

Flughafen-Bodendienste

Es regt sich was in Sachen Wettbewerb

Die von der Europäischen Union im Jahr 1996 verabschiedete Richtlinie für mehr Wettbewerb am Boden hat die traditionell monopolistischen Strukturen an den Flughäfen nicht aufgebrochen. Nach wie vor ist die Zahl der Anbieter begrenzt. Mit einer Verordnung, deren Entwurf im Herbst 2011 vorgelegt wurde, besteht nun die Chance, einen funktionierenden Markt für die Bodendienste durchzusetzen. Denn die Fluggesellschaften dürfen künftig frei zwischen mehreren Drittanbietern und der Eigenabfertigung wählen. Zudem sollen die Zulassungsverfahren für die Dienstleister europaweit vereinheitlicht werden, damit ausländische Anbieter leichter zum Zuge kommen können.

In Europa setzen die Bodendienste schätzungsweise 13 Milliarden Euro im Jahr um und haben einen Anteil von circa 15 Prozent an der gesamten Wertschöpfung des Luftverkehrs. Etwa 60.000 Menschen arbeiten in Europa im Bodendienst, allein 8.000 davon am größten deutschen Flughafen Frankfurt.

Klaus-Heiner Röhl: Zur Liberalisierung der Flughafen-Bodendienste, in IW-Trends 2/2012

Ansprechpartner im IW: **Dr. Klaus-Heiner Röhl, Telefon: 030 27877-103**

Mehr Markt am Flughafen

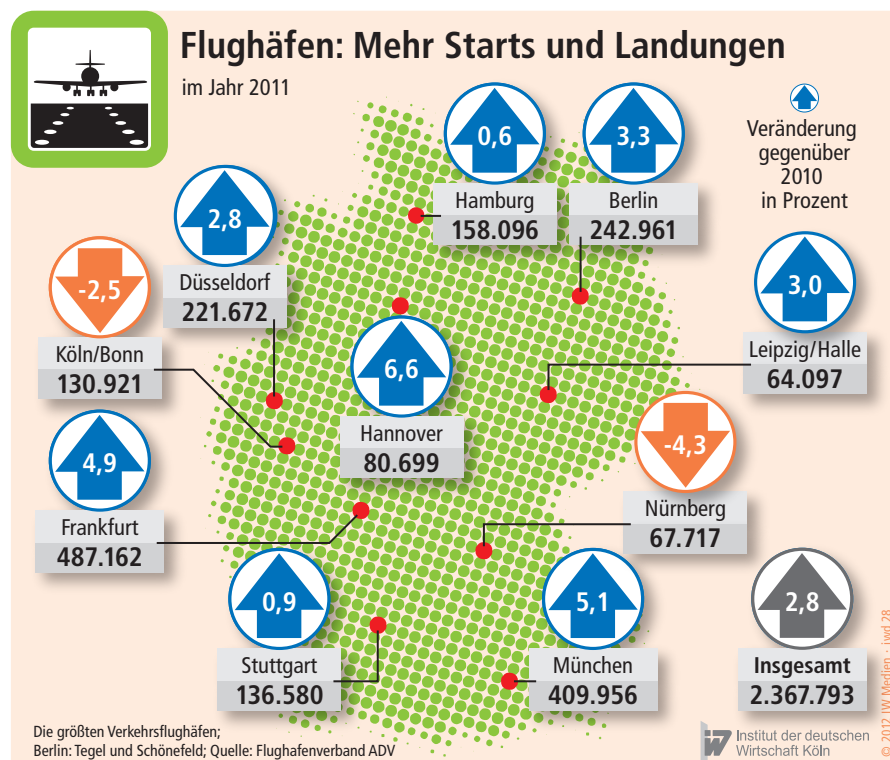
Bodendienste. Mit einer neuen Verordnung möchte die Europäische Kommission den Wettbewerb auf den Flughäfen stärken. Doch es gibt mächtige Gegner, die lieber den Status quo beibehalten wollen. 

Sie beladen Jumbojets, kontrollieren Passagiere, sorgen fürs Catering oder schieben Flugzeuge mit Schleppern zur Startposition – die Bodendienste auf den Flughäfen.

Weltweit setzen sie schätzungsweise 50 Milliarden Euro im Jahr um, davon 13 Milliarden Euro in Europa. Gemessen an der gesamten Wertschöpfung im Luftverkehr haben Bodendienste immerhin einen Anteil von circa 15 Prozent. Außerdem sind sie eine Jobmaschine – 60.000 Menschen arbeiten in Europa im Bodendienst, allein 8.000 davon am größten deutschen Flughafen Frankfurt.

Wettbewerb ist für die Dienstleister der Fluggesellschaften allerdings noch eher ein Fremdwort, obwohl die Europäische Union schon 1996 eine Richtlinie für Bodendienste verabschiedet hatte, um Monopolstrukturen an Flughäfen aufzubrechen. Danach sollten pro Flughafen mindestens zwei externe Firmen („Drittanbieter“) ihren Service anbieten. Zudem sollten mindestens zwei Airlines die Abfertigung in Eigenregie durchführen dürfen.

Weil die 1996er-Richtlinie in puncto Deregulierung nicht weit genug griff, hat die Kommission Ende 2011 einen neuen Anlauf für mehr Wettbewerb gestartet. Tritt die Neuordnung in Kraft, dürfen die Fluggesellschaften künftig frei zwischen mehreren Drittanbietern und der



Eigenabfertigung wählen. Zudem sollen die Zulassungsverfahren für die Dienstleister europaweit einheitlich werden, damit ausländische Anbieter leichter zum Zuge kommen.

Der Widerstand gegen die Brüsseler Pläne ist jedoch erheblich. In Deutschland hat sich eine Phalanx aus Flughäfen, den jeweiligen Bundesländern sowie Arbeitnehmervertretern gebildet. Sie alle sind gegen mehr Wettbewerb und begründen dies mit der Gefahr sinkender Löhne und schlechterer Qualität.

In Wahrheit geht es jedoch darum, sich Konkurrenz vom Leib zu halten:

Die Bundesländer sind nach deutschem Luftfahrtsrecht zugleich die zuständigen Genehmigungsbehörden für die Bodendienstleister. Sie besitzen aber oft auch Anteile an den Flughäfen (vgl. Iwd 13/2011) und bieten über ihre Flughafengesellschaften Bodendienste an. Interesse an gewinnschmälernder Konkurrenz haben sie also nicht.

Die Gewerkschaften glauben indes, dass sich mögliche Konkurrenten

einen Unterbietungswettlauf bei den Löhnen liefern – und bei Tarifstreitigkeiten haben die Arbeitnehmervertreter mit nur einem einzigen Anbieter leichteres Spiel. Letztlich entscheidet aber der Arbeitsmarkt über die Löhne – wenn Mitarbeiter knapp sind, müssen alle Servicegesellschaften anständige Löhne bieten.

Die Motive für die Beibehaltung des Status quo sind zwar nachvollziehbar. Die Flughäfen sind jedoch für ihre Kunden da – und ein liberalisierter Dienstleistungsmarkt ist ganz im Sinne von Airlines und Fluggästen, die ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis erwarten. Und das lässt sich bei Airports – wie in jeder anderen Branche – auch durch mehr Wettbewerb erreichen.



aus IW-Trends
2/2012

Klaus-Heiner Röhl: Zur Liberalisierung der Flughafen-Bodendienste

www.iwkoeln.de/trends