im Hinblick auf die Marktmacht von Flughäfen und Airlines nicht empirisch untersucht.
- » Die Monopolkommission stützt ihre Untersuchungen zur Marktmacht auf ältere Untersuchungen aus den Jahren 2006, 2010 (Malina) und 2012 (Maertens), welche den Flughafenmarkt jedoch nicht umfassend untersuchen.
- » Aufgrund der dynamischen Entwicklung des Flughafenmarktes, sind diese vergleichsweise alten Betrachtungen für eine Einschätzung der aktuellen Marktverhältnisse ungeeignet.

Warum ist eine strengere Regulierung der Flughafenentgelte nicht angebracht?

- » Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Marktverhältnisse erscheint es fragwürdig, dass durch die Einführung einer strengeren Regulierung der Flughafenentgelte ein positiver Effekt für die gesamtwirtschaftliche Wohlfahrt erzielt werden kann.
- » Regulierungsansätze der Netzindustrien sind für den deutschen Flughafensektor nicht angebracht. Die Regulierung der Netzindustrien zielt auf Probleme ab, die im Flughafensektor nicht vorzufinden sind (Marktverdrängungsproblem, Nachfragemacht).
- » Die Kosten einer strengen Regulierung kann deren Nutzen übersteigen.

Eine strengere Regulierung erfüllt auch nicht die angestrebten Ziele

Zielvariable	Versprechen der Airlines	Mögliche Kosten
Preis	Geringere Ticketpreise für Verbraucher	Verlust allokativer Effizienz, unzureichende Weitergabe an Verbraucher
Effizienz	Effizienzzugewinne	Ratchet Effect, sinkende Effizienz
Servicequalität	Stetige Verbesserung der Servicequalität	Verminderter Anreiz zu Verbesserung der Servicequalität
Investitionen	Stetige, effiziente Investitionen	Fehlender Investitionsanreiz, ineffiziente Investitionen
Transaktionskosten	Geringe Regulierungskosten	Ineffizienter Einsatz von Ressourcen zur Beeinflussung des Regulierungsprozesses

Warum eine zentrale Regulierungsbehörde nicht angebracht ist?

- » Ein Nachweis für die fehlende Unabhängigkeit der auf Länderebene angesiedelten Regulierungsbehörden wird durch die Monopolkommission nicht erbracht.
- » Etwaige Synergiepotenziale erachten wir vor dem Hintergrund der heterogenen deutschen Flughafenlandschaft für gering.
- » Die Schaffung einer zentralen Regulierungsbehörde kann zudem zu erheblichen Übergangsproblemen und höheren Kosten führen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Bernhard Persch
persch@adv.aero