

Geleitwort von Norbert Thom.....	VII
Geleitwort von Jürgen Weber.....	IX
Vorwort.....	XI
Inhaltsverzeichnis	XIII
Abbildungsverzeichnis	XXI
Tabellenverzeichnis	XXIV
Abkürzungsverzeichnis	XXV

1 Einleitung	1
1.1 Problemstellung.....	1
1.2 Methodisches Vorgehen (Forschungsstrategie) – drei Denkschulen und ihre globalen Forschungsziele.....	9
1.3 Struktur des Buches – drei Betrachtungsperspektiven.....	17
1.4 Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes	22
1.5 Zielsetzungen	24
1.5.1 Theoretische Zielsetzungen	24
1.5.2 Praktische Zielsetzungen	26
2 Grundlagen der Evaluierung strategischer Optionen von Fluggesellschaften	29
2.1 Strategische Ausgangslage und Begriffsabgrenzungen.....	29
2.2 Strategisches Planen als zyklischer Gegenstrom: eine Übersicht.....	36
2.3 Der populationsökologische Ansatz der strategischen Planung	41
2.3.1 Die Anwendung der Evolutionstheorie auf sozio-technische Systeme – der Population-Ecology-Ansatz (PEA).....	42
2.3.2 Drei Aggregationsebenen des Population- Ecology-Ansatzes bei der strategischen Planung von Fluggesellschaften	47
2.3.3 Der evolutionäre Selektionsprozeß im Luftverkehr – „Violate the Conditions of a Perfect Contestable Market!“ als universelle Erfolgsstrategie der Fluggesellschaften.....	51
2.3.4 Interdisziplinäre Verknüpfung der drei Aggregationsebenen zu einem umfassenden konzeptionellen Bezugsrahmen	57
2.4 Spiele, Chaos und die Strategien der Evolution – der Einfluß von Nachbardisziplinen auf die Populationsökologie.....	63
2.4.1 Evolutionäre Spieltheorie – Kooperation als strategischer Erfolgsfaktor in multi- konditionalen Wettbewerbssituationen.....	63

2.4.2	Populationsökologie und Chaostheorie – die Instabilität komplexer vernetzter Systeme	70
2.4.3	Neuere Erkenntnisse der Populationsgenetik: neutrale Mutationen und Zufallsdrift – die Shifting-Balance-Theorie	81
2.5	Der ressourcenorientierte Ansatz der strategischen Planung	87
2.5.1	Resource-Based View (RBV) als Kritik der marktorientierten Dogmen	88
2.5.2	Die Relevanz des Resource-Based View für die strategische Planung von Fluggesellschaften.....	92
2.6	Die Evolution von Ressourcen-Stärken (ERS) – ein neuer, integraler Ansatz der strategischen Planung.....	94
2.6.1	Ressourcenselektion und Nachhaltigkeit stellen keinen Widerspruch dar – das ‚schöpferische Entdeckungsverfahren‘	94
2.6.2	Einige Begriffe und Definitionen des neuen Wettbewerbskonzeptes.....	103
2.6.3	Der Zusammenhang von Ressourcenausstattung und Selektionserfolg im Luftverkehr	105
2.7	Quintessenz: Nachhaltiges Ressourcen-Management und Evolutionary Engineering sichern die ökologische Nische.....	108
3	Die besondere strategische Situation von Fluggesellschaften.....	111
3.1	Spezifische Eigenschaften der Luftverkehrsbranche – das hohe Systemrisiko des Airline Business	111
3.2	Eine Klassifikation von Fluggesellschaften	117
3.3	Die Neigung von Fluggesellschaften zur Überkapazität: Non-price Competition und das Konzept der ‚S-Kurve‘	122
3.4	Geschäftszyklen und Krisenanfälligkeit des Luftverkehrs.....	127
4	Der strategische Planungsprozeß von Fluggesellschaften	139
4.1	Das Zusammenspiel von strategischer und operativer Planung – ein einfaches kybernetisches Planungsmodell	139
4.2	Die Analyse des betrieblichen Umsystems als Schlüsselaufgabe des strategischen Planungsprozesses.....	148
4.2.1	Grenzproblem und Relevanzproblem – die Abgrenzung von Insidern, Outsidern und irrelevanten Umweltkomponenten.....	149
4.2.2	Praxisbeispiel: Das globale und das aufgabenspezifische betriebliche Umsystem der Lufthansa	153
4.2.3	Kubicek/Thoms Umsystemanalyse und Porters Fünf-Kräfte-Modell – zwei unterschiedliche Ansätze zur Lösungen des Grenzproblems.....	156
4.3	Porters generische Wettbewerbsstrategien – Fokussierung auf Marktnischen und strategischer Nischenbegriff.....	160

Klassische marktorientierte Methoden der strategischen Planung im Luftverkehr	163
5.1 Die strategische Geschäftseinheit – Grundbaustein klassischer marktorientierter Planungsmodelle	163
5.2 Fünf klassische Methoden der strategischen Planung und ihre Anwendung auf Fluggesellschaften.....	166
5.2.1 GAP-Analyse	167
5.2.2 Diversifikationsmatrix	171
5.2.3 Produktlebenszyklus	173
5.2.4 Erfahrungskurve.....	176
5.2.5 Portfolioanalyse	179
5.2.5.1 Von Hunden und Kühen – die Portfolio- methode der strategischen Planung	179
5.2.5.2 Anwendung der Portfolioanalyse auf Fluggesellschaften.....	185
5.2.5.3 <i>Praxisbeispiel</i> : Portfolioanalyse aus der Perspektive der Lufthansa.....	186
5.2.5.4 Vor- und Nachteile des Einsatzes der Portfoliomethode im Luftverkehr	192
5.3 Kritische Würdigung der klassischen Planungsmethoden	194

**Das komplexe rechtlich-institutionelle Umsystem von Fluggesell-
schaften: Rahmen und Ausgangslage der Evolution im Luftverkehr.....** 197

6.1 Systematik des rechtlich-institutionellen Umsystems von Fluggesellschaften	199
6.2 Das globale rechtlich-institutionelle Umsystem europäischer Fluggesellschaften (Metaebene).....	205
6.2.1 Chicagoer Abkommen	205
6.2.2 Standortnachteile europäischer Carrier als Grund für europäische Einigungsbestrebungen im Luftverkehr	210
6.2.3 European Civil Aviation Conference (ECAC)	212
6.2.4 Der EWG-Vertrag und seine Anwendbarkeit auf den Luftverkehr.....	217
6.2.5 Bilaterale Luftverkehrsabkommen	221
6.2.6 Nationalstaatliche Markteingriffe	237
6.3 Überleitung: die Wahrscheinlichkeit von Kooperationen zwischen Fluggesellschaften – das ‚faktische Vetorecht‘	241
6.4 Das aufgabenspezifische rechtlich-institutionelle Umsystem europäischer Fluggesellschaften (Makroebene)	254
6.4.1 IATA-Tarifkartell	255
6.4.2 Association of European Airlines (AEA).....	269
6.4.3 Kooperationsabkommen zwischen Fluggesellschaften	269

6.4.4	Das Phänomen der hohen Kartelldisziplin im regulierten Luftverkehr.....	281
6.4.5	Das Wettbewerbsverhalten der Carrier im Heimatmarkt.....	284
6.5	Besonderheiten des Charterverkehrs und Wettbewerb durch andere Verkehrsträger.....	289
6.6	Einige Bemerkungen zum Luftfrachtverkehr.....	302
6.7	Synthese der einzelnen Elemente des Umsystems zum rechtlich-institutionellen Gesamtrahmen.....	306
7	Die Suche nach einem Modell zur Beschreibung der dynamischen Kräfte der Evolution im Luftverkehr – die Theorie der Contestable Markets	311
7.1	Vorläufer der Contestable-Markets-Theorie	312
7.1.1	Klassische und neoklassische Auffassungen von Wettbewerb.....	312
7.1.2	Das neoklassische Modell der vollkommenen Konkurrenz.....	314
7.1.3	Schumpeters dynamischer Innovationswettbewerb als Ursprung der Contestable-Markets-Theorie.....	318
7.2	Das Contestable-Markets-Modell – eine Darstellung	319
7.2.1	Von der Neoklassik zur Theorie der Contestable Markets – potentieller Wettbewerb als Disziplinierung monopolistischer Marktmacht	320
7.2.2	Der natürliche Monopolist im Contestable-Markets-Modell.....	324
7.2.2.1	Die Tragfähigkeit des natürlichen Monopols	324
7.2.2.2	Marktschranken durch Kostenasymmetrien	326
7.2.2.3	Preistragfähigkeit, Mengentragfähigkeit und intertemporale Tragfähigkeit	328
7.3	Der Luftverkehrsmarkt – ein Imperfect Contestable Market	330
7.3.1	Subadditive Kosten und mobile Transportkapazitäten (,Kapitalgüter mit Flügeln’) als Nachweis für die Angriffbarkeit von Luftverkehrsmärkten	330
7.3.2	Verkehrsdrehscheiben und computergestützte Reservie- rungssysteme dienen als selbsterrichtete Marktschranken zum Schutz der ökologischen Nische vor Angriffen	337
8	Der dynamische Evolutionsprozeß im Luftverkehr: eine ‚Ecological Opportunity’ für Airlines mit nachhaltigen Ressourcen-Stärken.....	347
8.1	Die Koevolution von Flugesellschaften und ihrem rechtlich- institutionellen Umsystem: potentieller Wettbewerb als Ersatz für staatliche Regulierung und die Abwehrstrategien der Airlines	348
8.2	Zusammenhang zwischen staatlicher Regulierung und Überkapazitäten – der Averch-Johnson-Effekt	360

8.3	Die zwei größten Verkehrsregionen der Welt im evolutionären Wandel	363
8.3.1	Vereinigte Staaten von Amerika.....	363
8.3.1.1	Der regulierte Markt.....	364
8.3.1.2	Die teilweise Entregulierung	370
8.3.1.3	Der Airline Deregulation Act und seine kurzfristigen Auswirkungen.....	371
8.3.1.4	Die langfristigen Auswirkungen	375
8.3.2	Europäische Union.....	391
8.3.2.1	Die de jure stufenweise Deregulierung	391
8.3.2.2	De-facto-Einschränkungen der europäischen Liberalisierung	413
8.3.3	Vergleichende Analyse des Wandels in beiden Verkehrsregionen: Sind die amerikanischen Erfahrungen auf europäische Airlines übertragbar?.....	418
8.4	Evolutionäre Spieltheorie: Die Eigendynamik von Deregulierungen im Luftverkehr	424
8.4.1	Bestimmungsgrößen des Selektionsdrucks für europäische Fluggesellschaften	425
8.4.2	Verbreitung der US-amerikanischen Deregulierung durch ‚Pionierbonus‘ und ‚Absaugeffekte‘	426
8.4.3	Die Evolution der Kooperation in bilateralen rechtlich-institutionellen Luftverkehrsbeziehungen	437

9 Strategische Handlungsempfehlungen für Fluggesellschaften aus Sicht der verschiedenen Denkschulen.....445

9.1	Zentrale Fragen und Antworten zum strategischen Handeln einer Fluggesellschaft.....	445
9.2	Population-Ecology-Ansatz: „Violate the Conditions of a Perfect Contestable Market!“ als universelle Erfolgsstrategie in partiell deregulierten Luftverkehrsmärkten.....	447
9.2.1	Allgemeine umsystemabhängige Handlungsempfehlungen.....	447
9.2.1.1	Strategisches Handeln im regulierten Umfeld: politische Einflußnahme	448
9.2.1.2	Strategisches Handeln im deregulierten Umfeld: „Violate the Conditions of a PCM!“	451
9.2.1.3	Mischstrategien für partiell deregulierte Märkte: interne Kreuzsubventionierung.....	454
9.2.2	Die Wahl von Basisstrategie-Alternativen – Strategie-Baum und Wertschöpfungs-Pyramide	455
9.2.3	Evolutionäre Handlungsempfehlungen für einzelne strategische Planungsfelder	460
9.2.3.1	Netzstruktur	460

9.2.3.2	Wachstum und Wachstumsfinanzierung	462
9.2.3.3	Strategische Allianzen und Kooperationen	467
9.2.3.4	Diversifikation	472
9.2.3.5	Computergestützte Reservierungssysteme	473
9.2.3.6	Tarifsystem	476
9.2.3.7	Vielfliegerprogramme	479
9.2.3.8	Vertriebsprovisionen.....	483
9.2.3.9	Vormachtstellung auf Flughäfen	485
9.2.3.10	Chartertochtergesellschaften.....	486
9.2.3.11	Corporate Design	487
9.2.3.12	Werbung.....	489
9.3	Resource-Based View: Entwicklung eines nachhaltigen Ressourcen-Managements	491
9.3.1	Fluggesellschaften sind ressourcenintensive Organisationen	492
9.3.2	<i>Praxisbeispiel: Unterschiedliche Ressourcen-Stärken der Lufthansa und ihre Eignung als strategische Erfolgsfaktoren.....</i>	492
9.3.2.1	Geographisch günstig gelegener Hub.....	493
9.3.2.2	Weitverzweigtes, heterogenes Hub-and-spokes-Verkehrsnetz	494
9.3.2.3	Luftverkehrsallianz mit geeigneten Partnern.....	496
9.3.2.4	Computergestützte Buchungs- und Vertriebssysteme.....	497
9.3.2.5	Allianzeinheitliches Kundenbindungsprogramm	498
9.3.2.6	Exklusiver Zugang zu knapper Flughafen-Infrastruktur	499
9.3.2.7	Netz-Management- und Yield-Management-Kompetenz	499
9.3.2.8	Allianz-Management-Kompetenz	500
9.3.2.9	Personalentwicklungs-Kompetenz	501
9.3.3	Nachhaltiges Ressourcen-Management	502
9.4	Evolution von Ressourcen-Stärken: Business Migration und ‚Mega-Opportunities‘ innovativer Geschäftsfelder.....	503
9.4.1	Grundsätzliche Überlegungen zum strategischen Handeln in der ERS.....	503
9.4.2	Die ERS-Entwicklungsmatrix	504
9.4.3	<i>Praxisbeispiel: Die drei strategischen Entwicklungsfelder im ERS-Portfolio der Lufthansa.....</i>	505
9.4.3.1	Abbau eigener Ressourcen-Schwächen.....	506
9.4.3.2	Business Migration	506
9.4.3.3	‚Mega-Opportunities‘ innovativer Geschäftsfelder.....	507

10 Organisatorische Gestaltungsempfehlungen für Fluggesellschaften aus Sicht der verschiedenen Denkschulen.....	509
10.1 Zentrale Fragen und Antworten zur organisatorischen Gestaltung einer Fluggesellschaft	510
10.2 Ausgangslage: die funktionale Organisation – der Basistyp aller Aufbauorganisationen	513
10.3 Klassischer Market-Based View: Dezentralisierung	515
10.3.1 Vom Stammhauskonzern zur Management-Holding – die divisionale Profit-Center-Organisation.....	516
10.3.2 <i>Praxisbeispiel:</i> der Lufthansa-, 'Aviation-Konzern'	518
10.3.3 Die divisionale Organisationsstruktur als Instrument zur Reduzierung von Personalkosten: 'two-tier system'	522
10.3.4 Mit Franchising zur 'virtuellen Airline' – die Konstruktion eines Hub-Verteidigungsgürtels zum Schutz der ökologischen Nische.....	523
10.4 Population-Ecology-Ansatz: Evolutionäre Selbstorganisation, interner Wettbewerb der Comps und 'Evolutionary Engineering'	532
10.5 Resource-Based View: (Re-) Zentralisierung des Wissens in Competence centers und die zerebrale lernende Organisation	537
10.5.1 Wissen, organisationale Intelligenz und lernende Organisation.....	539
10.5.2 Entdeckung und Zentralisierung von Wissen durch evolutionäres organisationales Lernen	548
10.6 Evolution von Ressourcen-Stärken: prozeßorientierte neuronale Vernetzung	551
10.6.1 Hybride Netz- und Prozeßorganisation: Competence centers als zentrale Taktgeber für dezentrale Airline activity centers	552
10.6.2 <i>Praxisbeispiel:</i> Vorschlag einer prozeßorientierten neuronalen Hybridorganisation für Lufthansa.....	555
10.7 Luftverkehrsallianzen – der risikoreiche Weg zur weltumspannenden globalen Airline.....	561
10.7.1 Von Allianzen zu Kapitalverflechtungen	562
10.7.2 <i>Praxisbeispiel:</i> Die Evolution der Star Alliance – Balanceakt zwischen Synergiepotentialen und Autonomieverlust	567
10.8 Verbesserung der Krisenreaktionsfähigkeit – Wege aus dem Chaos und der zyklischen Instabilität.....	572
11 Schlußfolgerungen, Bilanz der Forschungsarbeit und Ausblick.....	579
11.1 Schlußfolgerungen für alle sozio-technischen Systeme	579
11.2 Schlußfolgerungen für die Luftverkehrsbranche – Leitlinien für das strategische Handeln und Gestalten von Fluggesellschaften.....	582

11.3 <i>Praxisbeispiel</i> : Schlußfolgerungen für Lufthansa.....	585
11.4 Bilanz der Forschungsarbeit und Ausblick.....	589
Vertiefungen	591
Vertiefung 1 Grundlagen der mikroökonomischen Modellbildung	591
Vertiefung 2 Das neoklassische Gleichgewichtsmodell.....	604
Vertiefung 3 Das Contestable-Markets-Modell.....	608
Vertiefung 4 Der Zusammenhang von Skalenerträgen und Produktionskosten im Contestable-Markets-Modell	616
Vertiefung 5 Die Kartellpreisbildung im regulierten Duopol.....	620
Anhänge	625
Anhang 1 Der Anteil europäischer Länder an ihren Staatsfluglinien	625
Anhang 2 Die ECAC-Mitgliedsstaaten	626
Anhang 3 Strategische Allianzen europäischer Airlines.....	627
Anhang 4 Die Flughäfen in der Europäischen Union	629
Verzeichnis der juristischen Quellen	631
Literaturverzeichnis	637
Personen- und Sachregister.....	675

Im Inhaltsverzeichnis durch einen schwarzen Balken vor der Seitenzahl gekennzeichnete Kapitel beschäftigen sich mit Definitionen und der Abgrenzung von Begriffen. Auch in anderen Kapiteln werden begriffliche Aussagen getroffen; sie sind dort durch seitliche schwarze Balken vom Text abgehoben. Insgesamt wird so ein eindeutiges begriffliches Instrumentarium geschaffen, das deutlich vom inhaltlichen Teil der Forschungsarbeit herausgestellt wird.

Im Inhaltsverzeichnis durch einen grauen Balken vor der Seitenzahl gekennzeichnete Kapitel sind Praxisbeispiele aus der Perspektive der Deutschen Lufthansa AG bzw. der Star Alliance. In einigen Kapiteln, die hier nicht durch einen grauen Balken gekennzeichnet sind, wird ebenfalls ein fallstudienartiger Bezug auf die Situation der Lufthansa oder vereinzelt auch auf die Situation anderer Fluggesellschaften hergestellt. Diese Praxisbeispiele sind dort jeweils durch einen grauen Balken entlang des Textes kenntlich gemacht.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Die Mehrdimensionalität der Arbeit.....	18
Abbildung 2	Übersichtsmodell über den Aufbau der Arbeit.....	20
Abbildung 3	Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes.....	23
Abbildung 4	Das Gegenstrom-Modell	37
Abbildung 5	Die drei Aggregationsebenen des Population-Ecology-Ansatzes im Luftverkehr	50
Abbildung 6	Die interdisziplinäre Verknüpfung der drei Aggregationsebenen	62
Abbildung 7	Vier simple Wege ins Chaos	72
Abbildung 8	Chaos in zeitverzögerten Kausalbeziehungen	74
Abbildung 9	Gegenüberstellung von Market-Based View und Resource-Based View	88
Abbildung 10	Der Wirkungszusammenhang zwischen Markt und Ressource	96
Abbildung 11	Der S-Kurven-Verlauf	124
Abbildung 12	Zyklische Schwankungen der betrieblichen Stellgrößen im Luftverkehr	132
Abbildung 13	Ein einfaches Modell der strategischen Planung.....	141
Abbildung 14	Die Elemente des betrieblichen Umsystems einer Fluggesellschaft	151
Abbildung 15	Das globale betriebliche Umsystem der Lufthansa.....	154
Abbildung 16	Das aufgabenspezifische betriebliche Umsystem der Lufthansa.....	157
Abbildung 17	Porters Fünf-Kräfte-Modell.....	159
Abbildung 18	GAP-Analyse im Luftverkehr – Stückkostensenkung und Yield-Verfall.....	168
Abbildung 19	Der Produktlebenszyklus.....	174
Abbildung 20	Allgemeines Modell der strategischen Portfolioanalyse	182
Abbildung 21	Strategische Portfolioanalyse aus der Perspektive der Geschäftsstrategie der Lufthansa Passage.....	187
Abbildung 22	Strategische Portfolioanalyse aus der Perspektive der Gesamtunternehmensstrategie des Lufthansa-Konzerns.....	190
Abbildung 23	Die drei Dimensionen der rechtlich-institutionellen Regulierung im Luftverkehr	200

Abbildung 24	Die acht Freiheiten der Luft	207
Abbildung 25	Gegenüberstellung bilateraler Standardabkommen vom Typus Prädetermination, Bermuda I und II sowie Free determination	228
Abbildung 26	Der Aktionsradius der nationalen Fluggesellschaft	242
Abbildung 27	Grenzüberschreitender Luftverkehr als Netz aus bilateralen Luftverkehrsbeziehungen	244
Abbildung 28	Das faktische Vetorecht der Fluggesellschaften	249
Abbildung 29	Die wechselseitige Einflußnahme von Staat und nationaler Fluggesellschaft aufeinander	285
Abbildung 30	Gegenüberstellung der Regulierung von Charter und Linie in bezug auf den Marktzutritt – die ‚Charter-Schaukel‘	297
Abbildung 31	Skizze der zulässigen und der tragfähigen Industriestruktur	323
Abbildung 32	Bestimmung des optimalen Verhältnisses von Flugzeuggröße und Flugfrequenz in einem City-pair market	335
Abbildung 33	Gegenüberstellung von Direktverkehr und Drehscheibensystem	338
Abbildung 34	Gegenüberstellung von Philosophie, Politik, Strategie und Resultat der zwei Wettbewerbskonzepte	349
Abbildung 35	Regulierungsbedarf in Abhängigkeit von der Kostenstruktur	355
Abbildung 36	Heimat-Hubs und wichtige Neben-Hubs US-amerikanischer Airlines	387
Abbildung 37	Chronologischer Ablauf der Deregulierung des Luftverkehrs innerhalb der Europäischen Union	392
Abbildung 38	Definition der europäischen Wettbewerbsordnung durch Sonderregeln und Gruppenfreistellung	393
Abbildung 39	Gegenüberstellung der drei Liberalisierungspakete des EU-Ministerrats	395
Abbildung 40	Die Anschlußkabotage	405
Abbildung 41	Verbreitung der Deregulierung durch Absaugeffekte	430
Abbildung 42	Kausalkette zur Verbreitung der Deregulierung	435
Abbildung 43	Gegenüberstellung von Kooperation und Defektion der Regierungen in bilateralen Luftverkehrsabkommen	438
Abbildung 44	Basisstrategie-Alternativen – der Strategie-Baum	456
Abbildung 45	Die Wertschöpfungs-Pyramide – das Vier-Ebenen-Modell des Produktnutzens im Luftverkehr	459
Abbildung 46	Die ERS-Entwicklungsmatrix	505

Abbildung 47	Grundmodell der funktionalen Organisation einer Fluggesellschaft	514
Abbildung 48	Grundmodell der divisionalen Organisation am Beispiel des Lufthansa-Konzerns	519
Abbildung 49	Zwei Wege zur virtuellen Airline: Two-tier system und Franchising	526
Abbildung 50	Organisationsprinzip des Verteidigungsgürtels von Low-cost divisions und Franchise-Partnern rundum einen Hochpreis-Hub	529
Abbildung 51	Die zerebrale lernende Organisation einer Fluggesellschaft.....	545
Abbildung 52	Vorschlag für eine prozeßorientierte neuronale Hybridorganisation des Lufthansa-Konzerns	557
Abbildung 53	Neuronale Vernetzung der Prozesse bei Lufthansa.....	561
Abbildung 54	Die Evolution der Star Alliance zwischen Synergiepotentialen und Autonomieverlust	568
Abbildung 55	Zusammenhang von Nutzen und Grenznutzen eines Konsumgutes	592
Abbildung 56	Nachfragekurve und Konsumentenrente	596
Abbildung 57	Übersicht über die Kostenarten	598
Abbildung 58	Quasirente und Betriebsgewinn.....	601
Abbildung 59	Herleitung der Angebotskurve.....	602
Abbildung 60	Der Monopolist im neoklassischen Wettbewerbsmodell	605
Abbildung 61	Herleitung der Industriedurchschnittskostenkurve.....	610
Abbildung 62	Der Monopolist im Contestable-Markets-Modell	613
Abbildung 63	Der Ramsey-Monopolist mit und ohne potentiellen Wettbewerb.....	614
Abbildung 64	Zusammenhang von Skalenerträgen und Produktionskosten.....	619
Abbildung 65	Preisbildung im Duopol mit und ohne Zwangskartell.....	621

Im Abbildungsverzeichnis durch einen grauen Balken vor der Seitenzahl gekennzeichnete Abbildungen befassen sich mit der Situation der Deutschen Lufthansa AG bzw. der Star Alliance.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Denkschulen und ihre globalen Forschungsziele	14
Tabelle 2	Auszahlungsmatrix des Einperioden-Gefangenendilemmas	65
Tabelle 3	Ergebnismatrix des Kapazitätswettbewerbs im preisregulierten, geschützten Duopol.....	126
Tabelle 4	Diversifikationsmatrix.....	172
Tabelle 5	Matrizendesignationen gebräuchlicher Portfoliomodelle	184
Tabelle 6	Matrizendesignationen für die Portfolioanalyse von Fluggesellschaften.....	185
Tabelle 7	Systematik der rechtlich-institutionellen Wettbewerbsbeschränkungen im Linienluftverkehr	201
Tabelle 8	Freiheitsgrade unternehmerischen Handelns in Abhängigkeit vom angewendeten Poolabkommen	276
Tabelle 9	Die drei Dimensionen der Regulierung und ihre nationale und internationale rechtlich-institutionelle Verankerung.....	308
Tabelle 10	Die wichtigsten Bedingungen für den neoklassischen Wettbewerb	314
Tabelle 11	Gegenüberstellung der Bedingungen für funktionierenden Wettbewerb	321
Tabelle 12	Definition der zulässigen und der tragfähigen Industriestruktur.....	322
Tabelle 13	Die Reichweite der Deregulierung des Luftverkehrs in den USA und in der EU.....	420
Tabelle 14	Ergebnismatrix bilateraler Luftverkehrsverhandlungen	440
Tabelle 15	Conditions of the PCM.....	454
Tabelle 16	Vorschlag für ein transparenteres Tarifsystem	477
Tabelle 17	Der Staatsanteil europäischer Flagcarrier	625
Tabelle 18	Die ECAC-Abkommen	626
Tabelle 19	Europäische Fluggesellschaften und ihre Kooperationspartner	628
Tabelle 20	Flughäfen der Kategorie 1	629
Tabelle 21	Flughafensysteme der Kategorie 1	630