Lars Evermann

Mögliche Wirkungen der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs auf den Wettbewerb im Linienflugverkehr

Unter Berücksichtigung der U.S.-amerikanischen Erfahrungen

Diplomarbeit

Diplom.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de/ abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlages. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 1995 Diplom.de
ISBN: 9783832442606

https://www.diplom.de/document/219875

Lars Evermann

Mögliche Wirkungen der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs auf den Wettbewerb im Linienflugverkehr

Unter Berücksichtigung der U.S.-amerikanischen Erfahrungen

Diplom.de

Lars Evermann

Mögliche Wirkungen der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs auf den Wettbewerb im Linienflugverkehr

Unter Berücksichtigung der U.S.-amerikanischen Erfahrungen

Diplomarbeit
an der Universität Hamburg
Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
März 1995 Abgabe

Diplom.de

Diplomica GmbH
Hermannstal 119k
22119 Hamburg

Fon: 040 / 655 99 20
Fax: 040 / 655 99 222

agentur@diplom.de
www.diplom.de

ID 4260

ID 4260
Evermann, Lars: Mögliche Wirkungen der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs auf den Wettbewerb im Linienflugverkehr: unter Berücksichtigung der U.S.-amerikanischen Erfahrungen / Lars Evermann · Hamburg: Diplomica GmbH, 2001
Zugl.: Hamburg, Universität, Diplom, 1995

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden, und die Diplomarbeiten Agentur, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Diplomica GmbH
http://www.diplom.de, Hamburg 2001
Printed in Germany

Diplom.de

Wissensquellen gewinnbringend nutzen

Qualität, Praxisrelevanz und Aktualität zeichnen unsere Studien aus. Wir bieten Ihnen im Auftrag unserer Autorinnen und Autoren Wirtschaftsstudien und wissenschaftliche Abschlussarbeiten – Dissertationen, Diplomarbeiten, Magisterarbeiten, Staatsexamensarbeiten und Studienarbeiten zum Kauf. Sie wurden an deutschen Universitäten, Fachhochschulen, Akademien oder vergleichbaren Institutionen der Europäischen Union geschrieben. Der Notendurchschnitt liegt bei 1,5.

Wettbewerbsvorteile verschaffen – Vergleichen Sie den Preis unserer Studien mit den Honoraren externer Berater. Um dieses Wissen selbst zusammenzutragen, müssten Sie viel Zeit und Geld aufbringen.

http://www.diplom.de bietet Ihnen unser vollständiges Lieferprogramm mit mehreren tausend Studien im Internet. Neben dem Online-Katalog und der Online-Suchmaschine für Ihre Recherche steht Ihnen auch eine Online-Bestellfunktion zur Verfügung. Inhaltliche Zusammenfassungen und Inhaltsverzeichnisse zu jeder Studie sind im Internet einsehbar.

Individueller Service – Gerne senden wir Ihnen auch unseren Papierkatalog zu. Bitte fordern Sie Ihr individuelles Exemplar bei uns an. Für Fragen, Anregungen und individuelle Anfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Ihr Team der Diplomarbeiten Agentur

Diplomica GmbH
Hermannstal 119k
22119 Hamburg

Fon: 040 / 655 99 20
Fax: 040 / 655 99 222

agentur@diplom.de
www.diplom.de

Inhaltsverzeichnis

I Die Darstellung der Regulierung im Linienflugverkehr 1

1 Einführung 3
1.1 Problemabgrenzung . . . 3
1.2 Einführung in die Ökonomie des Luftverkehrs . . . 4

2 Die Theorie der Regulierung 7
2.1 Begründung der Regulierung . . . 7
2.2 Staatliche Regulierungsmaßnahmen . . . 11
2.2.1 Definition von Regulierungsmaßnahmen . . . 11
2.2.2 Regulierungsmaßnahmen in der Bundesrepublik und den USA . . . 12
2.3 Auswirkung der Regulierung . . . 13
2.4 Die positive Regulierungstheorie . . . 15

3 Regulierungsmaßnahmen im Personenluftverkehr 17
3.1 Die multilateralen Regulierungsmaßnahmen . . . 17
3.1.1 Die historische Entwicklung der Regulierung der Luftfahrt . . . 17
3.1.2 Regulierung aus Sicht der Kartelltheorie . . . 20
3.2 Regulierungen durch bilaterale Verträge . . . 21
3.3 Regulierungen im inner-amerikanischen Luftverkehr . . . 23
3.3.1 Die Entwicklung der Regulierungsmaßnahmen im inner-amerikanischen Luftverkehr . . . 23
3.3.2 Die Auswirkungen der Regulierungsmaßnahmen im inner-amerikanischen Luftverkehr . . . 24

II Die Entwicklung der Deregulierung des U.S.-amerikanischen Luftverkehrs 27

4 Die Deregulierung des U.S.-amerikanischen Luftverkehrs 29
4.1 Regulierung vs. Deregulierung . . . 29
4.1.1 Die Kosten der Regulierung . . . 29
4.1.2 Die Theorie der „contestable markets" als theoretische Grundlage für die Deregulierung im Verkehr . . . 32
4.2 Deregulierungsschritte auf dem Luftverkehrsmarkt der USA . . . 33
4.2.1 Deregulierung des inner-amerikanischen Luftverkehrs . . . 34
4.2.2 Internationale Auswirkungen der amerikanischen Deregulierungspolitik . . . 35

5 Auswirkungen der amerikanischen Deregulierungsmaßnahmen 39
5.1 Veränderungen des Flugangebots . . . 39
5.1.1 Entwicklung der Flugpreise . . . 40
5.1.2 Entwicklung des Streckennetzes . . . 44
5.1.3 Entwicklung der Sicherheit des Flugverkehrs . . . 46

5.2 Strukturelle und strategische Markteintrittsbarrieren 49
5.2.1 Die Möglichkeit des Markteintritts und strukturelle Markteintrittsbarrieren 49
5.2.2 Ausnutzung von Marktmacht und Konzentrationstendenzen zur Schaffung strategischer Markteintrittsbarrieren 55
5.3 Entwicklung wichtiger Kennziffern 62
5.3.1 Entwicklung der Produktivität 63
5.3.2 Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Wohlfahrt 64

III Die Entwicklung der Liberalisierung im europäischen Luftverkehr 69

6 Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs 71
6.1 Luftverkehr und das Recht der europäischen Gemeinschaft 71
6.2 Die Liberalisierungsschritte im europäischen Luftverkehr 73
6.3 Luftverkehr im Europäischen Wettbewerbsrecht 75

7 Mögliche Auswirkungen der Liberalisierung auf den Wettbewerb in Europa 77
7.1 Die Marktstruktur des europäischen Luftverkehrs 77
7.1.1 Die Ausgangssituation der europäischen Luftverkehrsliberalisierung 78
7.1.2 Die Angreifbarkeit der Märkte 80
7.1.3 Konzentration und die Möglichkeit des Markteintritts 85
7.2 Darstellung möglicher Unternehmensstrategien im Luftverkehr 87
7.2.1 Strukturanalyse des Luftverkehrs 87
7.2.2 Mögliche Veränderungen der Unternehmensstrategien 89
7.2.3 Strategische Ausrichtung der ehemaligen flag-carrier 100
7.2.4 Kosten und Erlöse der europäischen Airlines 107
7.3 Die Entwicklung im Zuge der Liberalisierung 108
7.3.1 Die Entwicklung der Tarife 108
7.3.2 Die Entwicklung der Effizienz 110

8 Zusammenfassung und Ausblick 113

A Anhang 115
A.1 Die Besonderheitenlehre des Verkehrs 115
A.2 Herleitung des Averch-Johnson-Modells 116
A.3 Die acht Freiheiten des Luftverkehrs 117
A.4 Auszug aus dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen 118
A.5 Auszug aus dem Luftverkehrsgesetz 119
A.6 Gegenüberstellung der Kosten und der Flugtarife für 30 Städtepaare 122
A.7 Beispiel für den Margentarif im „Memorandum of Understanding“ 124
A.8 Die hubs und die Marktanteile der beiden größten Fluggesellschaften 125
A.9 Prdatory pricing zum Aufbau einer Reputation 126
A.10 Begrenztes Budget als Ursache predatory pricing 128
A.11 Unbekannte Kostensituation und predatory pricing 130
A.12 Kategorien der Europäischen Flughäfen 132
A.13 Auszug aus dem Vertrag zur Gründung der EWG 133

Literaturverzeichnis 137

Abbildungsverzeichnis

2.1 Preisbildung im natürlichen Monopol 9

3.1 Die Konfliktsituation im Kartell 21
3.2 Der Rachet-Effekt 25

5.1 Entwicklungsmöglichkeiten der Fluggesellschaften 43

A.1 Die separaten Gleichgewichte bei hohem bzw. niedrigem Kostenniveau 131

Tabellenverzeichnis

4.1 Die Flugzeugauslastung in Abhängigkeit von der Anbieterzahl 31

5.1 Flugtarife im Verhältnis zum DPFI 40
5.2 Vergleich der Flugzeuggröße und der Tarife im Verhältnis zum DPFI 41
5.3 Vergleich des Verkehrsvolumens der non-hub-Flughäfen 46
5.4 Unfallstatistik im US-Luftverkehr von 1979 bis 1989 47
5.5 Entwicklung des Firmenwertes in Folge eines Flugzeugunfalls 48
5.6 Entwicklung der Nachfrage in Folge eines Flugzeugunfalls 48
5.7 Marktanteile der Computerreservierungssysteme und der Fluglinien 52
5.8 Der Zusammenhang zwischen Flugtarifen und Marktmacht 54
5.9 Auszahlungsmatrix im Chain-Store Paradox 57
5.10 Der Markterfolg der neuen Fluggesellschaften 60
5.11 Die Veränderung von Preis und Menge als Folge des Markteintritts von PE 61
5.12 Zusammenhang zwischen verschiedenen Einflußgrößen und Tarifhöhe 63
5.13 Jährliche Steigerung der Faktorproduktivität der trunk und local carrier 64
5.14 Anteile an der Steigerung der Faktorproduktivität für trunk und local carrier . . . 65
5.15 Tarife, Flugzeiten und Frequenzen in einem regulierten und einem fiktiven, deregulierten Zustand 66
5.16 Wohlfahrtsgewinn der Konsumenten in Abhängigkeit von verschiedenen Variablen 67

7.1 Jährliches Passagieraufkommen und Entfernung der wichtigsten europäischen Strecken 78
7.2 Produktivitätsmaße für europäische und amerikanische Fluggesellschaften 79
7.3 Eignung verschiedener Steuern zur Erreichung einer effizienten Flughafennutzung . 83
7.4 Hub-Dominanz und die verfügbare Slotkapazität im Jahr 2010 86
7.5 Stückkosten und Stückerträge der AEA-Carrier 107
7.6 Preis-, Frequenz- und Verkehrsänderungen auf 20 ausgewählten Strecken 109
7.7 Kapazitätsangebot auf der Strecke London - Amsterdam 110
7.8 Entwicklung der Tarife auf der Strecke London - Amsterdam 110
7.9 Entwicklung der technische Effizienz zwischen 1976 und 1986 111

A.1 Vergleich der Flugtarife mit den Kosten 1968 122
A.2 Vergleich der Flugtarife mit den Kosten 1972 123
A.3 Der Margentarif im Memorandum of Understandig 124
A.4 Slot-Dominanz auf amerikanischen Flughäfen 125
A.5 Auszahlungsmatrix im n Perioden Markteintrittsspiel 126
A.6 Auflistung der Europäischen Flughäfen nach Kategorien geordnet 132

Abkürzungsverzeichnis

ADA	Airline Deregulation Act
CAA	Civil Aeronautics Act
CAB	Civil Aeronautics Board
CRS	Computerreservierungssystem
DPFI	Domestic Passenger Fare Investigation
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FAA	Federal Aviation Adminitration
GPFI	General Passenger Fare Investigation
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
SIFL	Standard Industry Fare Level
RabG	Rabattgesetz
UWG	Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb
ZugabeVO	Zugabeverordnung

Teil I

Die Darstellung der Regulierung im Linienflugverkehr

Kapitel 1

Einführung

1.1 Problemabgrenzung

Unter Wettbewerb wird der wirtschaftliche Leistungskampf auf Märkten verstanden. Aus ökonomischer Sicht kommt dem Wettbewerb die Aufgabe der Gewährleistung einer guten Marktversorgung zu.[1] Die Versorgung des Marktes wird dadurch erreicht, daß die Unternehmer angehalten werden ihr Angebot an den Konsumpräferenzen auszurichten (Steuerungsfunktion). Dabei besteht der Anreiz Produktionsverfahren anzuwenden, die die Effizienz des Faktoreinsatzes maximieren (Allokationsfunktion) und technischen Fortschritt in der Form von kostengünstigeren Produktionsmöglichkeiten oder überlegenen Produkten zu entwickeln (Innovationsfunktion). Weiterhin gewährleistet der Wettbewerb die optimale Anpassung der Marktteilnehmer an die Datenveränderungen einer dynamischen Wirtschaft (Anpassungsfunktion). Schließlich wird mit Wettbewerb eine leistungsgerechte Einkommensverteilung (Verteilungsfunktion) und die Kontrolle und Begrenzung wirtschaftlicher Macht erreicht (Kontrollfunktion). Aufgrund dieser Funktionen kommt dem Wettbewerb in der sozialen Marktwirtschaft eine zentrale Stellung als Organisationsprinzip der Wirtschaft zu. Nur in den Fällen, in denen Wettbewerb auch durch Maßnahmen der Wettbewerbspolitik nicht gesichert werden kann, ist er durch ein regulatorisches Organisationsprinzip zu ersetzen.

Mit der Entwicklung des Wettbewerbsgesetzes haben sich Ausnahmebereiche gebildet, in den man nicht von der Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs ausgegangen ist. Diese Branchen wurden von der Anwendung des Wettbewerbsrechts ausgenommen, da man einen Verdrängungswettbewerb mit anschließender Monopolisierung befürchtet. Hierzu wurden die privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen durch staatlich regulierte Gesellschaften ersetzt. Typische Beispiele dieser Ausnahmebereiche sind neben dem Verkehrswesen die Telekommunikation und die Stromversorgung.

Im Luftverkehr kam für lange Zeit der staatlich dominierten Lufthansa die Rolle des regulierten Unternehmens zu. Im Inlandsverkehr bestand zwar die Möglichkeit privater Konkurrenz, diese wurde jedoch aufgrund von Benachteiligungen bei der Streckenwahl nie realisiert. Im Bereich des internationalen Flugverkehrs nahm die Lufthansa alle deutschen Verkehrsrechte wahr und hatte damit eine Monopolstellung.

Erst in Verbindung mit der Deregulierung des amerikanischen Inlandsflugverkehrs wurde die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs wieder in Erwägung gezogen. Aufgrund schlechter Marktergebnisse der regulierten amerikanischen Unternehmen kam es zur Einführung des Wettbewerbs zwischen den Airlines. Grundlage des Wettbewerbs war dabei die Theorie der contestable markets,

[1] vgl. H. Berg, Wettbewerbspolitik, in: Vahlens Kompendium der Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, Band 2, 4. Auflage, München 1990, S. 235

die von der Funktionsfähigkeit des Wettbewerb bei freiem Markteintritt- und Marktaustritt ausging. Aufgrund der Mobilität des Verkehrsmittels Flugzeug, schien dieses im Luftverkehr gegeben zu sein.

Für Europa spielte die Überlegung der Einführung des Wettbewerbs im Zuge der bilateral gewährten Verkehrsrechte eine Rolle. Vertraten zwei Länder eine liberale Luftverkehrspolitik, so konnten sie Wettbewerb im Verkehr zwischen ihren Ländern zulassen. Zunächst konnten einge Länder die Abkehr vom gewohnten Regulierungssystem verhindern. Mit der Vollendung des europäischen Binnenmarktes besteht die Dienstleistungsfreiheit aber auch für den Luftverkehr. Daher wird allen europäischen Luftverkehrsunternehmen eine freie Strecken-, Kapazitäts und Tariffestsetzung gewärt.

Ziel dieser Arbeit ist die Analyse des Prozesses der Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes. Dazu wird im Rahmen dieser Arbeit zunächst auf die Theorie der Regulierung und die historische Entwicklung des Regulierungssystems eingegangen. Eine ausführliche Behandlung erfahren die Schritte der amerikanischen Deregulierungspolitik und ihre Auswirkungen. Die Folgen der Deregulierung werden unter den Aspekten der Veränderung der Marktstruktur und der Entwicklung des Wettbewerbs diskutiert. Schließlich werden die Wohlfahrtswirkungen der amerikanischen Deregulierung dargestellt, hiermit verbunden ist jeweils auch die Berücksichtigung empirischer Daten. Im Hauptteil der Arbeit wird auf die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs eingegangen. Ziel ist dabei zunächst eine Darstellung der Wettbewerbsentwicklungen, bei der die Frage der Angreifbarkeit des Marktes eine wichtige Rolle spielt. Darauf aufbauend wird eine Branchenstruktur des Luftverkehrs mit Hilfe der Strukturanalyse von *Porter* untersucht. Anschließend wird ein Überblick über die strategischen Ausrichtungsmöglichkeiten der Gesellschaften gegeben, die um eine Beschreibung der Ausgangssituationen der einzelnen Airlines ergänzt wird. Den Abschluß bildet die Darstellung empirischer Daten, mit denen mögliche Wohlfahrtsgewinne der Liberalisierung abgeschätzt werden können.

1.2 Einführung in die Ökonomie des Luftverkehrs

Unter Luftverkehr versteht man die „Gesamtheit aller Vorgänge, die der Ortsveränderung von Personen, Fracht und Post auf den Luftwegen dienen."[1] Der Betrachtungsgegenstand dieser Arbeit bleibt allerdings auf den Personenverkehr beschränkt. Entsprechend der Regelmäßigkeit können die Kategorien Linien-, Bedarfs- und Gelegenheitsluftverkehr unterschieden werden. Diese sollen jetzt unter Berücksichtigung der Faktoren Gewerbsmäßigkeit, Öffentlichkeit, Regelmäßigkeit, Linienbildung, Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht gegenübergestellt werden.[2]

Der Linienluftverkehr zeichnet sich durch gewerbswirtschaftliches Betreiben der Flugdienste aus. Der Flugverkehr wird von privaten oder staatlichen Fluggesellschaften geschäftsmäßig und entgeltlich, das heißt, unter dem Vorsatz der Gewinnerzielung durchgeführt. Der Fluglinienverkehr muß der Allgemeinheit offenstehen, und kein Personenkreis darf von der Benutzung ausgeschlossen werden. Unter dem Gebot der Regelmäßigkeit versteht man die periodische Festsetzung der Abflug- und Ankunftszeiten, die auch regelmäßig eingehalten werden. Weiterhin ist die Pflicht zur Linienbildung einzuhalten, dieses bedeutet, daß der Verkehr über vorher festgelegte Abflug-, Zwischenlande- und Endpunkte abgewickelt wird. Das Flugunternehmen hat die Verpflichtung, den Flugverkehr im Rahmen der Genehmigung und dem Flugplan entsprechend aufrecht zu erhalten. Aus der Pflicht zur öffentlichen Verfügbarkeit entsteht die Pflicht zur Beförderung aller Passagiere. Gleichzeitig besteht für die Fluglinien der Zwang zur Festlegung von Flugtarifen, die für alle Passagiergruppen bindend sind.

[1] E. Rössger u. K.-B. Hünermann, Einführung in die Luftverkehrspolitik, Mannheim u. Zürich 1968, S. 2

[2] Die Einteilung der Kategorien erfolgt nach *Schwenk*, vgl. W. Schwenk, Handbuch des Luftverkehrsrechts, Köln u.a. 1981, S. 328 ff.

Während unter *Gelegenheitsverkehr*, der auch als *Charterverkehr* bezeichnet wird, früher Flugverkehr verstanden wurde, der auf eine besondere Anforderung hin bzw. in Abhängigkeit von entstandener Nachfrage durchgeführt wurde, hat er sich mittlerweile an das Angebot des Linienverkehrs angeglichen und tritt vielfach als Substitutionskonkurrenz auf.[1] Auch auf den Charterverkehr trifft der Grundsatz der Gewerbsmäßigkeit des Verkehrs zu. Der Charterverkehr ist jeweils an bestimmte Nachfragegruppen, wie z.B. Gastarbeiter, Studenten oder Militärpersonal, oder an die Buchung zusätzlicher Nebenleistungen gebunden. Der Charterverkehr wird heute in Grenzen regelmäßig durchgeführt. Die Flugtermine stehen jeweils langfristig fest. Juristisch besteht keine Betriebs- und Beförderungspflicht, allerdings kann aus Gründen des Wettbewerbs von einem Schutz der Nachfrager ausgegangen werden. Eine Tarifpflicht für Charterunternehmen besteht nicht, jede Gesellschaft kann das Beförderungsentgelt selbständig festsetzen und zwischen den Nachfragern variieren. Aus Gründen des Schutzes der Linienfluggesellschaften bestehen seit 1973 ein Mindestpreise im Nordatlantikverkehr. Der Charterverkehr wird in dieser Arbeit weitgehend ausgeklammert, da er durch eine wesentlich geringere Regulierungsdichte gekennzeichnet ist und von der Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa nicht betroffen ist. Auf den Charterverkehr wird lediglich zum Zweck der Erklärung bestimmter Entwicklungen eingegangen.

Unter *Bedarfsverkehr mit festen Flugzeiten* versteht man Linienflugverkehr, der nur im Fall vorhandener Nachfrage bedient wird. Die Streckenbedienung im Bedarfsverkehr erfolgt öffentlich und regelmäßig und wird entsprechend eines Flugplanes durchgeführt. Eine Tarif- und Beförderungspflicht besteht nicht. Juristisch ist der Verkehr dem Gelegenheitsverkehr gleichgestellt und profitiert ebenfalls von den geringeren internationalen Reglementierungen. Aus den angesprochenen Gründen wird in dieser Arbeit auf eine Berücksichtigung des Bedarfsverkehrs mit festen Flugzeiten verzichtet.

Die Kosten des Luftverkehrs können in drei Gruppen unterteilt werden. Man unterscheidet Kosten, die mit der Anzahl der Passagiere des Flugzeuges (Auslastung) zusammenhängen, von Kosten, die mit der Anzahl der Flüge variieren. Davon zu unterscheiden sind Fixkosten, die mit der Aufrechterhaltung der Gesellschaft zusammenhängen.[2] Auslastungsabhängige Kosten steigen proportional mit der Zahl der Passagiere an. Hier handelt es sich vor allem um Buchungs- und Reservierungskosten. Unabhängig von der Auslastung der Flugzeuge, aber proportional zu der Anzahl der Flüge verhält sich die zweite Gruppe der Kosten. Zu dieser Gruppe sind in erster Linie die Flugkosten, wie die Kosten für Flugbenzin und die Gehälter für die Crew, gleichzeitig aber auch Sicherheitsgebühren und Start- und Landegebühren, zu rechnen. Zur letzten Gruppe werden die technischen Kosten für die Aufrechterhaltung der Montagehallen und Sicherheitsüberprüfungen und die Kosten, die mit dem Bestand der Flugzeugflotte verbunden sind, gezählt. Eine Zwischenkategorie bilden die Kosten, die mit der Aufrechterhaltung eines Anflugortes, dem Betreiben eines Luftverkehrsbüros und der entsprechenden Schalter und Abflugterminals verbunden sind. Gemäß *Bailey, Graham* und *Kaplan* machen die flugspezifischen Kosten mit fast 60% den größen Anteil der Gesamtkosten aus. Die passagierspezifischen- und die Fixkosten liegen mit jeweils ca. 20% weit dahinter.[3]

Die Erlöse einer Fluggesellschaft ergeben sich alleine aus der Anzahl der Passagiere und dem Flugpreis, den diese bezahlen. Insofern spielt für die Fluggesellschaften die Auslastung der Flüge eine große Rolle. Die Differenz des Ticketpreises und der Passagierkosten aller Passagiere muß die Flugkosten decken. Die Fixkosten des Flugbetriebs müssen durch den Erlös aller Flüge gedeckt werden. Zur Bedienung der Fluggesellschaften hat jede Fluggesellschaft die Möglichkeit der Wahl des Fluggerätes. Die möglichen Flugzeuge unterscheiden sich dabei insbesondere in der Größe, der Reichweite und der Kostenstruktur. Da Flugzeuge entweder gekauft oder geleast werden, stellen sie für die Fluggesellschaften kurzfristig konstante Faktoren dar.

[1] vgl. W. Pompl, Luftverkehr, im folgenden zitiert als [Luftverkehr], 2. Auflage, Berlin u.a. 1991, S. 23
[2] vgl. E.E. Bailey, D.R. Graham u. D.P. Kaplan, Deregulating the Airlines, Cambridge 1985, S. 48
[3] vgl. E.E. Bailey, D.R. Graham u. D.P. Kaplan, a.a.O., S. 49