



4 | PAGER

ADV-STELLUNGNAHME

ADV-Stellungnahme zum Fitness-Check der EU-Flughafengesetzgebung

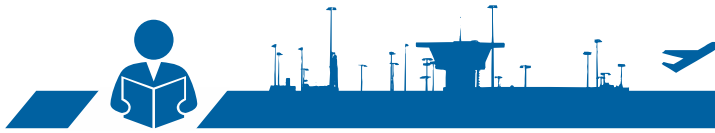
Der Flughafenverband ADV spricht sich gegen eine Verschärfung des europäischen Rechtsrahmens bei Flughafenentgelten und Bodenabfertigungsdiensten (BVD) aus. Umfassende Regulierungsvorgaben sind vor dem Hintergrund der aktuellen Markt- und Wettbewerbssituation nicht angebracht. Hingegen sind Reformen im Bereich der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen (Slots) insbesondere für einen effizienten Flugbetrieb an den Flughäfen zwingend notwendig.

Die aktuelle Markt- und Wettbewerbssituation ist durch hohe regulative Standortkosten, Marktmacht der Airlines und restriktiven Zugang zu Flughafenslots geprägt

Die schwache Luftverkehrsentwicklung in Deutschland in den letzten Jahren ist ein Spiegelbild der hohen regulativen Standortkosten, geringer Angebotskapazität durch die Airlines und einer fehlenden Nachfragestimulation. Hohe regulative Standortkosten sowie Probleme mit der Ressourcenverfügbarkeit von Fluggerät und Personal belasten die Wirtschaftlichkeit der Flughäfen. Zudem müssen Flughäfen zahlreiche Anforderungen an die Infrastruktur erfüllen, die hohe Investitionen, nicht zuletzt in die Nachhaltigkeit erfordern.

Die deutschen Flughäfen verfügen nicht über die Marktmacht, entstehende Kostensteigerungen z.B. bedingt durch Tarifsteigerungen, Inflation oder Infrastrukturinvestitionen kostendeckend durch höhere Flughafenentgelte den Airlines weiterzugeben. Gleichzeitig ist ein Verlustübertrag derzeit nicht möglich. Im Gegenzug verfügen die Airlines über eine große Verhandlungsmacht gegenüber Flughäfen. Auf Grund des wirksamen Wettbewerbs der Flughäfen untereinander entscheidet der Markt über die Höhe der Flughafenentgelte.

Die Marktmacht der Airlines spiegelt sich auch im einschränkenden Zugang zu Flughafen-Slots wider. Die Flughäfen versprechen sich durch eine Revision der EU-Slot-VO die Schaffung eines Wettbewerbsrahmens, der die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes und damit die Luftverkehrsnachfrage insgesamt stimuliert.



Die deutschen Flughäfen sprechen sich gegen eine Revision der EU-RL über Flughafenentgelte (Entgelt-RL) aus

In Deutschland – wie in vielen anderen Mitgliedsstaaten auch – dominiert eine große Airline-Gruppe den Luftverkehrsmarkt. Darüber hinaus können große europäische Punkt-zu-Punkt Airlines ihre Flugzeuge flexibel in Europa zwischen Flughäfen im Wettbewerb verschieben. Airlines haben aufgrund ihrer Größe, Dominanz und Flexibilität eine Marktmacht, die ihnen einen klaren Verhandlungsvorteil einräumt, wenn es um die Festsetzung der Flughafenentgelte geht.

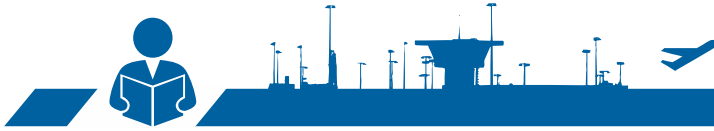
Die Flughäfen können auf Grund der Marktmacht der Airlines schon heute keine kostendeckenden Entgelte am Markt durchsetzen und sollten nicht mit weiteren unnötigen Regulierungsvorgaben belastet werden. Insbesondere in den Krisenjahren 2020-2022 wurde flächendeckend auf kostendeckende Entgelterhöhungen verzichtet, da diese am Markt nicht durchsetzbar gewesen wären.

Dies zeigt noch einmal auf, dass das Niveau der Entgelte im Wesentlichen von den Nutzern bzw. dem Markt mitbestimmt wird. Daher sehen wir weder eine Rechtfertigung noch die Notwendigkeit einer stärkeren Regulierung der Entgelte, da die heutige Marktsituation die Flughäfen ohnehin zwingt bzw. anhält, so effizient und wirtschaftlich wie möglich zu agieren, um ihre Wettbewerbssituation zu erhalten.

Zusätzliche Regulierungsmaßnahmen, sowie die Umwandlung der Richtlinie in eine Verordnung lehnt der Flughafenverband ADV grundsätzlich ab. Dieses würde den Aufsichtsbehörden jegliche Flexibilität nehmen, bei der nationalen Umsetzung die jeweilige Markt- und Wettbewerbssituation zu berücksichtigen.

Die Regelungsinhalte der Richtlinie sollten daher – wie bisher – nicht über die Schaffung eines Level-Playing-Fields in der Umsetzung der ICAO-Vorgaben (Kostenbezug, Nicht-Diskriminierung, Transparenz und Konsultationen) hinausgehen.

Als wichtiges Instrument eines ressourcen-effizienten Entgeltprozesses hat sich in den letzten Jahren der Abschluss von Entgeltrahmenvereinbarungen erwiesen. Dies schafft beidseitige Planungssicherheit für die beteiligten Marktteilnehmer und Akteure.



Die deutschen Flughäfen sprechen sich gegen eine Revision der EU-RL über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste (BVD-RL) aus

Der Flughafenverband ADV sieht aktuell keinen Bedarf, die BVD-Richtlinie zu revidieren. Insbesondere sollte der Markt für Bodenabfertigungsdienste nicht weiter geöffnet werden. Eine weitere Marktöffnung würde den Druck auf die Produktionskosten in der Bodenabfertigung und damit einhergehend auch auf die Arbeitsbedingungen verstärken und somit einem der ursprünglichen Ziele der RL, der Verbesserung der Qualität, eher entgegenwirken.

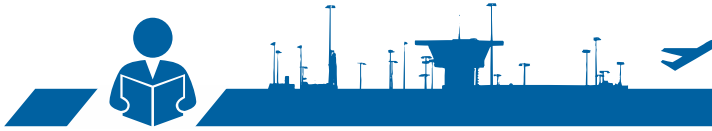
Die begrenzte Verfügbarkeit von Vorfeldflächen stellt Flughäfen vor eine Herausforderung, da zusätzliche Bodenabfertigungsdienstleister mehr Equipment und Abstellmöglichkeiten benötigen würden, was die bereits knappen Flächen zusätzlich belasten würde.

Diese Raumknappheit könnte dazu führen, dass die Effizienz der Bodenabfertigung leidet, weil längere Wegstrecken zurückgelegt und mehr Ressourcen beansprucht werden müssen, insbesondere wenn die Vorfeldkapazitäten schon jetzt an ihren Grenzen operieren.

Zugleich steht der Arbeitsmarkt für qualifiziertes Bodenabfertigungspersonal unter Druck. Die Rekrutierung neuer Mitarbeiter gestaltet sich schwierig, da das vorhandene Potential weitgehend ausgeschöpft ist. Würden weitere Dienstleister auf den Markt drängen, könnte dies zu einem Wettbewerb um das bestehende Personal führen, wobei auch die Anwerbung von Arbeitskräften außerhalb der EU eine noch größere Rolle spielen könnte.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Sicherheit auf dem Vorfeld. Mit der Zunahme an Personal und Ausrüstung steigt auch das Risiko für Unfälle und betriebliche Störungen, was nicht nur die Arbeitssicherheit gefährdet, sondern auch zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen kann. Schließlich ist auch die Qualität der Abfertigung ein kritischer Punkt. Mehr Beteiligte und Schnittstellen im Prozess können das Potential für Fehler und operationelle Risiken erhöhen. Eine effektive Koordination wird dadurch erschwert und kann die Gesamtqualität der Bodenabfertigung beeinträchtigen. In einem solch zentralen Kernbereich des Flughafens wie den Bodenabfertigungsdiensten hat die Sicherheit und Qualität oberste Priorität.

Die Flughäfen sprechen sich daher gegen eine weitere Marktöffnung sowie für die Beibehaltung der Möglichkeit von Einzelausnahmen in speziell gelagerten Fällen aus. Die Regelungen der Wettbewerbsverhältnisse bei den Bodenverkehrsdiensten an Flughäfen müssen sich an den örtlichen Gegebenheiten orientieren. Es liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten, ihren Marktzugang gegebenenfalls anzupassen, um einen ausgewogenen Wettbewerb mit einem widerstandsfähigen und stabilen Flughafenbetrieb in Einklang zu bringen. Die bestehenden Marktzugangsregeln gewährleisten bereits einen ausgewogenen Wettbewerb.



Die deutschen Flughäfen sprechen sich für eine Revision der EU-VO über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen (Slot-VO) aus

In Deutschland und Europa werden die Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) als Grundlage des Slot-Managements anerkannt. Die Slot-VO sollte analog der WASG den heutigen Marktverhältnissen und Rahmenstandards angepasst werden. Nur mit einer modernen Slot-VO kann die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt im globalen Standortwettbewerb der Airlines und Flughäfen gesichert werden. Die derzeitige Slot-VO ist nicht mehr zeitgemäß und gibt keine Antworten auf bestehende Probleme. Sie führt in der Praxis zu einer ineffizienten Nutzung von Flughafenkapazitäten durch die Blockierung von Slots, die somit nicht durch andere Airlines genutzt werden können.

Angesichts der zunehmenden Überlastung der Slot-kooordinierten Flughäfen und vor dem Hintergrund der Konsolidierung des Airline-Marktes ist es dringend erforderlich, die Slot-Vorgaben in Europa zu reformieren. Die Slot-VO wird durch Airlines als protektionistisches Instrument gegen Wettbewerb und liberale Märkte missbraucht. Aus Sicht der deutschen Flughäfen sollte der Schwerpunkt der Slot-VO in der Unterstützung der strategischen Planung für Flughäfen und Airlines liegen.

Im Rahmen des anstehenden Evaluationsprozesses sollte grundlegend geklärt werden, was eine effiziente Slot-Nutzung kennzeichnet. In der Slot-VO sollten zudem allgemeine strategische Effizienzziele definiert werden und ein Rahmen geschaffen werden, der es den Flughafenunternehmen bei Bedarf ermöglicht, diesen, um eigene Effizienzziele zu erweitern.

Berlin, den 30. Mai 2024