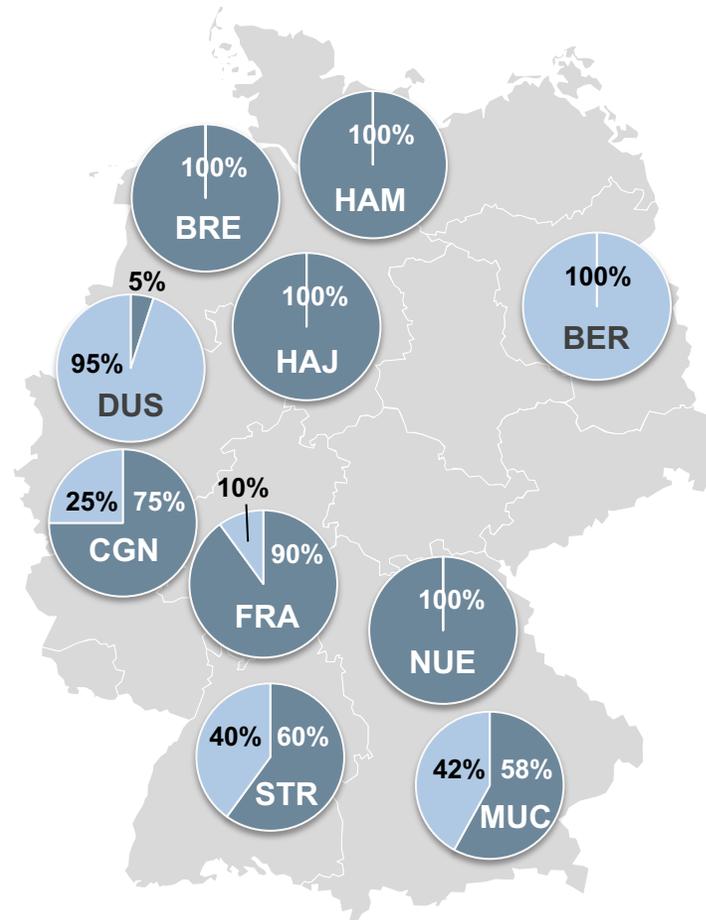


Auch über 20 Jahre nach der Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste dominieren in Deutschland die flughafeneigenen Dienstleister den Markt – außer in Berlin und Düsseldorf

- Auch nach mehr als 20 Jahren „Markttöffnung“ 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.

