

Bodenabfertigung fest in der Hand der Flughäfen

Die Fluggesellschaften sind für eine reibungslose Durchführung ihrer Flüge auf die Bereitstellung von sog. Bodenverkehrsdiensten (BVD) an den Flughäfen angewiesen. Dazu gehören u.a. die Fluggast- und Gepäckabfertigung, die Fracht- und Postabfertigung, Betankungs- und Reinigungsdienste und das Catering. Weiterhin gehören zu den BVD auch die sog. Vorfelddienste, wozu u.a. das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich der Beförderung der Besatzung, der Fluggäste und des Gepäcks, die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und das Bewegen des Flugzeugs zählen.

Der Marktzugang für die Erbringung der Bodenverkehrsdienste durch Dienstleister ist für einen Teil der Dienstleistungen beschränkt. In Deutschland wird für den Teil der BVD, der Einschränkungen unterliegt, der Marktzugang auf maximal einen (Dritt-)Anbieter neben dem flughafeneigenen Dienstleister begrenzt. In den meisten anderen EU-Staaten sind hingegen mehr Drittanbieter zugelassen.

Der Grund hierfür ist eine sehr restriktive nationale Umsetzung der EU-Richtlinie 96/67/EG in deutsches Recht durch die deutsche Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV). Die Folgen dieser marktfeindlichen Umsetzung: Mehr als 20 Jahre nach der Verabschiedung der europäischen Richtlinie für eine „Marktöffnung“ bei Bodenverkehrsdiensten kommen die Drittanbieter in Deutschland durchschnittlich nur auf einen Marktanteil von 20%. Der Markt wird nach wie vor von den flughafeneigenen Bodenverkehrsdiensten dominiert – ein großer Nachteil der deutschen Fluggesellschaften im Wettbewerb mit ausländischen Konkurrenten.

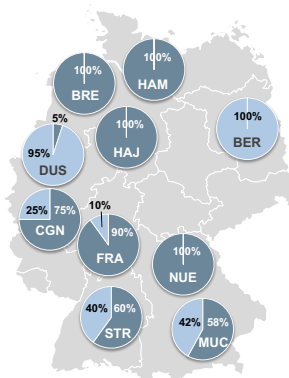
Denn durch den eingeschränkten Marktzugang können Airlines und Drittanbieter kaum Synergieeffekte und Produktivitätsverbesserungen durch eine standortübergreifende Zusammenarbeit umsetzen. Ohne ausreichenden Wettbewerb fehlen auch Anreize für innovative Qualitätsverbesserungen bei BVD. Der BDF und seine 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: August 2019
Quelle: BDF, Deutsche Lufthansa

www.bdf.aero © 2022