



**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**)

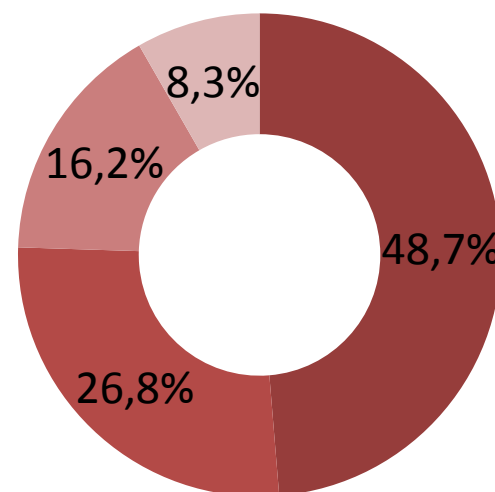


- Gesetzliche Grundlage für die Entgeltregulierung ist EU-Richtlinie 2009/12/EG, die in Deutschland im § 19b LuftVG umgesetzt wurde:
- Entgeltordnungen werden durch die jeweiligen Flughafenbetreiber veröffentlicht und von den zuständigen **Landesluftfahrtbehörden** genehmigt, wenn die Entgelte nach „geeigneten, 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

- Bundesländer
- Städte und Landkreise

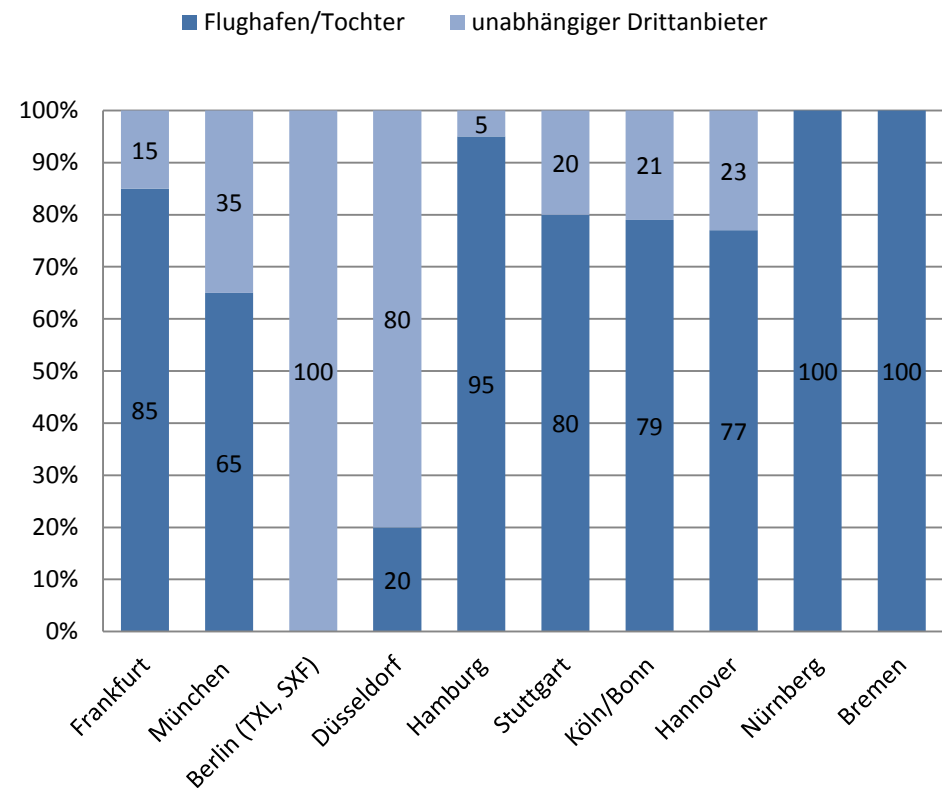


Quelle: ADV

- 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
- Konsistentere und verlässlichere Regulierungspraxis
- Deregulierungspotenzial wird eher genutzt (abgestufte Regulierungsintensität in Abhängigkeit von Marktverhältnissen)
- Größere Distanz der Regulierungsbehörde zu den Flughäfen

- 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 Bodenverkehrsdienstleistern an ausgewählten deutschen Flughäfen**



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 marktbasierende 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](mailto:daniel.richter@monopolkommission.bund.de)