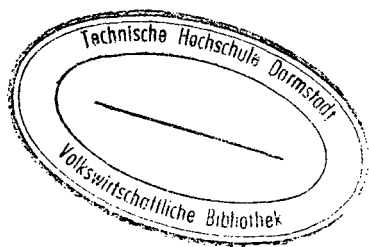


Matthias-Wolfgang Stoetzer

Regulierung oder Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa

Eine industrieökonomische Analyse



Nomos Verlagsgesellschaft
Baden-Baden

Inhaltsverzeichnis:

| | Seite |
|--|-------|
| Abkürzungsverzeichnis: | XI |
| Abbildungs-, Tabellen- und Übersichtsverzeichnis: | XIII |
| Kapitel I: Problemstellung | |
| 1. Einführung | 1 |
| 2. Inhaltsübersicht | 4 |
| Kapitel II: Die institutionellen Rahmenbedingungen des europäischen Luftverkehrs | |
| 1. Einleitung | 5 |
| 2. Der Linienluftverkehr | 6 |
| 2.1. Systematik der Regulierungen | 6 |
| 2.2. Staatliche Kodifizierungen | 8 |
| 2.2.1. Multilaterale staatliche Abkommen | 8 |
| 2.2.1.1. Weltweite Verträge | 8 |
| 2.2.1.2. Europäische Abkommen | 11 |
| 2.2.2. Bilaterale staatliche Absprachen | 17 |
| 2.2.3. Nationale staatliche Regelungen | 28 |
| 2.3. Privatwirtschaftliche Wettbewerbsbeschränkungen | 31 |
| 2.3.1. Multilaterale privatwirtschaftliche Verträge | 31 |
| 2.3.2. Bilaterale privatwirtschaftliche Übereinkommen | 36 |
| 2.3.3. Nationale private Regulierungen | 41 |
| 3. Der Charterluftverkehr | 43 |
| 4. Der Wettbewerb im europäischen Linienluftverkehr | 47 |
| 4.1. Beurteilung der existierenden Wettbewerbs beschränkungen | 47 |

| | |
|---|----|
| 4.2. Vorbehalte | 51 |
| 4.3. Auswirkungen der Wettbewerbsbeschränkungen | 52 |

Kapitel III: Ökonomische Theorie des Linienluftverkehrs

| | |
|--|----|
| 1. Einleitung | 55 |
| 2. Partialanalytische Modelle des Linienluftverkehrs | 56 |
| 3. Linienluftverkehr und Flugfrequenzen | 66 |
| 3.1. Flughäufigkeiten als Qualitätskomponente | 66 |
| 3.2. Ein einfaches Modell des Linienluftverkehrs | 66 |
| 4. Ökonomie des Luftverkehrsnetzes | 73 |
| 4.1. Grundprobleme | 73 |
| 4.2. Die Struktur der Flugverbindungen | 74 |
| 4.3. Marktzutrittsresistenz von Drehscheiben | 78 |
| 5. Schlußfolgerungen | 83 |

Kapitel IV: Empirische Untersuchung des europäischen Luftverkehrsmarktes

| | |
|---|-----|
| 1. Ausgewählte Problemstellungen empirischer Analysen | 86 |
| 2. Die Effizienz der europäischen Fluggesellschaften | 86 |
| 2.1. Vorbemerkungen | 86 |
| 2.2. Methodische Vorüberlegungen | 86 |
| 2.2.1. Theoretische und empirische Effizienz | 86 |
| 2.2.2. Produktions- und Kostenfunktionen | 87 |
| 2.3. Auswertung vorhandener Literatur | 89 |
| 2.3.1. Überblick früherer Untersuchungen | 89 |
| 2.3.2. Zusammenfassung | 108 |
| 2.4. Operationalisierung von Hypothesen und Forschungsfragen | 112 |
| 2.4.1. Das theoretische Modell | 112 |
| 2.4.2. Die empirische Modellspezifikation | 113 |

| | |
|---|-----|
| 2.5. Daten und Methoden | 117 |
| 2.5.1. Herkunft der Daten und Samplebildung | 117 |
| 2.5.2. Definition und Messung der Variablen | 117 |
| 2.5.3. Generelle methodische Annahmen | 119 |
| 2.6. Die Kosteneffizienz der Linienfluggesellschaften | 122 |
| 2.6.1. Deskriptive Datenbeschreibung | 122 |
| 2.6.2. Explorative Schätzung der Funktionsform | 124 |
| 2.6.3. Diskussion des ökonometrischen Modells | 127 |
| 2.6.3.1. Die Prämissen | 127 |
| 2.6.3.2. Normalverteilung der Residuen | 127 |
| 2.6.3.3. Autokorrelation der Residuen | 128 |
| 2.6.3.4. Heteroskedastie | 130 |
| 2.6.3.5. Multikollinearität | 130 |
| 2.6.3.6. Fehlspezifikation | 131 |
| 2.6.4. Determinanten der Kosteneffizienz der Linien-LVG | 136 |
| 2.7. Die Kosteneffizienz der Charterfluggesellschaften | 141 |
| 2.7.1. Deskription und Exploration | 141 |
| 2.7.2. Voraussetzungen der Regression | 141 |
| 2.7.3. Determinanten der Kosteneffizienz | 145 |
| 2.8. Zusammenfassung | 149 |
| 2.8.1. Probleme und Grenzen der Untersuchung | 149 |
| 2.8.2. Die Ergebnisse der Kosteneffizienzanalyse | 150 |
| | |
| 3. Die Preise im Linienluftverkehr | 152 |
| 3.1. Vorbemerkungen | 152 |
| 3.2. Auswertung der vorhandenen Literatur | 152 |
| 3.2.1. Überblick früherer Untersuchungen | 152 |
| 3.2.2. Zusammenfassung | 171 |
| 3.3. Hypothesen zu den europäischen Linienflugtarifen | 172 |
| 3.4. Empirische Evidenz | 173 |
| 3.4.1. Vorbemerkungen | 173 |
| 3.4.2. Die Struktur der Tarife | 173 |
| 3.4.2.1. Untersuchung der horizontalen Struktur | 173 |
| 3.4.2.2. Auswertung des vertikalen Tarifgefüges | 185 |
| 3.4.3. Das Niveau der europäischen Linienflugtarife | 188 |

| | |
|--|-----|
| 3.5. Zusammenfassung | 192 |
| 3.5.1. Probleme und Grenzen der Untersuchung | 192 |
| 3.5.2. Die Resultate der Tarifuntersuchung | 193 |
| 4. Die empirische Evidenz im Überblick | 195 |

Kapitel V: Wettbewerb oder Regulierung im europäischen Linienluftverkehr?

| | |
|---|-----|
| 1. Einleitung | 197 |
| 2. Ergebnisübersicht | 197 |
| 3. Probleme des Wettbewerbs im Linienluftverkehr | 199 |
| 3.1. Die Wettbewerbserfahrungen in den USA | 199 |
| 3.1.1. Start- und Landrechte | 199 |
| 3.1.2. Drehscheiben | 201 |
| 3.1.3. Computerreservierungssysteme | 202 |
| 3.2. Konsequenzen für den Wettbewerbsprozeß | 204 |
| 4. Die europäische Luftverkehrspolitik | 206 |
| 4.1. Politische Vorbehalte | 206 |
| 4.2. Aktuelle Entwicklungen des Luftverkehrsmarktes | 207 |
| 5. Luftverkehrspolitische Empfehlungen | 211 |
| 6. Luftverkehrspolitische Ausblick | 214 |
| 6.1. Grundzüge einer positiven Theorie der Regulierung des Linienluftverkehrs | 214 |
| 6.2. Prognose der Entwicklung der europäischen Luftverkehrspolitik | 215 |