



---

**Ausarbeitung**

---

**Liberalisierung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste**  
Auswirkungen der Richtlinie 96/67/EG

**Liberalisierung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste**

Auswirkungen der Richtlinie 96/67/EG

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 165/22  
Abschluss der Arbeit: 01.03.2023  
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Historische Marktlage der Bodenabfertigungsdienste</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Liberalisierung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste durch die Richtlinie 96/67/EG</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Umsetzung in nationales Recht</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>Auswahlverfahren nach der BADV</b>	<b>7</b>
5.1.	Verfahrensgrundsätze	7
5.2.	Verfahren im Einzelnen	8
5.2.1.	Festlegung der Bodenabfertigungsdienste nach Art und Umfang	8
5.2.2.	Teilnahmewettbewerb	9
5.2.3.	Auswahlverfahren	11
<b>6.</b>	<b>Wirtschaftliche Entwicklung nach Inkrafttreten der Richtlinie 96/67/EG</b>	<b>12</b>
6.1.	Allgemeines	12
6.2.	Berlin/Brandenburg	13
6.3.	Bremen	13
6.4.	Düsseldorf	13
6.5.	Frankfurt	14
6.6.	Hamburg	14
6.7.	Hannover	14
6.8.	Köln/Bonn	15
6.9.	München	15
6.10.	Nürnberg	15
6.11.	Stuttgart	15
<b>7.</b>	<b>Kommissionsvorschlag 2014 und Evaluierung</b>	<b>15</b>

## 1. Einleitung

Die vorliegende Ausarbeitung befasst sich mit der historischen Entwicklung und dem aktuellen Stand der Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste an den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen. Dabei nimmt die Ausarbeitung die Entwicklung des Marktes vor und nach Inkrafttreten der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft<sup>1</sup> (nachfolgend „Richtlinie 96/67/EG“) in den Blick.

## 2. Historische Marktlage der Bodenabfertigungsdienste

Bodenabfertigungsdienste lassen sich grob in landseitige und luftseitige Abfertigungsdienste unterscheiden. **Landseitige** Abfertigungsdienste sind solche, die innerhalb des Terminals erbracht werden. Darunter fallen beispielsweise der Check-in von Passagieren und Gepäck sowie die Sicherheitskontrollen.<sup>2</sup> Den Markt für die landseitigen Dienste öffneten die Flughafenbetreiber bereits „ohne staatlichen Zwang“, indem sie ihn weitgehend anderen Anbietern überließen.<sup>3</sup>

Der Markt für die **luftseitigen** Abfertigungsdienste hingegen lag in Deutschland vor der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs durch die Richtlinie 96/67/EG nahezu ausschließlich in der Hand der Flughafenbetreiber selbst oder deren Tochtergesellschaften.<sup>4</sup> Die luftseitigen Abfertigungsdienste umfassen beispielsweise die Betankung, das Entladen und Beladen, die Reinigung der Flugzeuge oder auch den Transport von Passagieren, Fracht und Crew.

Folglich dominierten bis in die 90er Jahre die flughafeneigenen Abfertiger den Markt der Bodenabfertigungsdienstleistungen.<sup>5</sup> Die Flughafenunternehmen wandten sich gegen Regulierungsbestrebungen mit dem Verweis auf öffentlich-rechtliche Vorschriften zur Gefahrenabwehr.<sup>6</sup> Denn

---

1 Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, Amtsblatt Nr. L 272 vom 25. Oktober 1996, S. 36, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=celex%3A31996L0067>. Aktuelle konsolidierte Fassung: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0067-20031120>.

2 Die Luftsicherheitskontrollen von Passagieren und Gepäck nach dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG), <https://www.gesetze-im-internet.de/luftsig/LuftSiG.pdf>, sind hoheitliche Aufgaben zur Gefahrenabwehr in der Zuständigkeit der Luftsicherheitsbehörden. An den meisten internationalen Verkehrsflughäfen ist hierfür die Bundespolizei zuständig. Die Aufgabenwahrnehmung erfolgt durch beliehenes Sicherheitspersonal.

3 Neuscheler, Flughäfen zwischen Regulierung und Wettbewerb - Eine netzökonomische Analyse, Baden-Baden 2008, S. 138 f.; vgl. auch Bundesrat-Drs. 807/97 vom 20. Oktober 1997, S. 1, <https://dserver.bundestag.de/brd/1997/D807+97.pdf>.

4 Einundzwanzigstes Hauptgutachten der Monopolkommission gemäß § 44 Abs. 1 Satz 1 GWB, 20. September 2016, S. 75, Rn. 330, [https://www.monopolkommission.de/images/HG21/HGXXI\\_Gesamt.pdf](https://www.monopolkommission.de/images/HG21/HGXXI_Gesamt.pdf).

5 Kämper/Brüggemann/Bothe: Wettbewerb um das Flughafenvorfeld vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit, Neue Zeitschrift für Baurecht und Vergaberecht (NZBau) 2017, 9.

6 Hilgers: Beschränkung des Marktzugangs für Bodenabfertigungsdienste, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW) 2016, 345 (351).

Flughafenunternehmen haben den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben.<sup>7</sup>

### 3. Liberalisierung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste durch die Richtlinie 96/67/EG

Die Richtlinie 96/67/EG des Rates der Europäischen Union liberalisierte den Markt der Bodenabfertigungsdienste. Nach der **Begriffsbestimmung** in Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 96/67/EG sind Bodenabfertigungsdienste „die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, wie sie im Anhang [der Richtlinie] beschrieben sind“. Die Richtlinie nimmt demnach **keine Differenzierung zwischen luft- und landseitigen Diensten** vor, sondern listet die von ihrem Anwendungsbereich umfassten Bodenabfertigungsdienste konkret auf:

- administrative Abfertigung am Boden/Überwachung,
- Fluggastabfertigung,
- Gepäckabfertigung,
- Fracht- und Postabfertigung,
- Vorfelddienste,
- Reinigungsdienste und der Flugzeugservice,
- Betankungsdienste,
- Stationswartungsdienste,
- Flugbetriebs- und Besatzungsdienste,
- Transportdienste am Boden,
- Bordverpflegungsdienste (Catering).

Diese elf Hauptkategorien sind teilweise noch in Unterkategorien aufgeteilt.

Ziel der Richtlinie ist es, den europäischen Binnenmarkt zu verwirklichen und die Beschränkungen des Dienstleistungsverkehrs aufzuheben.<sup>8</sup> Im Grundsatz haben die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um den Bodenabfertigungsdienstleistern den **freien Zugang zum Markt** der **Drittabfertigungsdienste** (Art. 6 Abs. 1) und die **freie Ausübung** der **Selbstabfertigung** zu gewährleisten (Art. 7 Abs. 1). Selbstabfertigung bezeichnet den Umstand, dass sich ein Nutzer<sup>9</sup> unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen (Art. 2 Buchst. f der Richtlinie 96/67/EG). Aus dem Umkehrschluss ergibt sich, dass eine Drittabfertigung vorliegt, wenn ein Luftverkehrsunternehmen bzw. ein Nutzer mit einem Dienstleister einen schuldrechtlichen Vertrag über die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten schließt.<sup>10</sup>

---

7 Vgl. § 45 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), <https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/>.

8 Erwägungsgründe 1 und 2 der Richtlinie 96/67/EG.

9 Nutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert (Art. 2 Buchst. e der Richtlinie 96/67/EG).

10 Hilgers: Beschränkung des Marktzugangs für Bodenabfertigungsdienste, ZLW 2016, 345 (349).

Vier der elf Hauptkategorien können Beschränkungen unterworfen werden. Dabei handelt es sich um Vorfelddienste, Gepäckabfertigung, Betankungsdienste sowie Fracht- und Postabfertigung (so weit diese die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flugplatz und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betreffen). Hinsichtlich dieser **beschränkt zugänglichen Bodenabfertigungsdienste**<sup>11</sup> können die Mitgliedstaaten die Zahl der als Drittabfertiger operierenden Dienstleister (Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie 96/67/EG) und die Zahl der Selbstabfertiger (Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 96/67/EG) begrenzen. Eine Begrenzung auf weniger als zwei Drittabfertiger je Bodenabfertigungsdienst ist dabei unzulässig (Art. 6 Abs. 2 a. E. der Richtlinie 96/67/EG). Hinsichtlich der Selbstabfertiger ist eine Beschränkung auf „mindestens zwei“ zulässig (Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 96/67/EG).

#### 4. Umsetzung in nationales Recht

In Deutschland ist die Richtlinie durch **§ 19c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)**<sup>12</sup> in nationales Recht umgesetzt worden.<sup>13</sup> Danach haben die Unternehmer von Flugplätzen<sup>14</sup> mit gewerblichem Luftverkehr Luftfahrtunternehmen sowie sonstigen Anbietern die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten zu ermöglichen. Mit der Regelung in § 19c Abs. 1 LuftVG soll der **Grundsatz des uneingeschränkten Marktzugangs** aus Art. 7 Abs. 1 Richtlinie 96/67/EG umgesetzt werden.<sup>15</sup> Der Grundsatz des (grundsätzlich) uneingeschränkten Marktzuganges umfasst nach den Maßgaben der Richtlinie 96/67/EG sowohl die Selbstabfertiger („Luftfahrtunternehmen“) als auch die Drittabfertigung („sonstige Anbieter“).

Nach § 19c Abs. 2 S. 1 LuftVG wird die Zahl der Dienstleister zur Erbringung der beschränkt zugänglichen Bodenabfertigungsdienste durch Rechtsverordnung festgelegt. Dies betrifft sowohl die Selbstabfertiger als auch die Drittabfertiger (§ 19c Abs. 2 S. 1 und 2 LuftVG). Nach § 19c Abs. 2 S. 3 LuftVG darf die Anzahl der nach den Sätzen 1 und 2 jeweils Berechtigten, abgesehen von Ausnahmen aufgrund von Platz- oder Kapazitätsgründen, jedoch nicht auf weniger als zwei festgelegt werden.

---

11 So bezeichnet in dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen „Zusammenfassung der Folgenabschätzung – Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG –“, SEK(2011) 1440, 1. Dezember 2011, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011SC1440&qid=1677589708910&from=DE>.

12 <https://www.gesetze-im-internet.de/luftvg/>.

13 Vgl. dazu auch Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Vorgaben zur Anzahl von Bodenabfertigungsdiensten auf Flughäfen, WD 7 - 3000 - 026/16, 24. Februar 2016, verfügbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/416962/58d25c213052b9bc13b0429228141416/WD-7-026-16-pdf-data.pdf>.

14 Das LuftVG und die darauf gestützte Verordnung benutzen auch den Begriff „Flugplatz“, wohingegen die Richtlinie 96/67/EG nur von „Flughafen“ spricht. Vom Terminus „Flugplatz“ sind jedoch Flughäfen mitumfasst.

15 Hilgers: Beschränkung des Marktzugangs für Bodenabfertigungsdienste, ZLW 2016, 345 (352 f.).

Der Bund hat von dieser Ermächtigung durch den Erlass der **Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV)**<sup>16</sup> Gebrauch gemacht. Die Anwendung der Verordnung oder einzelner Vorschriften hängt von der jährlich verzeichneten Fracht oder Anzahl Fluggäste ab (vgl. § 1 BADV).

Die **Anzahl** der im Einzelnen auf den jeweiligen Flughäfen zuzulassenden Dienstleister ergibt sich gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BADV i. V. m. Anlage 5. Sofern für einen Flugplatz eine solche zahlenmäßige oder sonstige Festlegung aufgrund der BADV fehlt, ist auf diesem Flugplatz jeweils nicht weniger als zwei Selbstabfertigern und nicht weniger als zwei Dienstleistern die Erbringung beschränkt zugänglicher Bodenabfertigungsdienste zu ermöglichen (§ 3 Abs. 2 S. 2 BADV).

Falls **besondere Platz- oder Kapazitätsgründe**, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen auf einem Flugplatz, es erfordern, kann gemäß § 3 Abs. 4 S. 1 BADV die Abfertigung bei den beschränkt zugänglichen Bodenabfertigungsdiensten einem einzigen Dienstleister vorbehalten werden. Aus denselben Gründen kann auch eine Selbstabfertigung untersagt oder einem einzigen Nutzer vorbehalten werden (§ 3 Abs. 4 S. 2 BADV). Zulässig ist darüber hinaus die Beschränkung auf nicht weniger als zwei Selbstabfertiger und Dienstleister für die übrigen nicht beschränkt zugänglichen Bodenabfertigungsdienste, wenn besondere Platz- oder Kapazitätsgründe vorliegen (§ 3 Abs. 5 BADV). Die Beschränkungen aufgrund von Platz- oder Kapazitätsgründen bedürfen gemäß § 3 Abs. 9 BADV der **vorherigen Zustimmung der Europäischen Kommission**. Die Zustimmung wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) spätestens drei Monate vor dem beabsichtigten Inkrafttreten der Beschränkung beantragt. Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, dem BMDV über die Luftfahrtbehörde die hierfür erforderlichen Unterlagen und Begründungen rechtzeitig zu übermitteln. Das Zustimmungserfordernis ist in Umsetzung von Art. 9 der Richtlinie 96/67/EG festgelegt werden.

## 5. Auswahlverfahren nach der BADV

### 5.1. Verfahrensgrundsätze

Die zuzulassenden Bodendienstleister für die in § 19c Abs. 2 S. 1 LuftVG genannten Dienste sind nach den Verfahrensgrundsätzen des § 7 Abs. 1 BADV i. V. m. Anlage 2 zu bestimmen. Mit diesem Auswahlverfahren hat der Gesetzgeber ein **Auswahlverfahren eigener Art** geschaffen, das nicht dem klassischen Vergaberecht unterliegt.<sup>17</sup> Allenfalls allgemeine Rechtsgrundsätze aus dem Vergabewesen sind übertragbar.<sup>18</sup> Demnach hat der Flugplatzunternehmer die Vergabe von Dienstleistungen im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften auszuschreiben (§ 7 Abs. 1 Satz 1 BADV).<sup>19</sup>

---

16 <http://www.gesetze-im-internet.de/badv/index.html#BJNR288510997BJNE000100310>.

17 Kämper/Brüggemann/Bothe: Wettbewerb um das Flughafenvorfeld vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit, NZBau 2017, 9.

18 VGH München, Beschluss vom 6. Juni 2018 – 8 ZB 17.2076, <https://openjur.de/u/2277532.html>.

19 Vgl. <https://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do?action=cl&lgId=de>.

---

Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzausschusses **durch den Flugplatzunternehmer**, wenn dieser selbst keine gleichartigen Bodenabfertigungsdienste erbringt und kein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt beherrscht und in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist (§ 7 Abs. 1 S. 2 BADV).

In allen anderen Fällen erfolgt die Auswahl der Dienstleister nach Anhörung des Nutzausschusses, des Flugplatzunternehmers und des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens **durch die Luftfahrtbehörde**. Diese trifft ihre Entscheidung gegenüber dem Flugplatzunternehmer (§ 7 Abs. 1 S. 3 und 4 BADV).

Für die Ausschreibung und das Auswahlverfahren der zuzulassenden Selbstabfertiger und Drittanbieter gelten die in der Auswahl-Richtlinie (Anlage 2 zur BADV) niedergelegten Grundsätze.

Der Flugplatzunternehmer kann hingegen selbst die beschränkt zugänglichen Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach § 7 Abs. 1 BADV unterziehen zu müssen. Er kann ferner ohne dieses Verfahren einem Dienstleister gestatten, statt seiner Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, wenn er diesen Dienstleister direkt oder indirekt beherrscht oder von diesem Dienstleister direkt oder indirekt beherrscht wird (§ 7 Abs. 2 BADV).

Die Dienstleister und die Selbstabfertiger werden für die Dauer von höchstens sieben Jahren ausgewählt (§ 7 Abs. 4 BADV).

## 5.2. Verfahren im Einzelnen

### 5.2.1. Festlegung der Bodenabfertigungsdienste nach Art und Umfang

Das Auswahlverfahren beginnt mit der Bestimmung der Bodenabfertigungsdienste nach Art und Umfang durch den Flugplatzunternehmer, die dieser gemäß § 7 BADV dem Markt der Bodenabfertigungsdienste öffnet. Dabei kann er die Erbringung der einzelnen oder gebündelten Bodenabfertigungsdienste von den folgenden Begrenzungen abhängig machen (vgl. Anlage 2 zu § 7 Nr. 2.1 Abs. 2 BADV):

- Erbringung nur in bestimmten Flugplatzbereichen,
- Erbringung nur bei Nutzung bestimmter dafür ausgewiesener Abfertigungs- und Geräteabstellflächen,
- Erbringung einer vorgegebenen Abfertigungsart,
- Erbringung durch Selbstabfertiger und/oder Dienstleister.

Anschließend unterrichtet der Flugplatzunternehmer den **Nutzausschuss**<sup>20</sup> und den **Betriebsrat des Flugplatzunternehmens** über seine Entscheidung zu den erbringenden Bodenabfertigungs-

---

20 Nach § 5 BADV wird der Nutzausschuss aus den Nutzern eines Flugplatzes gebildet und gibt sich eine Geschäftsordnung.



dienste, die beabsichtigte Bekanntmachung, die Grundzüge und wesentlichen Inhalte der Bewerbungsunterlage sowie das von ihm vorgeschlagene Auswahlverfahren mit den maßgeblichen Auswahlkriterien (vgl. Anlage 2 Nr. 2.1 Abs. 3 zu § 7 BADV).

### 5.2.2. Teilnahmewettbewerb

Im Anschluss hat der Flugplatzunternehmer die festgelegten Bodenabfertigungsdienste im Amtsblatt der Europäischen Union zu **veröffentlichen**.<sup>21</sup> Sodann erfolgt ein Teilnahmewettbewerb, bei dem die generelle Eignung der Bewerber geprüft wird.<sup>22</sup> Die Veröffentlichung muss umfassende in Anlage 2 Nr. 2.2 **Buchst. a-l** zu § 7 BADV näher bezeichnete Angaben enthalten. Unter anderem muss die Bekanntgabe gemäß Buchst. e ggf. einen Hinweis auf **Anforderungskatalog**, **Pflichtenheft** und **technische Spezifikationen** enthalten. Die einzelnen Anforderungen für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ergeben sich aus § 8 i. V. m. mit Anlage 3 BADV. Dies bedeutet auch, dass der Anforderungskatalog sowie ggf. das Pflichtenheft und technische Spezifikationen bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung feststehen müssen.<sup>23</sup>

Ferner muss die Ausschreibung die **Zuschlagskriterien** (Buchst. i) sowie Angaben darüber enthalten, welche **Kriterien maßgeblich für die Auswahl** sind (Buchst. h). Demnach müssen auch diese Kriterien bereits zum Zeitpunkt der Bekanntgabe feststehen.<sup>24</sup> Die maßgeblichen Kriterien sind so klar, präzise und eindeutig zu formulieren, dass alle gebührend informierten und mit der üblichen Sorgfalt handelnden Interessenten deren genaue Bedeutung verstehen und sie in gleicher Weise auslegen können.<sup>25</sup> Dies gilt auch für Unterkriterien, die der Ausfüllung und näheren Bestimmung eines Hauptkriteriums dienen.<sup>26</sup> Einer Angabe noch der feinsten Unterkriterien in den Bewerbungsunterlagen bedarf es allerdings nicht.<sup>27</sup>

Die Ausschreibung selbst muss auch **noch keine Gewichtung** der dort angegebenen Zuschlagskriterien enthalten. Eine solche Verpflichtung lässt sich weder der BADV noch der Richtlinie 96/67/EG entnehmen.<sup>28</sup> Es verstößt jedoch gegen das bei der Auswahlentscheidung für die Er-

---

21 Vgl. <https://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do?action=cl&lgId=de>.

22 Kämper/Brüggemann/Bothe: Wettbewerb um das Flughafenvorfeld vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit, NZBau 2017, 10.

23 Spang: Das Auswahlverfahren für die Erbringung von Abfertigungsdiensten, ZLW 2018, 210.

24 Spang: Das Auswahlverfahren für die Erbringung von Abfertigungsdiensten, ZLW 2018, 211.

25 VGH Kassel, Urteil vom 15. Oktober 2014 – 9 C 1276/13, Rn. 35, <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LARE190029535>.

26 VGH Kassel, Urteil vom 15. Oktober 2014 – 9 C 1276/13, Rn. 35, <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LARE190029535>.

27 VGH Kassel, a. a. O.

28 BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 2012 – 3 C 32/11, <https://www.bverwg.de/131212U3C32.11.0>.

bringung von Bodenabfertigungsdiensten zu beachtende Transparenzgebot, wenn für die Auswahlentscheidung maßgebliche Unterkriterien erst nach der Öffnung der Bewerbungsunterlagen festgelegt und gewichtet werden.<sup>29</sup>

Unzulässig ist es zudem, wenn der Flugplatzunternehmer von einem Dienstleister oder Selbstabfertiger die Übernahme von Arbeitnehmern entsprechend den auf diesen Dienstleister oder Selbstabfertiger übergehenden Bodenabfertigungsdiensten fordert. Die Ursprungsfassung des § 8 Abs. 2 BADV a. F. sah eine solche Ermächtigung noch vor.<sup>30</sup> Der EuGH hat jedoch 2005 entschieden, dass diese Regelung nicht mit den den Mitgliedstaaten durch Art. 18 der Richtlinie 96/67 übertragenen Befugnissen im Einklang steht.<sup>31</sup> Eine solche Bestimmung könne den Marktzugang neuer Dienstleister in dem betreffenden Sektor verteuern und diese dadurch gegenüber den bereits tätigen Unternehmen benachteiligen. Denn allein auf Grund des Bestehens der Regelung sei es den Flugplatzunternehmern in Deutschland erlaubt, einen gewissen Druck auf die Unternehmen oder Nutzer, die auf diesem Markt Fuß fassen wollen, auszuüben, indem sie sie zur Übernahme der Arbeitnehmer der Bodenabfertigungsdienste anregen.<sup>32</sup> Mit der Regelung des § 8 Abs. 2 BADV n. F. ist diese Ermächtigung abgeschafft worden.<sup>33</sup> Dort heißt es nunmehr:

„Dienstleister und Selbstabfertiger, die die Voraussetzungen der Absätze 1 bis 3 erfüllen, **werden sich bemühen**, ihren Bedarf an Arbeitskräften mit Personen abzudecken, die unmittelbar vor Aufnahme der Bodenabfertigungsdienste durch den Dienstleister oder Selbstabfertiger entsprechende Tätigkeiten beim Flugplatzunternehmer ausgeübt haben.“

Auch hinsichtlich einer ähnlichen Regelung in der italienischen Umsetzungsnorm entschied der EuGH, dass eine Verpflichtung zur Übernahme der Arbeitnehmerschaft des vorherigen Dienstleisters gegen das mit der Richtlinie 96/67/EG „verfolgte Ziel, die betreffenden Märkte zu öffnen und geeignete Bedingungen für einen innergemeinschaftlichen Wettbewerb in diesem Sektor zu schaffen“ verstößt.<sup>34</sup>

---

29 BVerwG, Beschluss vom 18. März 2016 – 3 B 16/15, <https://www.bverwg.de/180316B3B16.15.0>.

30 Vgl. Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften, Bundesgesetzblatt Teil I Ausgabe: 1997, Nr. 82, S. 2885, [http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBl&jumpTo=bgbl197s2885.pdf](http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl197s2885.pdf), vgl. auch Bundesrats-Drs. 807/97 vom 20. Oktober 1997, S. 1, <https://dserver.bundestag.de/brd/1997/D807+97.pdf>.

31 EuGH, Urteil vom 14. Juli 2005 – C-386/03, Rn. 30, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=B89231A629ED887D9E7869F99F56F2A9?text=&docid=60575&pageIndex=0&doclang=de&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=85161>.

32 EuGH, Urteil vom 14. Juli 2005 – C-386/03, Rn. 26, <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=B89231A629ED887D9E7869F99F56F2A9?text=&docid=60575&pageIndex=0&doclang=de&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=85161>.

33 Dritte Verordnung zur Änderung der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung vom 16. März 2006, Bundesgesetzblatt Teil I Ausgabe 2006, Nr. 13, S. 554, [http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger\\_BGBl&jumpTo=bgbl106s0554.pdf](http://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl106s0554.pdf).

34 EuGH, Urteil vom 9. Dezember 2004 - C-460/02, Rn. 35, <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=49744&pageIndex=0&doclang=de&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=19384>.

### 5.2.3. Auswahlverfahren

Nach erfolgter Ausschreibung und Durchführung des Teilnehmerwettbewerbs erfolgt das eigentliche Auswahlverfahren.

Der Flugplatzunternehmer stellt den geeigneten Bewerbern die **Bewerbungsunterlagen** zur Verfügung und fordert sie auf, die erforderlichen Nachweise und Angaben innerhalb einer vorgegebenen Frist zu übermitteln (Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 1 zu § 7 BADV). Auch hier bestehen wieder Vorgaben, welche Angaben die Bewerbungsunterlagen enthalten müssen (vgl. Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 2 zu § 7 BADV).

Die Bewertung der Geeignetheit der Bewerber und die Entscheidung über den Ausschluss nicht geeigneter Bewerber, obliegen in den Fällen, in denen der Flugplatzunternehmer **selbst** gleichartige Bodenabfertigungsdienste erbringt oder ein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt beherrscht oder an einem solchen Unternehmen beteiligt ist, der Luftfahrtbehörde (Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 3 S. 1 zu § 7 BADV). Als nicht geeignet sind Bewerber anzusehen, die den Kriterien, die bereits in der Vorinformation veröffentlicht sind, nicht genügen oder die offensichtlich nicht die erforderliche Abfertigungsleistung erbringen können oder wollen (Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 3 S. 3 zu § 7 BADV). Nicht geeignete Bewerber sind von ihrem Ausschluss zu unterrichten (Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 3 S. 2 zu § 7 BADV). Gegen die Entscheidung der Luftfahrtbehörde ist der Verwaltungsrechtsweg gemäß § 40 Abs. 1 S. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)<sup>35</sup> gegeben.<sup>36</sup>

Nachdem die Bewerbungsfrist abgelaufen ist, hängt die weitere Auswahlentscheidung davon ab, ob der Flugplatzunternehmer selbst gleichartige Bodenabfertigungsdienste erbringt oder ein Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt beherrscht oder an einem solchen Unternehmen beteiligt ist.

Erbringt der Flugplatzunternehmer solche Dienste **nicht**, richtet sich das Auswahlverfahren nach den in Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 4 zu § 7 BADV normierten Schritten:

- Der Flugplatzunternehmer öffnet nach Ablauf der Bewerbungsfrist die eingegangenen Bewerbungen und stellt eine Liste der Bewerber mit eingereichten Unterlagen zusammen.
- Ein Vertreter des Nutzausschusses und ein Vertreter des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens sind zu der Öffnung zugelassen. Diese haben jedoch keinen Anspruch auf Einsicht in die Bewerbungsunterlagen.
- Der Flugplatzunternehmer bewertet die Bewerbungen anhand der vorher festgelegten maßgeblichen Bewertungskriterien. Der Nutzausschuss ist anzuhören.
- Der Flugplatzunternehmer stellt die Auswahl fest und begründet seine Auswahlentscheidung. Die Auswahlentscheidung ist dem Nutzausschuss und dem Betriebsrat des Flugplatzunternehmens bekanntzugeben.

---

35 <https://www.gesetze-im-internet.de/vwgo/>.

36 Spang: Das Auswahlverfahren für die Erbringung von Abfertigungsdiensten, ZLW 2018, 214.

**Erbringt** der Flugplatzunternehmer hingegen gleichartige Dienste, richtet sich das Auswahlverfahren nach Anlage 2 Nr. 2.3 Abs. 5 zu § 7 BADV:

- Die Luftfahrtbehörde öffnet nach Ablauf der Bewerbungsfrist die eingegangenen Bewerbungen und stellt eine Liste der Bewerber mit eingereichten Unterlagen zusammen.
- Ein Vertreter des Flughafenunternehmers, ein Vertreter des Nutzausschusses und ein Vertreter des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens sind zu der Öffnung zuzulassen. Diese haben jedoch keinen Anspruch auf Einsicht in die Bewerbungsunterlagen.
- Die Luftfahrtbehörde bewertet die Bewerbungen anhand der vorher festgelegten maßgeblichen Bewertungskriterien und trifft nach Anhörung des Nutzausschusses, des Flugplatzunternehmers und des Betriebsrates des Flugplatzunternehmens die Auswahlentscheidung.
- Die Auswahlentscheidung ist dem Nutzausschuss, dem Flugplatzunternehmer sowie den Bewerbern bekanntzugeben.

Die Auswahlentscheidung durch die Luftfahrtbehörde ist ein Verwaltungsakt gegenüber dem Flugplatzunternehmer mit Drittwirkung gegenüber den übrigen Bewerbern, der auf dem Verwaltungsrechtsweg angefochten werden kann.<sup>37</sup>

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) hat in einem **Praxishandbuch** ausführliche Informationen als praxisbezogene Arbeitshilfe zu dem Auswahlverfahren nach der BADV, in dem die zuständige Luftfahrtbehörde die Auswahlentscheidung trifft (§ 7 Abs. 1 S. 1 BADV), zusammengestellt.<sup>38</sup>

## 6. Wirtschaftliche Entwicklung nach Inkrafttreten der Richtlinie 96/67/EG

### 6.1. Allgemeines

Trotz der oben beschriebenen (teilweisen) Marktöffnung der Bodenabfertigungsdienste waren rund 20 Jahre nach Inkrafttreten der BADV auf den größten deutschen Verkehrsflughäfen noch circa 80 % der Bodenabfertigungsdienste in der Hand von flughafeneigenen Anbietern.<sup>39</sup>

Die nachfolgende Darstellung der Marktanteile der Bodenabfertigungsdienstleister sowie der lizenznehmenden Drittanbieter an den deutschen internationalen Verkehrsflughäfen stützt sich soweit nicht anders angegeben auf die statistische Erhebung des Bundesverbands der Deutschen

---

37 Spang: Das Auswahlverfahren für die Erbringung von Abfertigungsdiensten, ZLW 2018, 218.

38 Vgl. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, Praxishandbuch - Auswahlverfahren nach der Bodenabfertigungsverordnung (BADV), September 2019, [https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2019/09/Praxishandbuch\\_Bodenabfertigung.pdf](https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2019/09/Praxishandbuch_Bodenabfertigung.pdf).

39 Kämper/Brüggemann/Bothe: Wettbewerb um das Flughafenvorfeld vor der Verwaltungsgerichtsbarkeit, NZBau 2017, 9.

---

Fluggesellschaft e. V. (BDF) mit Stand 2019.<sup>40</sup> Auch die Darstellung hinsichtlich der lizenznehmenden Drittanbieter ist einer statistischen Erhebung des BDF entnommen. Diese bezieht sich auch auf Lizenzen nach 2019.<sup>41</sup>

## 6.2. Berlin/Brandenburg

Am Flughafen BER gibt es keinen flughafeneigenen Bodenverkehrsdienst. Daher haben die Drittanbieter dort einen Marktanteil von 100 %. Lizenznehmer sind AeroGround, WISAG<sup>42</sup> und Swissport (Laufzeit jeweils vom 1. Dezember 2022 bis zum 30. November 2029).

Im Dezember 2022 wurde bekannt, dass die Airline Assistance Switzerland (AAS) zum 1. Januar 2023 sämtliche Aktivitäten der AeroGround Berlin am BER übernimmt.<sup>43</sup>

## 6.3. Bremen

Das Unternehmen Aviapartner verfügt am Flughafen Bremen über eine Lizenz mit einer Laufzeit vom 27. März 2016 bis zum 26. März 2023. Da der Flughafen Bremen aufgrund gesunkener Passagierzahlen aus dem Anwendungsbereich der BADV fällt, wird nach dem Auslaufen der aktuellen Lizenz keine neue vergeben. Am Bremer Flughafen hat der Flughafen-BVD Stand 2019 einen Marktanteil von 100 %.

## 6.4. Düsseldorf

Der Flughafen-BVD in Düsseldorf hat hingegen nur einen Marktanteil von 5 %. Ursache dieses geringen Marktanteils ist, dass sich in Düsseldorf der flughafeneigene Bodenverkehrsdienst schrittweise aus dem Geschäft zurückgezogen hat.

Die Lizenznehmer Acciona und Aviapartner sind mit einer Laufzeit vom 1. Januar 2016 bis zum 31. März 2023 lizenziert. Ab April 2023 ist der Airline Assistance Switzerland (AAS) eine BVD-Lizenz zugesprochen worden.<sup>44</sup> Auch die WISAG ist ab April 2023 neue Lizenznehmerin am

---

40 Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V., Stand 2019, <https://www.bdf.aero/bodenverkehrsdienste/selbstabfertigung>.

41 Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V., <https://www.bdf.aero/bodenverkehrsdienste/selbstabfertigung-1>.

42 Vgl. <https://www.aviation.wisag.de/aviation/presse/pressemitteilungen/presse/article/lizenzvergabe-am-flughafen-berlin-brandenburg.html>.

43 Vgl. <https://www.airliners.de/airline-assistance-switzerland-uebernimmt-aeroground-aktivitaeten-berlin/67332>.

44 Vgl. <https://abouttravel.ch/reisebranche/airline-assistance-switzerland-expandiert-in-deutschland/>.

---

Flughafen Düsseldorf.<sup>45</sup> Die Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen führte zum Abschluss der Lizenzvergabe wie folgt aus:

„Das Auswahlverfahren für Bodenabfertigungsdienste am Flughafen Düsseldorf wurde behördlicherseits mit der Lizenzerteilung abgeschlossen. Ab April 2023 stehen dort die drei europaweit bekannten Unternehmen AAS, acciona und WISAG für die Bodenabfertigung bereit.“<sup>46</sup>

#### 6.5. Frankfurt

In Frankfurt liegt der Marktanteil des Flughafen-BVD bei 90 %. Lizenznehmender Drittanbieter am Flughafen Frankfurt ist seit dem 1. Februar 2018 die WISAG Aviation Service Holding GmbH. Der Lizenzvertrag läuft noch bis zum 31. Januar 2025.

#### 6.6. Hamburg

Der Marktanteil des Flughafen-BVD am Hamburger Flughafen lag 2019 noch bei 100 %. Mittlerweile verfügt AeroGround Flughafen München GmbH über eine von zwei Lizenzen mit einer Laufzeit vom 1. August 2020 bis zum 31. Juli 2027.<sup>47</sup>

#### 6.7. Hannover

Auch in Hannover lag der Marktanteil des Flughafen-BVD laut der Statistik des BDF Stand 2019 bei 100 %. Seit dem 1. August 2020 ist die Aviapartner Hannover GmbH<sup>48</sup> als Bodenabfertigungsdienstleister lizenziert (Laufzeit bis zum 31. Juli 2027). Im Jahr 2021 lag der Marktanteil des Flughafen-BVD im Bereich Ramp Services bei 91,2 % im Vergleich zu 84,5 % im Vorjahr.<sup>49</sup>

---

45 Vgl. <https://www.aviation.wisag.de/aviation/presse/pressemitteilungen/presse/article/die-wisag-aviation-steht-fuer-tarifgebundene-arbeitsbedingungen-und-attraktive-loehne.html>.

46 Landtag Nordrhein-Westfalen, Drs. 18/3130 vom 22. Februar 2023, Antwort der Landesregierung NRW auf die Kleine Anfrage 1097 vom 20. Januar 2023, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD18-3130.pdf>.

47 Vgl. <https://www.luftfahrtmagazin.de/aviation/general-aviation/flughafen/muenchner-aeroground-am-flughafen-hamburg-lizenziert-212974.html>.

48 Vgl. <https://www.aviapartner.aero/hannover>.

49 Vgl. Beteiligungsbericht 2022 der Landeshauptstadt Hannover von Juli 2022, S. 195, <https://www.hannover.de/suche?cx=hannover&SearchText=beteiligungsbericht+2022>.

## 6.8. Köln/Bonn

Lizenznehmer am Flughafen Köln/Bonn ist die WISAG Ground Service Köln GmbH & Co. KG<sup>50</sup> (Laufzeit vom 11. Januar 2021 bis zum 10. Januar 2028). Der Marktanteil des Flughafen-BVD liegt bei 75 %.

## 6.9. München

In München verfügt der Flughafen-BVD über einen Marktanteil von 58 %. Seit dem 1. März 2017 ist die Swissport Losch München GmbH & Co. KG Lizenznehmer<sup>51</sup>. Der Lizenzvertrag läuft noch bis zum 29. Februar 2024.

## 6.10. Nürnberg

Am Nürnberger Flughafen verfügte der Flughafen-BVD Stand 2019 über einen Marktanteil von 100%. Die WISAG war vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2022 lizenziert.

## 6.11. Stuttgart

Die Losch Airport Service GmbH<sup>52</sup> ist seit dem 13. Juni 2017 und bis zum 12. Juni 2024 Lizenznehmer am Stuttgarter Flughafen. Der Marktanteil des Flughafen-BVD liegt bei 60 %.

## 7. Kommissionsvorschlag 2014 und Evaluierung

Um eine weitergehende Liberalisierung voranzutreiben, legte die EU-Kommission im Jahr 2011 einen Vorschlag für eine Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG vor.<sup>53</sup> Der Vorschlag sollte zunächst eine weitere Marktöffnung zur Folge haben. So sah der Verordnungsvorschlag vor, dass die Mitgliedstaaten auf Großflughäfen die Zahl der zulässigen Dienstleister pro Dienstleistungskategorie auf **nicht weniger als drei Dienstleister** beschränken dürften.<sup>54</sup> Ferner wollte die Kommission durch die Verordnung das **Vergabeverfahren vereinheitlichen**.

Der **Bundesrat** hielt den Vorschlag „für nicht geeignet, die [Qualität und] Sicherheit der Bodenabfertigung an Flughäfen der Union zu verbessern. Denn eine weitere Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste und die übrigen vorgesehenen Regelungen – bis auf die Festlegung von

---

50 Vgl. <https://www.aviation.wisag.de/aviation/standorte/nordrhein-westfalen/koeln/wisag-ground-service-koeln-gmbh-co-kg.html>.

51 Vgl. <https://loschairportservice.de/standorte/muenchen/>.

52 Vgl. <https://loschairportservice.de/standorte/stuttgart/>.

53 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG, KOM(2011) 824 endgültig, 2011/0397 (COD), 1. Dezember 2011, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0824:FIN:DE:PDF>.

54 Artikel III – Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste, Abschnitt II, Art. 6 Abs. 2 a. E.

Qualitätsstandards und Mindestausbildungsstandards – lösen erhebliche Betriebsrisiken bei den Bodenabfertigungsdienstleistern und den Flughafensbetreibern aus. Der Bundesrat befürchtet sogar einen Rückschritt durch einen ruinösen Preiskampf durch Lohndumping bei den Bodenabfertigungsdienstleistern.<sup>55</sup> Auch der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** (15. Ausschuss) des Deutschen Bundestages lehnte in seiner Beschlussempfehlung vom 8. Februar 2012 die Annahme des Kommissionsvorschlages ab.<sup>56</sup>

Die Kommission **zog** diesen Vorschlag letztlich am 7. März 2015 in Folge des „Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2015 zur Förderung von Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen“<sup>57</sup> **zurück**.<sup>58</sup> Die Kommission habe sich darauf verpflichtet,

„die Mitgliedstaaten und kleine Unternehmen bürokratisch zu entlasten und sich auf die großen Fragen zu beschränken, in denen die europäische Politik einen Mehrwert bringen kann.“<sup>59</sup>

Deshalb wurden neben dem Vorschlag für eine Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Union und zur Aufhebung der Richtlinie 96/67/EG auch weitere 72 anhängige Legislativvorschläge zurückgenommen.<sup>60</sup> Die Kommission hat in ihrer Luftfahrtstrategie für Europa vom 7. Dezember 2015 jedoch eine Evaluierung der Richtlinie angekündigt:

„Die Kommission wird sich weiterhin um eine wirksame Anwendung der bestehenden Richtlinie bemühen, wobei der Schwerpunkt auf dem Marktzugang für Bodenabfertigungsdienste auf EU-Flughäfen und der Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten liegt. **Die Kommission wird die Richtlinie**

---

55 [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2011/0701-0800/797-1-11.pdf;jsessionid=0AA978189F0063435D99DAB21FB9A8EE.2\\_cid339?\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2011/0701-0800/797-1-11.pdf;jsessionid=0AA978189F0063435D99DAB21FB9A8EE.2_cid339?_blob=publicationFile&v=1).

56 Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss), Bundestags-Drs. 17/8617, <https://dserver.bundestag.de/btd/17/086/1708617.pdf>.

57 Pressemitteilung, Der erwartete Neubeginn: Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2015 zur Förderung von Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen, 16. Dezember 2014, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP\\_14\\_2703](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_14_2703).

58 Amtsblatt der Europäischen Union – Mitteilungen und Bekanntmachungen, C 80, 7. März 2015, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2015:080:FULL&from=DE>, S. 22.

59 Pressemitteilung, Kommission bestätigt im Arbeitsprogramm 2015 angekündigte Rücknahme von 73 Vorschlägen, 7. März 2015, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_15\\_4567](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_15_4567).

60 Pressemitteilung, Kommission bestätigt im Arbeitsprogramm 2015 angekündigte Rücknahme von 73 Vorschlägen, 7. März 2015, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_15\\_4567](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_15_4567).



**über Bodenabfertigungsdienste evaluieren<sup>61</sup> und dann entscheiden, ob sie überarbeitet werden muss.“<sup>62</sup>**

Die EU-Kommission kündigte das Ergebnis der Evaluierung für das vierte Quartal des Jahres 2022 an.<sup>63</sup> Die Veröffentlichung steht noch aus (Stand 1. März 2023).

\*\*\*

---

61 Hervorhebung durch Verf. dieser Ausarbeitung.

62 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Eine Luftfahrtstrategie für Europa, COM(2015) 598 final, 7. Dezember 2015, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN>, S. 8.

63 <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2081-Ground-handling-services-at-EU-airports-evaluation-2010-18-de>.