



# Monopolkommission: Empfehlung für eine unabhängige Flughafenregulierung

Monopole belasten Wachstum und Wohlstand. Deshalb genießen Wettbewerbshüter wie die Monopolkommission in Deutschland einen hohen Stellenwert. Sie beschäftigt sich in ihrem jüngsten Hauptgutachten ausführlich mit der Regulierung an deutschen Flughäfen – und mahnt dringenden Handlungsbedarf an.

## Flughafenentgelte: Bundesländer mit Doppelrolle im Fokus

Der Bund hat die Überprüfung von Flughafenentgelten auf die Bundesländer übertragen. Diese finden sich in einer schwierigen Doppelrolle wieder: Einerseits zählen sie zum Eigentümerkreis, andererseits sollen sie die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an die Angemessenheit der Entgelte kontrollieren. Kann sichergestellt werden, dass die Länder die Entgelthöhen vorurteilsfrei und ohne Wahrnehmung der Eigentümerinteressen nach steigenden Einnahmen für die Länderhaushalte prüfen? Die Monopolkommission meint nein:

„Wir empfehlen, die Entgeltaufsicht einer unabhängigen zentralen Behörde zu übergeben. Nur so lassen sich mögliche Interessenskonflikte wirkungsvoll vermeiden.“

## Flughafenentgelte: Effizienzanreize schaffen

Weitere wichtige Diskussionspunkte betreffen die Kostentransparenz und die Errechnung der Entgelthöhe. An allen relevanten deutschen Flughäfen dominiert ein kostenorientierter Ansatz, dem eine künstliche Trennung von den eigentlich untrennbar miteinander verbundenen Geschäftsbereichen Aviation – das über die Flughafenentgelthöhe entscheidet – und Retail, also dem Geschäft beispielsweise aus Vermietungen und Konzessionen, zugrunde liegt. Folgen: Erstens man-

gelt es den Flughäfen an Anreizen, möglichst effizient zu arbeiten. Zweitens haben sie das Interesse, einen möglichst großen Teil der Kosten dem Entgeltbereich zuzuordnen. Während die Kosten – aber auch die Erlöse – bei den im harten Wettbewerb stehenden Airlines seit Jahren deutlich sinken, steigen Gebühren und Entgelte für die Infrastrukturnutzung kontinuierlich. Im weltweiten Vergleich sind die Flughafenengebühren hierzulande mit am höchsten. Die Monopolkommission:

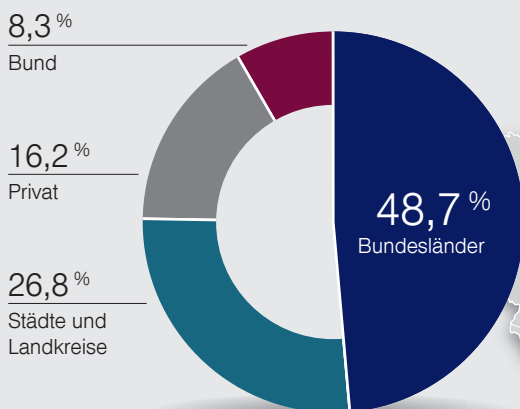
„Bei der Regulierung von Flughafenentgelten sollte verstärkt auf eine Anreizregulierung zurückgegriffen werden.“

## Bodenverkehrsdienste weiter öffnen

Für Bodenverkehrsdienste – zu denen z. B. das Be- und Entladen von Flugzeugen zählt – sind hierzulande pro Airport höchstens zwei Anbieter zugelassen, davon ist einer immer der Flughafen. Relevante Ausnahmen mit max. drei Anbietern sind Düsseldorf und Schönefeld/BER. Die Monopolkommission kritisiert, dass Deutschland die EU-weite Marktöffnung der Bodenverkehrsdienste nur unzureichend umgesetzt hat:

„Insbesondere an großen Flughäfen mit ausreichend Kapazitäten sollten weitere unabhängige Drittanbieter zugelassen werden.“

## Wem gehören die zehn größten deutschen Flughäfen?



Quelle: BDF



## Bodenverkehrsdienste: Gute Arbeitsplätze bleiben gute Arbeitsplätze

„Die Ansicht, mehr Wettbewerb würde zulasten der Qualität und Sicherheit bei Bodenabfertigungsdienstleistungen führen, widerspricht den bisherigen Erfahrungen. Bei den unabhängigen Drittanbietern handelt es sich nicht, wie teilweise suggeriert wird, um ‚Billiganbieter‘, die Angestellte zu Dumpinglöhnen beschäftigen.“

**Monopolkommission,  
September 2016**

[➔ Bericht der Monopolkommission](#)