

Vorlage Nr. 19/104-S
für die Sitzung der Städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 01.06.2016

Potenzielle bilanzielle Auswirkungen der Ausschreibung von Bodenverkehrsdiensten auf die Flughafen GmbH

A. Problem

In der Sitzung der Städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 1. Juli 2015 wurde ein Bericht über mögliche Auswirkungen der Ausschreibung von Bodenverkehrsdienstleitungen (EU Liberalisierung) am Flughafen Bremen erbeten.

B. Lösung

1. Sachstand Bodenverkehrsdienste Bremen

Bis zum 26. März 2016 war die Flughafen Bremen GmbH einziger Anbieter für Bodenverkehrsdienstleistungen auf dem Vorfeld.

Seit 27. Januar 2016 und sodann für die Dauer von 7 Jahren verfügt der belgische Konzern Aviapartner über die Berechtigung (sogenannte „zweite Lizenz“), Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Bremen, die von der Luftfahrtbehörde Bremen erteilt wurde, anzubieten. Diese Leistungen umfassen im Wesentlichen die Be- und Entladung der Flugzeuge, den Gepäcktransport vom Flugzeug zum Gebäude sowie die Bereitstellung der entsprechenden Abfertigungsgeräte, die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke, erforderliche Bewegungen des Flugzeuges bei Ankunft und Abflug, den Toiletten- und Frischwasserservice sowie die Beheizung der Flugzeugkabine.

2. Liberalisierung des Marktes

Das Vergabeverfahren für Bodenverkehrsdienste ist, basierend auf der Verordnung 96/67/EG, EU-seitig geregelt. Im Rahmen der Umsetzung der EU Verordnung in deutsches Recht durch die „Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen“ (BADV) im Jahr 1997 sind Flughäfen ab einer Größe von 2 Millionen Passagieren pro Jahr verpflichtet, diesen Markt zu öffnen und über europaweite Ausschreibungen Wettbewerber zuzulassen. Das Vergabeverfahren wird von den jeweiligen Luftfahrtbehörden der Bundesländer durchgeführt.

3. Folgen für den Verkehrsflughafen Bremen

Der Anbieter Aviapartner steht folglich in Konkurrenz zum Angebot der Flughafen Bremen GmbH, welche einen eigenen Fachbereich Bodenverkehrsdienstleistungen unterhält. Der Flughafen ist über die gesetzliche Betriebspflicht des Verkehrsflughafens Bremen zu einer entsprechenden Vorhaltung gezwungen und muss die Qualität für Lieferanten gewährleisten.

Per Stand 1. Mai 2016 ist der Flughafen Bremen unmittelbar (Fluggesellschaften im Segment Linien- und Touristik) und mittelbar (Fluggesellschaften im sog. Segment Low-Cost) Lieferant aller Fluggesellschaften in Bremen.

Der Anbieter Aviapartner ist europaweit tätig. Angabe gemäß verfügt Aviapartner über Rahmenabkommen mit Fluggesellschaften zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen über alle Standorte, an denen Aviapartner oder deren Verbundpartner tätig sind. Aviapartner ist Lieferant eines Großkunden der Flughafen Bremen GmbH an 17 Standorten außerhalb Bremens. In Deutschland verfügt Aviapartner über Lizenzen an den Flughäfen Düsseldorf und Hannover und unterhält dort Abfertigungsbetriebe. Per Stand 1. Mai 2016 hat Aviapartner den Betrieb am Flughafen Bremen noch nicht aufgenommen. Die Beschäftigungskonditionen von Aviapartner sind in Tarifverträgen mit ver.di geregelt, Angabe gemäß werden auch Leiharbeiter- und Leiharbeiterinnen beschäftigt.

Die Marktanalyse an allen deutschen Flughäfen zeigt, dass bei Markteintritt und Betriebsaufnahme eines Zweitanbieters dieser zeitnah auch Aufträge von Fluggesellschaften erhält.

An den Flughäfen Hamburg und Hannover operieren bereits Zweitanbieter (WISAG-Gruppe und Aviapartner). Die Flughafen Hamburg GmbH und die Flughafen Hannover GmbH bieten seit 1999 ff. auch Bodenverkehrsdienstleistungen nicht mehr im direkten Eigenbetrieb, sondern ausschließlich über Tochtergesellschaften an.

Die Flughafen Bremen GmbH ist vorbereitend im Prozess, Lösungsmodelle mit Kunden- und Sozialpartnern zu sondieren, welche bereits gekündigte oder (noch) nicht gekündigte Verträge zu Bodenverkehrsdienstleistungen betreffen. Details hierzu unterliegen der Geheimhaltungspflicht gemäß GmbH-Gesetz. Die Gremien der Flughafen Bremen GmbH sind ordnungsgemäß informiert. Die Flughafen Bremen GmbH wirtschaftet ohne Zuwendungen aus öffentlichen Kassen und tilgt alle Verbindlichkeiten aus eigener Kraft.

4. Finanzielle Folgen für den Flughafen

Die Flughafen Bremen GmbH refinanziert sich selbst und bürgschaftsfrei. Die Hauptkunden des Flughafens, Fluggesellschaften und Reiseveranstalter, verändern europaweit ihre Geschäfts- und Bezugsmodelle und verfolgen nahtlos die Strategie, an allen Standorten Leistungen einzig nach dem günstigsten Einkaufspreis zu beziehen, so auch die Bodenverkehrsdienstleistungen. Entgegen üblicher Verhandlungsstrategien werden Verträge nicht ausgehandelt, sondern per digitaler Ausschreibung (sogenannter pitch) mit Zielkostendefinition und voller Flexibilisierung aller Leistungsbestandteile ermittelt.

Es ist anzunehmen, dass alle Fluggesellschaften der neuen Branchenlogik und einkaufsstarke Fluggesellschaften beabsichtigten, einen Lieferantenwechsel im Bodenverkehrsdienst in Bremen zu vollziehen. Kunden und Marktbegleiter werden darauf bestehen, das EU-Recht (Quersubventionierungsverbot) in den Angebotspreisen wiederzufinden.

Die Flughafen Bremen GmbH beschäftigt direkt im Bodenverkehrsdienst 81 männliche Beschäftigte im Schichtdienst unter Anwendung des TVöD und örtlicher, ergänzender betrieblichen Regelungen für Flughafenbetriebe.

Wirtschaftliche Details (Ertragsvolumina Bodenverkehrsdienst, Kostendeckungsgrade) unterliegen der Geheimhaltungspflicht gemäß GmbH-Gesetz. Bei Abwanderung von Kunden zu dem Zweitanbieter Aviapartner würden heutige Arbeitsvolumina vermindert, Erträge reduziert und Arbeitsplätze gefährdet. Die Gremien der Flughafen Bremen GmbH sind ordnungsgemäß informiert.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Aus diesem Bericht keine.

D. Negative Mittelstands Betroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschluss

Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt Kenntnis.