

Stefan Schmitt

Wettbewerb und Effizienz im Luftverkehr



Nomos Verlagsgesellschaft
Baden-Baden

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	11
Abbildungsverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	15
Einleitung: Veränderter Wettbewerb im Luftverkehr?	17
Kapitel 1: Besonderheiten des Luftverkehrs	19
A. Das Produkt Flug	19
I. Flüge als Dienstleistung	19
1. Geringe (technische) Produktdifferenzierung	19
2. Hindernisse zügiger Produktionsausweitung	20
3. Eingeschränkte Flexibilität des Ressourceneinsatzes	21
4. Ausschluss von Arbitrage	21
II. Funktionen des Luftverkehrs	21
B. Der Markt für Linienflüge	24
I. Marktsegmente: Größe und wirtschaftliche Bedeutung	24
II. Der relevante Markt: Grundlagen und Entscheidungspraxis	27
1. Marktabgrenzung in den USA	28
2. Maßstäbe der Europäischen Kommission	30
C. Komplexität der Produktion	31
I. Streckennetz: Hub and Spoke vs. Point to Point	31
II. Personaleinsatz: Regulierung und Optimierung	36
III. Fixkostendegression, Größen- und Verbundvorteile	38
D. Nachfrage nach Linienflügen	40
I. Determinanten und ihre Einflussstärke	40
1. Exogene Determinanten	41
2. Endogene Determinanten	44
II. Wachstum der Luftverkehrsnachfrage	49
Kapitel 2: Deregulierung in den USA und Europa	53
A. Rechtlicher und theoretischer Rahmen	53
I. Freiheiten des Luftverkehrs	53
II. Theorie der (De-)Regulierung	55
B. One-Step-Deregulierung in den USA	58
I. Dominanz des Posttransports	58
II. Phase der Regulierung – erste Ausnahmen	59
III. Formale Deregulierung	61
C. Schrittweise Deregulierung in Europa	65
I. Das erste Memorandum – Wiederbelebung der Diskussion	65

II. Das zweite Memorandum – Der EuGH als Integrationsmotor	67
III. Der dritte Schritt – Drei Pakete auf dem Weg zu Open Skies	68
D. Wettbewerbswirkung der Deregulierung	75
I. Preise, Service, Sicherheit in den USA	75
1. Preisniveau	76
2. Service und Sicherheit	79
II. Veränderungen in Europa	82
III. Zwischenfazit	84
Kapitel 3: Verbleibende Wettbewerbshemmnisse	85
A. Beschränkung ausländischer Investitionen	86
I. Bilaterale Verträge als Hindernis	86
1. Status quo der zweiseitigen Luftverkehrsabkommen	86
2. Eigentums- und Besitzvorschriften	88
3. Auswirkung und Ausnahmen	89
II. Bemühen um weitere Fortschritte	90
B. Tarifkoordination der IATA: Kartell vs. notwendige Koordination	95
C. Unternehmensstrategien bei unvollständig liberalisierten Märkten	100
I. Code-share-Abkommen als einfachste Kooperationsform	100
II. Strategische Allianzen als Ersatz für Fusionen?	103
D. Wettbewerbswirkung bestehender Kooperationen	108
E. Allokation knapper Ressourcen: Start- und Landrechte	113
I. Slotvergabe in den USA	114
II. Slotvergabe in der EU nach dem Vorbild etablierter IATA-Verfahren	118
1. Das IATA-Verfahren zur Slotvergabe	119
2. Die europäische Verordnung zur Slotvergabe	122
III. Wirtschaftspolitische Bewertung der Slotvergabe	124
1. Fusion	128
2. Abgaben	128
3. Auktionen	133
4. Eigentumsrechte	135
5. Bewertung – Umsetzungsvorschlag	136
Kapitel 4: Effizienz der Anbieter – Fortschritte durch Deregulierung oder Dominanz verbleibender Hindernisse?	138
A. Methoden und Ergebnisse ausgewählter Effizienzstudien zum Luftverkehr	141
I. Kennzahlengestützte Vergleiche	141
II. Totale Faktorproduktivität	143
III. Stochastic Frontier Analysis	144
B. Effizienzwirkung der Deregulierung – eine Data-Envelopment-Analyse	147
I. Idee und Elemente der DEA	147

II. Bisherige DEA-Studien zum Luftverkehrsmarkt	153
III. Vorgehen und Daten	155
IV. Ergebnisse	159
1. Standard Data Envelopment Analysis	159
2. Window Analysis	161
3. Malmquist-Indizes	164
 Kapitel 5: Aktuelle Veränderungen der Wettbewerbsdynamik	 168
A. No-Frills in Europa	168
I. Die Anbieter im Überblick	169
1. Ryanair	169
2. Virgin Express	170
3. Easyjet	171
4. Go	172
5. Buzz	173
II. Marktstruktur- und Wettbewerbswirkung	174
1. Produktion	174
2. Tarife	178
3. Vertrieb	181
III. No-Frills als Beleg für die Bestreitbarkeit von Luftverkehrsmärkten?	183
1. Verbleibende institutionelle Markteintrittsbarrieren überwindbar	184
2. Markteintritte auf Städtepaar-Märkten möglich	185
3. Vertragliche Bindung der etablierten Anbieter als Chance für No-Frills	186
4. Höhe der Sunk Costs umstritten	186
5. Börsengang als günstige Finanzierungsoption für Newcomer	187
IV. Monopolistische Konkurrenz: Nachfragekreation vs. Nachfragesubstitution	188
V. Zwischenfazit	190
B. Electronic Commerce im Luftverkehr	191
I. Traditionelle und neue Vertriebsformen im Luftverkehr	193
II. Wettbewerbspolitische Problemfelder	196
1. Veränderungen auf dem Markt der gehandelten Produkte	197
2. Der Wettbewerb elektronischer Marktplätze	200
III. Online-Direktvertrieb der Fluggesellschaften: Das Beispiel Orbitz	203
1. Orbitz und das US-Wettbewerbsrecht	204
2. Wettbewerbs- und Effizienzwirkungen von Orbitz	207
3. Elektronische Marktplätze – wettbewerbspolitischer Handlungsbedarf?	240
 Fazit: Steigende Anforderungen an Staat und Unternehmen	 242
Literaturverzeichnis	249
Glossar	277