

Bodenabfertigung fest in der Hand der Flughäfen

Die Fluggesellschaften sind für eine reibungslose Durchführung ihrer Flüge auf die Bereitstellung von Bodenverkehrsdiensten (BVD) an den Flughäfen angewiesen. Dazu zählen insbesondere die Fluggast- und Gepäckabfertigung, Fracht- und Postabfertigung, Betankungs- und Reinigungsdienste, Catering sowie Vorfelddienste wie das Be- und Entladen der Flugzeuge, die Beförderung von Besatzung, Passagieren und Gepäck, die Unterstützung beim Triebwerksanlass und das Bewegen der Flugzeuge.

Der Marktzugang für die Erbringung von BVD ist für einen Teil der Dienstleistungen beschränkt. In Deutschland ist er auf maximal einen Drittanbieter neben dem flughafeneigenen Dienstleister begrenzt, während in den meisten anderen EU-Staaten mehrere Drittanbieter zugelassen sind.

Ursache hierfür ist die besonders restriktive nationale Umsetzung der EU-Richtlinie 96/67/EG durch die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV). Mehr als 20 Jahre nach der europäischen „Marktöffnung“ erreichen Drittanbieter in Deutschland im Durchschnitt lediglich einen Marktanteil von rund 20 %. Der Markt wird weiterhin von flughafeneigenen Dienstleistern dominiert – ein klarer Wettbewerbsnachteil für deutsche Fluggesellschaften.

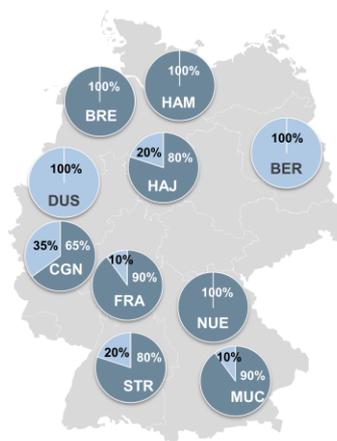
Denn durch den eingeschränkten Marktzugang können Airlines und Drittanbieter kaum Synergieeffekte und Produktivitätsverbesserungen durch eine standortübergreifende Zusammenarbeit umsetzen. Ohne ausreichenden Wettbewerb fehlen auch Anreize für innovative Qualitätsverbesserungen bei BVD. Der BDF und seine Mitglieder setzen sich deshalb für eine wirkliche Marktöffnung bei Bodenverkehrsdiensten ein.

Bodenabfertigung in Hand der Flughäfen



Auch über 20 Jahre nach der Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste dominieren in Deutschland die flughafeneigenen Dienstleister den Markt – außer in Berlin und Düsseldorf

- Auch nach mehr als 20 Jahren „Marktöffnung“ kommen die unabhängigen Drittanbieter im Durchschnitt nur auf einen Marktanteil von 20%.
- Ausnahmen sind die Flughäfen Berlin (BER) und Düsseldorf (DUS). Am BER gibt es keinen flughafeneigenen Bodenverkehrsdienst; in DUS hat sich der flughafeneigene Bodenverkehrsdienst sukzessive aus dem Geschäft zurückgezogen.
- An einigen Standorten kommt der Drittanbieter trotz Lizenz auf keinen nennenswerten Marktanteil, oder die Lizenz ist zwar vergeben, aber ruhend gestellt.



- Die Beschränkung des Marktzugangs auf einen unabhängigen Drittanbieter verhindert standortübergreifende Synergieeffekte in der Zusammenarbeit zwischen Airlines und BVD-Anbietern.
- Begrenzte Zahl von Lizenzen erhöht Unsicherheit über zukünftige Marktchancen und erschwert die Amortisation von Investitionen.

Marktanteil Flughafen-BVD
Marktanteil Drittanbieter

Stand: September 2025
Quelle: Flughäfen BRE, HAM, HAJ, DUS, CGN, FRA, STR, NUE, MUC, BER

www.bdf.aero © 2026