

Bodendienste | 12.07.2012 | Lesezeit 2 Min.

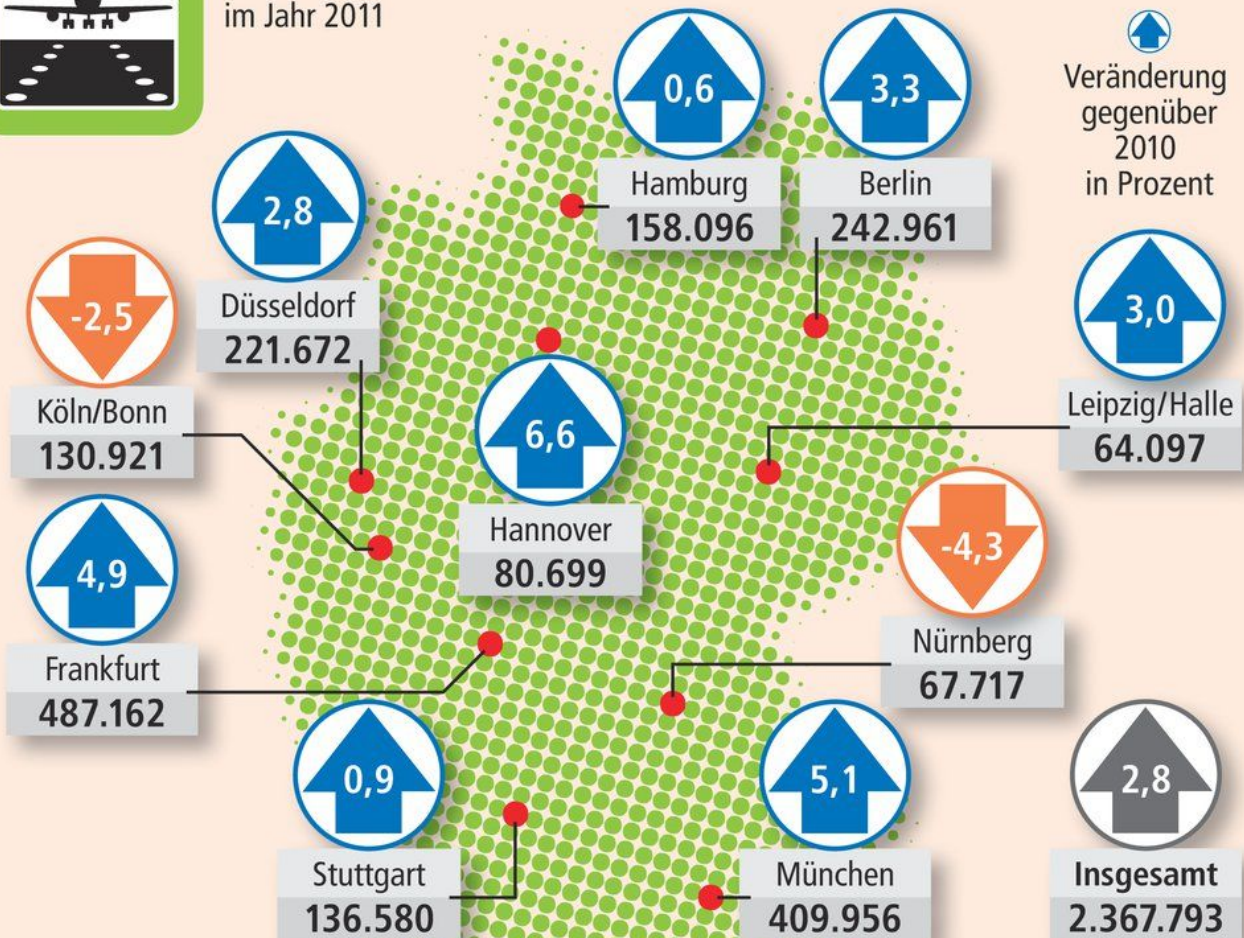
Mehr Markt am Flughafen

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.



Flughäfen: Mehr Starts und Landungen

im Jahr 2011



Die größten Verkehrsflughäfen;
Berlin: Tegel und Schönefeld; Quelle: Flughafenverband ADV

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien · iwv 28

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 Neuregelung in Kraft, dürfen die Fluggesellschaften 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.

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.

Klaus-Heiner Röhl **Zur Liberalisierung der Flughafen-Bodendienste** IW-Trends Nr. 2/2012

Kernaussagen in Kürze:

- Mit einer neuen Verordnung möchte die Europäische Kommission den Wettbewerb auf den Flughäfen stärken.
- Wettbewerb ist für die Dienstleister der Fluggesellschaften allerdings noch eher ein Fremdwort.
- Der Widerstand gegen die Brüsseler Pläne ist jedoch erheblich.