
IWIM - Institut für Weltwirtschaft und
Internationales Management

IWIM - Institute for World Economics
and International Management

Der innereuropäische Linienluftverkehr

Stylized Facts und ordnungspolitischer Rahmen

Andreas Arndt

**Berichte aus dem Weltwirtschaftlichen Colloquium
der Universität Bremen**

Nr. 73

Hrsg. von
Andreas Knorr, Alfons Lemper, Axel Sell, Karl Wohlmuth

 **Universität Bremen**

Der innereuropäische Linienluftverkehr

Stylized Facts und ordnungspolitischer Rahmen

Andreas Arndt

Andreas Knorr, Alfons Lemper, Axel Sell, Karl Wohlmuth (Hrsg.):

Berichte aus dem Weltwirtschaftlichen Colloquium
der Universität Bremen, Nr. 73, Mai 2001,
ISSN 0948-3829

Bezug: IWIM - Institut für Weltwirtschaft
und Internationales Management
Universität Bremen
Fachbereich Wirtschaftswissenschaft
Postfach 33 04 40
D-28334 Bremen
Telefon: 04 21 / 2 18 - 34 29
Telefax: 04 21 / 2 18 - 45 50
E-mail: iwim@uni-bremen.de
Homepage: <http://www.wiwi.uni-bremen.de/iwim>

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	1
2 Merkmale des europäischen Luftverkehrsgebiets	1
3 Das verkehrspolitische Umfeld	13
3.1 Die Zeit vor 1945	14
3.2 Der Neubeginn nach 1945	15
3.3 Kooperationen in Europa	20
3.4 Die Liberalisierung der Luftverkehrsbedingungen in Europa	22
3.4.1 <i>Entwicklungen in der Europäischen Union</i>	22
3.4.2 <i>Die Situation in Mittel-und Osteuropa</i>	31
4 Entwicklung des innereuropäischen Luftverkehrs	32
Anhang	38
Literaturverzeichnis	40
Abkürzungsverzeichnis	44

Der innereuropäische Linienluftverkehr Stylized Facts und ordnungspolitischer Rahmen

Andreas Arndt

1 Einleitung

Das Ziel dieser Abhandlung ist es, einen verkehrswissenschaftlichen Überblick über den innereuropäischen Linienluftverkehr und dessen ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Dabei werden zunächst die besonderen Merkmale des Verkehrsgebiets Europa aufgezeigt, denn der innereuropäische Luftverkehrsmarkt unterscheidet sich in erheblichem Maße vom nordamerikanischen Markt, der aufgrund seiner Relevanz für den Weltlinienluftverkehr in vielen Untersuchungen als Vergleichsmarkt herangezogen wird. Nachfolgend wird die Entwicklung des verkehrspolitischen Umfelds im europäischen Linienluftverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg dargestellt, da die ordnungspolitischen Eingriffe das Angebot an Linienluftverkehrsdienstleistungen und somit die Entwicklung des Luftverkehrs stark beeinflusst haben. Aufgrund der Vielzahl von geschlossenen Abkommen und Vereinbarungen, die den ordnungspolitischen Rahmen im internationalen Luftverkehr bilden, kann dieser historische Überblick allerdings nur fragmentarisch bleiben. Im letzten Abschnitt wird schließlich die Entstehung und Verteilung des Luftverkehrsaufkommens in Europa anhand einiger ausgewählter Statistiken beschrieben und analysiert.

2 Merkmale des europäischen Luftverkehrsgebiets

Bevor die eigentliche Darstellung des europäischen Linienluftverkehrsmarkts erfolgen kann, bedarf es einiger Erläuterungen, da der Begriff Europa durchaus nicht eindeutig ist. Aus geographischer Sicht erstreckt sich Europa in seiner West-Ost-Ausdehnung von Island bis zum Uralgebirge, von Skandinavien im Norden bis zum Mittelmeerraum im Süden und bis zum Schwarzen Meer oberhalb des Bosphorus im Südosten. Das dieser Untersuchung zugrunde liegende Material läßt aber eine

einheitliche geographische Fassung des Europabegriffes nicht zu. Dies liegt insbesondere an den unterschiedlichen Abgrenzungen des europäischen Verkehrsgebiets bei den jeweiligen statistischen Institutionen. Da in diesem Kapitel hauptsächlich die Daten der International Air Transport Association (IATA)¹ verwendet werden, erfolgt die Abgrenzung des europäischen Verkehrsgebiets gemäß der IATA Resolution 012. Nach dieser umfaßt das Verkehrsgebiet Europa alle internationalen innereuropäischen Routen inklusive Türkei, Zypern, Moldawien, Ukraine, Weißrußland, Litauen, Lettland, Estland, die Russische Föderation (bis 55° Ost), Georgien, Armenien, Aserbaidschan, Azoren, Kanarische Inseln und Madeira.

Europa ist neben den Vereinigten Staaten und Asien eines der größten Luftverkehrsgebiete der Welt. Vergleicht man den europäischen Verkehrsmarkt mit dem weltweit größten - dem nordamerikanischen Markt² - ergeben sich aus verkehrswissenschaftlicher Sicht interessante Unterschiede, die nun im einzelnen näher beschrieben werden sollen. Es sei deshalb noch einmal darauf hingewiesen, daß es sich bei dieser Analyse im wesentlichen um den innereuropäischen Linienluftverkehr handelt.³

¹ Vgl. Abschnitt 3.2.

² Das nordamerikanische Verkehrsgebiet umfaßt den US-amerikanischen und den kanadischen Luftverkehrsraum.

³ Dennoch soll hier kurz die Bedeutung des Charterluftverkehrs für die beiden Verkehrsgebiete erwähnt werden. Charterverkehr ist in der Regel nicht öffentlich und nicht regelmäßig, er ist auf die Befriedigung einer nur zeitweise bestehenden Nachfrage ausgerichtet. Der Nachfragerkreis verbringt üblicherweise im Rahmen einer Pauschalflugreise einen Urlaubsaufenthalt in einer festen Unterkunft. In Nordamerika spielt dieser Charterverkehr eine sehr untergeordnete Rolle, da hier traditionell die Linienfluggesellschaften auch Flüge in klassische Urlaubsgebiete zu besonderen Tarifen anbieten. So entfiel 1997 lediglich 1 v.H. der insgesamt geleisteten Passagierkilometer in Nordamerika (vgl. zum Begriff „Passagierkilometer“ S. 6) auf den Gelegenheitsverkehr. In Europa betrug 1997 der Anteil des Charterverkehrs am Gesamtflugverkehr 13 v.H. Vgl. ICAO (1999) Civil Aviation Statistics of the World, S. 42, eigene Berechnungen. Diese Zahl bezieht sich allerdings auf den von Europa ausgehenden Luftverkehr und nicht nur auf den Luftverkehr innerhalb Europas. Hier liegt der Anteil des Gelegenheitsverkehrs bei circa 30 v.H. Vgl. EUROSTAT (2000) Statistik kurzgefaßt „Luftverkehr Personenbeförderung 1993-1997“, S. 4, eigene Berechnungen. Diese Zahl ist in den letzten Jahren aber stark gesunken, da sich die Grenze zwischen Linien- und Charterverkehr in Europa zunehmend aufgelöst hat. Viele Liniengesellschaften nehmen immer häufiger Urlaubsgebiete in ihre

Bevor man den europäischen und nordamerikanischen Markt bezüglich der erbrachten Verkehrsleistung vergleicht, um beispielsweise die unterschiedlichen Bedeutungen der beiden Märkte für den Weltluftverkehr darstellen zu können, sollte man die grundlegenden demographischen und geographischen Unterschiede zwischen den beiden Gebieten betrachten. Während sich das nordamerikanische Verkehrsgebiet auf eine Fläche von 19,7 Millionen Quadratkilometern erstreckt, erreicht die Ausdehnung des europäischen Verkehrsgebiets knapp $\frac{2}{3}$ davon. Auf dem Gebiete Europas⁴ leben 781 Millionen Menschen, in Nordamerika sind es lediglich 298 Millionen Einwohner.

Allerdings ist die isolierte Betrachtung dieser Basisdaten für eine Analyse der beiden Luftverkehrsmärkte relativ bedeutungslos, da die bestehenden regionalen und wirtschaftlichen Disparitäten in Europa und Nordamerika dazu führen, daß die Nachfrage nach Linienluftverkehrsdienstleistungen nicht über das ganze Luftverkehrsgebiet hinweg gleichmäßig generiert wird, sondern lediglich in einigen Kernzentren entsteht.

Geht man davon aus, daß das Nachfragepotential im Luftverkehr hauptsächlich in den Wirtschaftszentren generiert wird, die eine besonders hohe regionale Bevölkerungsdichte in Verbindung mit einem hohen verfügbaren Einkommen sowie ausgeprägten Handelsverflechtungen aufweisen, zeigt ein Vergleich der Verteilung der potentiellen Volumenmärkte der Luftverkehrsnachfrage, eine wesentlich stärkere Konzentration in Europa als in Nordamerika. Als industrielle Agglomeration soll hier eine Stadt mit mindestens 250.000 Einwohnern, deren BSP pro Kopf mindestens 10.000 US\$ beträgt, verstanden werden.⁵

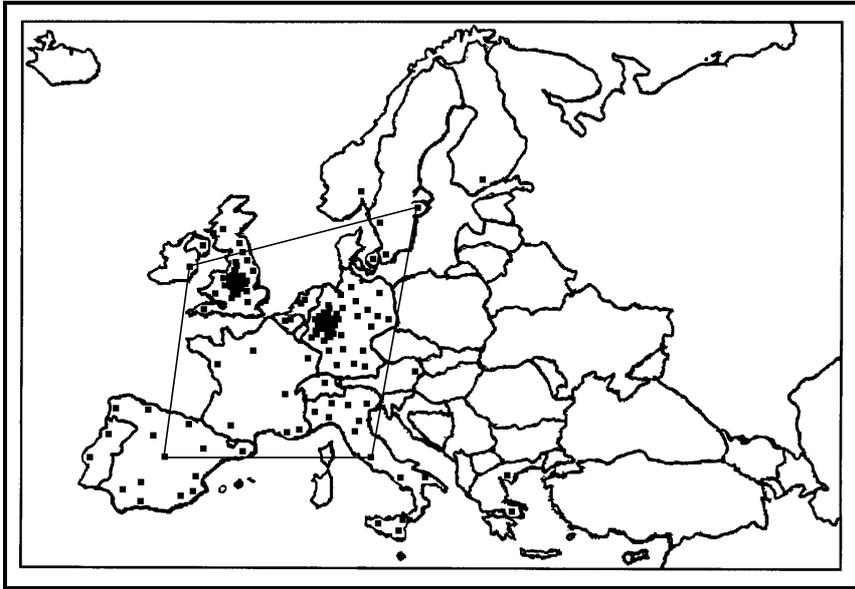
Abbildung 1: Der Kernraum der Luftverkehrsnachfrage in Europa⁶

Streckennetze auf und traditionelle Chartergesellschaften wie LTU und CONDOR führen inzwischen ebenfalls Linienflüge durch.

⁴ Entsprechend der Abgrenzung der IATA Resolution.

⁵ Der grundlegende Ansatz wird von Thiel (1975) S. 136 übernommen. Allerdings wurde die hier durchgeführte Analyse auf den europäischen Kontinent ausgedehnt und um das Kriterium BSP pro Kopf erweitert.

⁶ Diese Darstellung folgt in Anlehnung an Teuscher (1994), S. 27.



In Europa befinden sich derzeit 113⁷ solcher urbanen Zentren, wobei diese industriellen Ballungsräume hauptsächlich auf dem europäischen Festland, in Mittelengland und an den südlichen Grenzen Skandinaviens liegen (siehe Abbildung 1). Innerhalb des Städtevierecks „Stockholm-Rom-Madrid-Dublin“, das in diesem Abschnitt der groben Bestimmung der potentiellen Volumenmärkte für die Luftverkehrsnachfrage in Europa dient, liegen circa 78 v.H. dieser Agglomerationen.

Daß sich wirklich der Großteil des Nachfragepotentials im europäischen Luftverkehr innerhalb dieses Städtevierecks befindet, kann aufgrund der statistischen Verzerrungen, die sich aus den verschiedenen Erfassungsmethoden, den unterschiedlichen Abgrenzungen des Verkehrsgebiets Europa, und aus dem teilweise hohen Aggregationsgrad der vorhandenen Statistiken ergeben, nicht einwandfrei nachgewiesen werden. Zumindest lassen die Daten der ICAO⁸ über den europäischen Luftverkehrsmarkt die Schlußfolgerung zu, daß ungefähr 60 v.H. der ins-

⁷ Vgl. Fischer Weltalmanach 2000 (1999), S. 31ff.

⁸ Vgl. Abschnitt 3.2.

gesamt beförderten Passagiere aus dem markierten Gebiet stammen.⁹ Ebenfalls die Daten von EUROSTAT über das Fluggastaufkommen in den EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz lassen auf das gleiche Ergebnis schließen.¹⁰ Daher wird hier weiterhin davon ausgegangen, daß in diesem Städteviereck der Großteil der europäischen Luftverkehrsnachfrage generiert und damit der Wettbewerb der Luftverkehrsunternehmen hauptsächlich ausgetragen wird.

In Nordamerika existieren derzeit 83 derartige Wirtschaftszentren, die hauptsächlich im Nordosten der Vereinigten Staaten sowie an der Pazifikküste und in Texas liegen. Versucht man auch im nordamerikanischen Verkehrsgebiet einen Kernraum der potentiellen Luftverkehrsnachfrage zu finden, wird deutlich, daß aufgrund der räumlichen Verteilung der Agglomerationszentren zwei luftverkehrsaffine Räume in Nordamerika existieren.

Dies ist zum einen das Gebiet im nordöstlichen Städteviereck „Boston-Washington-St. Louis-Milwaukee“ und zum anderen der Raum im Städtedreieck „Seattle-San Diego-San Francisco“. In diesen beiden Gebieten liegen rund 40 v.H. der nordamerikanischen Wirtschaftszentren. Betrachtet man allein das Gebiet der Vereinigten Staaten - also den weltweit größten Binnenmarkt im Luftverkehrsbereich - dann liegen in diesen beiden Kernräumen fast die Hälfte der urbanen und industriellen Zentren der USA.¹¹

Tabelle 1: Vergleich europäisches und nordamerikanisches Verkehrsgebiet – Fläche, Bevölkerung, Anzahl der Agglomerationszentren

Vergleichsgebiete	Landfläche	Bevölkerung	Wirtschaftszentren
-------------------	------------	-------------	--------------------

⁹ Vgl. The Worldbank (2000), World Development Indicators, Tabelle 5.9, S. 292ff. Allerdings müßte diese Zahl korrigiert werden, da nach der Abgrenzung der ICAO die gesamte Russische Föderation zu Europa gehört und nicht nur wie hier angenommen der Teil bis zum Uralgebirge.

¹⁰ Vgl. EUROSTAT (1999), International transport by air, 1997 data. Etwa 65 v.H. der aus der EU oder Schweiz stammenden Passagiere kommen aus dem Städteviereck. Hierbei handelt es sich um internationale Fluggäste mit Zielen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums und der Schweiz.

¹¹ In den USA existieren zur Zeit 67 Agglomerationsräume der abgegrenzten Kategorie.

	Mill. km ²	v.H.	Mill. Einw.	v.H.	Einw. je km ²	> 250.000 Einw. > 10.000 US\$ BSP pro Kopf
Nordamerika	19,7	100	298	100	15	83
Boston-Washington- St. Louis-Milwaukee	0,7	4	66	22	94	20
Seattle-San Diego- San Francisco	0,5	2,5	35	12	70	13
Europa	12,7	100	781	100	61,5	113
Stockholm-Rom-Madrid- Dublin	1,6	12,5	310	40	194	88
Kopenhagen-Rom-Nizza- Liverpool	0,8	6	200	26	250	68

Die Zahlen wurden gerundet entnommen, berechnet oder geschätzt aus folgenden **Quellen:** www.citypopulation.de (Stand: Februar 2001); Fischer Weltatlas 2000 (1999); Aktuell 2000 (1999).

Um einen sinnvollen Vergleich des europäischen und nordamerikanischen Verkehrsmarkts zu ermöglichen, sind zwei Städtevierecke herausgearbeitet worden, die für die Luftverkehrsnachfrage potentielle Volumenmärkte darstellen und von der Fläche her annähernd gleich groß sind. Auf europäischer Seite ist dies das Städteviereck „Kopenhagen-Rom-Nizza-Liverpool“ und auf dem amerikanischen Kontinent das Gebiet innerhalb der Metropolen „Boston-Washington- St. Louis-Milwaukee“. Dieser Vergleich zeigt, daß in Europa gemessen an der Einwohnerzahl pro km² und an der Anzahl der Agglomerationen in diesem Gebiet der Konzentrationsgrad weitaus höher ist als in Nordamerika (Vgl. Tabelle 1).

Trotz der höheren Bevölkerungsdichte ist der europäische Luftverkehrsmarkt deutlich kleiner als der nordamerikanische. Um die unterschiedlichen Bedeutungen der beiden Verkehrsmärkte für den Weltluftverkehr darstellen zu können, sind in der nachfolgenden Übersicht die Zahl der insgesamt beförderten Passagiere sowie die Verkehrsleistungen

(gemessen in PKT¹²) der IATA-Gesellschaften für die beiden Regionen dargestellt.

Tabelle 2: Vergleich europäisches und nordamerikanisches Verkehrsgebiet – Passagierzahlen und Verkehrsleistungen (1999)

		Europa	Nordamerika
Beförderte Passagiere im Linienluftverkehr	[Tsd. Passagiere]	268.371	438.476
Anteil am Weltlinienluftverkehr	[v.H.]	22,4	36,6
Verkehrsleistung im Linienluftverkehr	[Mill. PKT]	203.237	651.327
Anteil am Weltlinienluftverkehr	[v.H.]	8,9	28,6

Quelle: IATA (2000) World Air Transport Statistics; Fischer Weltatlas 2000 (1999).

Die Zahlen zeigen, daß auf dem nordamerikanischen Markt die Verkehrsleistung mit 651 Mrd. PKT mehr als dreimal so groß ist wie in Europa. Darüber hinaus wurden von den Fluggesellschaften im Verkehrsgebiet Nordamerika 170 Mill. Fluggäste mehr befördert als in der europäischen Region. Dieser große Unterschied zeigt sich auch am Anteil der weltweit erbrachten Verkehrsleistungen. Auf dem Gebiete Nordamerikas wurden 28,6 v.H. der weltweit geflogenen PKT geleistet, in Europa lediglich 8,9 v.H.

Das geringere Verkehrsaufkommen in Europa kann zum Teil durch die im europäischen Kernraum liegenden Flugstrecken erklärt werden. So liegen von einigen Ausnahmen abgesehen - die Strecke Stockholm nach Madrid beträgt etwa 2.600 km - die Entfernungen zwischen den wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa unter 1.000 km, was in der Regel Flugzeiten von 1 bis 2 Stunden ergibt. Ähnliche Streckenlängen (z.B. New York und Chicago liegen 1.187 km und Seattle und San Diego 1.691 km auseinander) und Flugzeiten ergeben sich zwar auch innerhalb der amerikanischen Kernräume, allerdings spielen die transkontinentalen Verkehrsverbindungen, die die Nachfragezentren an Atlantik und Pazifik miteinander verbinden, eine wesentliche Rolle im nordamerikanischen

¹² PKT steht für bezahlte Passagierkilometer, und entspricht dem Produkt aus der Anzahl zahlender Passagiere und der jeweils zurückgelegten Flugstrecke.

Luftverkehr.¹³ Durch die großen Entfernungen zwischen den ost- und westamerikanischen Agglomerationszentren, die bis zu 4.000 km lang sein können - die Strecke „New York-Los Angeles“ ist z.B. 3.971 km lang -, wird die Entwicklung des Luftverkehrs stärker gefördert als in Europa. Der Einfluß der Langstrecken auf dem nordamerikanischen Markt wird deutlich, wenn man die durchschnittlichen Streckenlängen der beiden Verkehrsmärkte miteinander vergleicht. In Nordamerika beträgt die durchschnittliche Flugstrecke 1.485 km, in Europa lediglich 758 km.¹⁴

Da die Meßgröße für die Luftverkehrsleistung (PKT) das Produkt aus Flugkilometern und der Anzahl zahlender Passagiere ist, werden Märkte mit längeren Flugstrecken höher bewertet. Der innereuropäische Markt müsste daher wegen seiner kürzeren Hauptverkehrsverbindungen ein überproportionales Passagierwachstum aufweisen, um vergleichbar hohe Werte bei der Verkehrsleistung zu erreichen wie der nordamerikanische Markt.

Gegen ein derartiges Anwachsen der europäischen Passagierzahlen spricht aber der auf kurzen und mittleren Reisdistanzen weitaus schärfere intermodale Wettbewerb in Europa. Hier ist vor allem der Straßenverkehr zu nennen, der aufgrund der geringeren Distanzen, des gut ausgebauten Straßennetzes sowie weniger restriktiver Geschwindigkeitsbegrenzungen eine weit wichtigere Rolle in Europa spielt als in den USA. Auch die zunehmende Verfügbarkeit von Hochgeschwindigkeitszügen in Europa (wie der französische TGV) hat dazu beigetragen, daß auf bestimmten Verbindungen dem innereuropäischen Flugverkehr empfindliche Passagiereinbußen zugefügt worden. So hat beispielsweise der TGV auf den Strecken Paris-Lyon oder Paris-Genf große Teile des Passagieraufkommens auf sich gezogen.¹⁵ Auch der Bau des Kanal-tunnels und die damit geschaffenen zusätzlichen Transportmöglichkeiten auf dem

¹³ Dass die transkontinentalen Langstreckenverbindungen in Nordamerika von großer Bedeutung sind, zeigt eine Auflistung der am stärksten frequentierten Strecken in diesem Verkehrsgebiet. Gemessen in Passagierzahlen liegen die Strecken „New York - Los Angeles“ und „New York - San Francisco“ auf den Plätzen 1 und 6 der inneramerikanischen Flugstrecken. Vgl. U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration (1999) Statistical Abstract of the U.S. - The National Data Book, S. 662.

¹⁴ Die durchschnittliche Streckenlänge wurde errechnet aus der Anzahl der geflogenen PKT und den Passagierzahlen in den beiden Verkehrsmärkten, die durch die IATA-Gesellschaften geleistet bzw. befördert wurden.

¹⁵ Vgl. Button, Haynes und Stough (1998), S. 69f.

Schienenwege zwischen London und Kontinentaleuropa hatten einen erheblichen (negativen) Einfluß auf die Entwicklung des Flugverkehrs auf diesen Routen.

Im nordamerikanischen Verkehrsgebiet spielt der Schienenverkehr von einigen Ausnahmen im Nordwestkorridor der USA abgesehen bei der Passagierbeförderung kaum eine Rolle. In Europa kann die Eisenbahn bei der Reisezeit auf Entfernungen bis 500 km, wenn man die An- und Abfahrt von und zum Bahnhof bzw. Flughafen mitrechnet, gute Ergebnisse gegenüber dem Flugzeug erreichen.¹⁶

Alle diese Faktoren sprechen gegen ein überproportionales Anwachsen der Passagierzahlen im europäischen Luftverkehr, so daß Europa bei den Statistiken zur Verkehrsleistung auch weiterhin hinter Nordamerika liegen wird.

Ein weiterer Unterschied zwischen dem europäischen und nordamerikanischen Luftverkehr ist der Anteil des grenzüberschreitenden Flugverkehrs an den insgesamt erbrachten Beförderungsdienstleistungen. Europäischer Luftverkehr ist in erster Linie internationaler Luftver-

¹⁶ Vgl. ebenda.

kehr.¹⁷ Dies liegt einerseits daran, daß der europäische Kontinent im Interkontinentalverkehr hauptsächlich zwischen Asien und Nordamerika starke Quell-, Ziel- und Umsteigeverkehre generiert und zum anderen an der Aufteilung des europäischen Kontinents in eine Vielzahl von Ländern, deren relativ kleinen Binnenmärkte nicht genug Inlandsverkehre generieren, um eine größere Zahl an unabhängigen Airlines bestehen zu lassen. So haben beispielsweise KLM¹⁸, LUXAIR und SABENA aufgrund der geringen Größe der Niederlande, Luxemburgs und Belgiens keinen Inlandslinienluftverkehr betrieben, wohl aber 8,5 Mill., 1,05 Mill. bzw. 8,1 Mill. Passagiere im innereuropäischen Linienverkehr befördert.¹⁹ Diese Orientierung der europäischen Luftverkehrsunternehmen auf den internationalen Luftverkehr, wird durch die nachstehende Übersicht verdeutlicht. In ihr sind die im europäischen und nordamerikanischen Verkehrsgebiet beförderten Passagiere nach Inlands- und Auslandsdiensten aufgeteilt.

Tabelle 3: Beförderte Passagiere (in Tsd.) im Weltluftverkehr aller IATA-Mitglieder 1999

	Inland	International	Insgesamt
Weltluftverkehr	797.135	399.540	1.196.675
Europa	127.213	141.158	268.371
Nordamerika	424.795	13.681	438.476

Quelle: IATA (2000) World Air Transport Statistics.

Wie aus der Verteilung deutlich wird, sind 53 v.H. der Beförderungen in Europa Auslandsdienste. Dies steht in totalem Gegensatz zum nordamerikanischen Verkehrsgebiet, welches durch den größten

¹⁷ Obwohl in Europa ein gemeinsamer Binnenmarkt herrscht, werden die europäischen Luftverkehrsmärkte bei den statistischen Erfassungen noch immer getrennt. Inlandsverkehr in Europa bezieht sich nur auf den Luftverkehr in den einzelnen Staaten. Der Luftverkehr innerhalb des Europäischen Binnenmarktes zählt daher zum internationalen also grenzüberschreitenden Luftverkehr.

¹⁸ Diese Zahlen beziehen sich nur auf die Beförderungsdienste der Muttergesellschaft. Die Leistungen der Tochtergesellschaften KLM Cityhopper, KLM exel und KLM uk, die beispielsweise die Strecken „Amsterdam-Eindhoven“ und „Amsterdam-Maastricht“ befliegen und somit Inlandsluftverkehr betrieben haben, werden in der Statistik der AEA nicht berücksichtigt.

¹⁹ Vgl. AEA (2000) Yearbook 2000, S. III-25ff.

Binnenmarkt der Welt den US-amerikanischen Markt in erheblichem Maße bestimmt wird. Hier sind knapp 97 v.H. der erbrachten Beförderungsdienste reine Inlandsverkehre.

Die Ausrichtung auf den internationalen Luftverkehr auf dem europäischen Markt wird auch in der Betrachtung der Rangfolge der größten Luftlandehäfen deutlich. Liegen die Flughäfen London Heathrow, Frankfurt am Main und Paris Charles de Gaulle mit ihren Flugbewegungen im Gesamtluftverkehr gemessen an der Zahl der Flug-gäste hinter Atlanta und Chicago auf den Plätzen 4, 7 und 8, stehen sie, wenn es sich um internationale Flugbewegungen handelt, auf den drei vordersten Plätzen.²⁰ Ein ähnliches Ergebnis erhält man, wenn man die Rangfolge der größten Luftfahrtgesellschaften weltweit untersucht. Unter dem Gesichtspunkt der weltweit beförderten Passagiere im Gesamtlinienvverkehr liegen die Lufthansa, Air France und British Airways hinter den großen US-amerikanischen Luftfahrtunternehmen auf den Positionen 8, 9 und 10. Beim Vergleich der Fluggastzahlen im grenzüberschreitenden Verkehr ergibt sich das gleiche Bild wie bei den europäischen Flughäfen. Hier teilen sich die drei oben genannten europäischen Luftfahrtgesellschaften die ersten drei Plätze.²¹

Die internationale Ausrichtung des europäischen Verkehrsgebiets bestand schon seit den Anfängen des Luftverkehrs in Europa nach dem zweiten Weltkrieg. Wolf stellte schon 1967 den hohen Anteil des internationalen Verkehrs an der Gesamtleistung in Europa fest. Er schrieb: „Er [der Anteil des internationalen Verkehrs] beträgt im Durchschnitt etwa 90 v.H. Nur ungefähr 10 v.H. des gesamten Verkehrsergebnisses der europäischen Luftverkehrsunternehmen [...] entfallen auf den inländischen Flugverkehr.“²² Da 1946 auf der Chicagoer Luftfahrtkonferenz den einzelnen Staaten die Souveränität über ihren Luftraum gewährt wurde, unterlag der innereuropäische Linienluftverkehr aufgrund seiner zahlreichen Grenzüberschreitungen neben den nationalen auch von je her internationalen ordnungspolitischen Reglementierungen.

²⁰ Vgl. ACI Traffic Data - the World's Busiest Airports, in dieser Aufstellung sind allerdings nur die Luftlandehäfen vorhanden, die 1999 am Datenaustausch der ACI teilgenommen haben, www.airports.org/traffic/td_passengers_doc.html (Stand: September 2000);

²¹ Vgl. IATA (2000) World Air Transport Statistics.

²² Wolf (1967), S. 11.

Die nähere Betrachtung dieser verkehrspolitischen Aspekte und deren Bedeutung für die europäische Luftverkehrsentwicklung erfolgt im nächsten Abschnitt.

Die hier gemachten Ausführungen sollten deutlich machen, daß zwischen dem europäischen und dem nordamerikanischen Verkehrsgebiet strukturelle Unterschiede bestehen, die zum einen demographisch und zum anderen geographisch bedingt sind. Der innereuropäische Luftverkehrsmarkt ist durch eine ungleichmäßige Verteilung der Wirtschaftszentren, die zu einer Konzentration der Luftverkehrsnachfrage führt und somit zumeist nur kurze bis mittlere Flugstrecken zuläßt, gekennzeichnet. Der bestehende intermodale Wettbewerb in Europa wird auch weiterhin ähnlich hohe Passagierzahlen wie in Nordamerika verhindern.

Zum Abschluß dieses Abschnitts soll noch folgendes gesagt werden. Hier sind lediglich die besonderen strukturellen Merkmale des europäischen Verkehrsgebiets beschrieben worden. Andere Unterschiede zum nordamerikanischen Markt wie die Struktur des Luftverkehrsnetzes, die Höhe der Flugbetriebsgebühren, die Höhe der Flugpreise usw. wurden hier bewußt weggelassen, da nur ein grober Überblick über den europäischen Luftverkehrsmarkt und kein allumfassender Vergleich zwischen den Verkehrsgebieten in Europa und Nordamerika ermöglicht werden sollte.

Die obige Betrachtung des Verkehrsmarkts in Europa hat sich stark auf die Gegebenheiten des europäischen Kernraums, der in etwa dem Staatsgebiet der Europäischen Union entspricht, beschränkt. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß auch die anderen europäischen Staaten, die außerhalb des oben abgegrenzten Kernraums liegen, durchaus bedeutende Wirtschaftsbeziehungen sowohl untereinander als auch mit den EU-Partnern aufweisen. Der teilweise wirtschaftliche Aufschwung in einigen Ländern Osteuropas hat zu beachtlichen Wachstumsraten auf den jeweiligen Luftverkehrsmärkten geführt. So waren beispielsweise Slowenien mit 25 v.H., Ungarn und die Tschechische Republik mit jeweils 12 v.H. 1999 die größten Wachstumsmärkte im Verkehrsbereich der AEA Staaten.²³ Allerdings beziehen sich diese Zuwachsraten auf relativ kleine

²³ Vgl. AEA (2000) Yearbook 2000.

Märkte, so daß sie bei den gemachten Ausführungen zum innereuropäischen Luftverkehr durchaus vernachlässigt werden konnten. Von Ungarn aus wurden 1998 insgesamt 1,8 Millionen Passagiere befördert, von Slowenien aus waren es insgesamt sogar nur 0,5 Millionen. Die geringe Bedeutung dieser Wachstumsmärkte für den europäischen Luftverkehr wird bei einem Vergleich mit den Ländern des abgegrenzten Kernraums besonders deutlich: aus Deutschland kamen im gleichen Jahr knapp 50 Millionen, aus Frankreich annähernd 43 Millionen Fluggäste.²⁴

3 Das verkehrspolitische Umfeld

In diesem Abschnitt werden die verkehrspolitischen Eingriffe in den europäischen Verkehrsmarkt beschrieben, da der internationale Luftverkehr weltweit aufgrund seiner zahlreichen Überschreitungen der Ländergrenzen sowohl durch nationale als auch durch internationalen Vorschriften reglementiert wurde²⁵, und sich daher nur in einem fest vorgegebenen rechtlichen Rahmen entwickeln konnte. Diese ordnungspolitischen Eingriffe haben das Angebot an Luftverkehrsdienstleistungen und infolgedessen auch die Entwicklung des Luftverkehrs in erheblichem Maße beeinflußt. Der hier anstehende historische Überblick wird sich primär auf die Situation des Luftverkehrs in Europa beziehen. Aufgrund der Vielzahl von existierenden Abkommen, die den internationalen Luftverkehrsmarkt und den Wettbewerb zwischen Luftverkehrsgesellschaften reglementieren, kann dieser Abschnitt nicht den Anspruch der Vollständigkeit erheben.

²⁴ The Worldbank (2000) World Development Indicators, Table 5.9, S. 292ff.

²⁵ Der Vollständigkeit halber muß darauf hingewiesen werden, daß nicht nur der internationale also grenzüberschreitende Luftverkehr, sondern auch die binnenwirtschaftlichen Luftverkehrsmärkte reguliert wurden. Als Beispiel sind hier die USA anzuführen, die vor dem Airline Deregulation Act von 1978 den Luftverkehr zwischen ihren Bundesstaaten (Interstate-Traffic) regulierten. Nur der Luftverkehr innerhalb der Bundesstaaten (Intrastate-Traffic) unterlag zu diesem Zeitpunkt keinen Beschränkungen. Damit gab es in den USA nur innerstaatliche Luftverkehrsmärkte, auf denen Preiswettbewerb mit der Folge geringerer Flugpreise stattfand (siehe beispielsweise Kalifornien und Texas). Vgl. dazu Grundmann (1999), S. 27ff.

3.1 Die Zeit vor 1945

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg gab es sowohl zwischen Regierungen als auch zwischen einzelnen Luftfahrtunternehmen eine Reihe von bilateralen Abkommen auf denen der internationale Luftverkehr beruhte. Zusätzlich existierten in den zwanziger und dreißiger Jahren zwischen einigen Gruppen von Staaten drei mehrseitige Luftfahrtabkommen, die das Ziel verfolgten, die internationale Zivilluftfahrt möglichst einheitlich zu regeln. Das erste dieser drei Abkommen war die Pariser Konvention²⁶ von 1919, welche sich im wesentlichen auf Europa beschränkte und den nachfolgenden Abkommen, namentlich der Ibero-amerikanischen Konvention von 1926 und der Panamerikanischen Konvention von 1928, als Vorlage diente.²⁷

Die Auswirkungen dieser Vereinbarungen auf den internationalen Luftverkehr sollen kurz anhand der Grundsätze der Pariser Konvention beschrieben werden. Die Vertragspartner bekannten sich in diesem Abkommen zum Grundsatz der staatlichen Souveränität über den Luftraum. Damit wurde jedem Staat die vollständige und ausschließliche Lufthoheit über seinem Territorium zugesichert. Zusätzlich erlangten die Unterzeichnerstaaten das Recht, die Hoheitsgebiete der anderen Vertragspartner ohne Einschränkungen zu überfliegen. Den Nationen, die sich nicht an der Pariser Konvention beteiligten, wurde das sogenannte Transitrecht nicht zugestanden. Daher mußten sich diese Staaten, wenn sie das Territorium eines anderen Landes überfliegen wollten, dem Souveränitätsprinzip unterordnen, was beispielsweise bedeutete, daß ihnen eine feste Flugroute vorgegeben oder die Überflugerlaubnis für bestimmte Gebiete verweigert wurde. Diese einschneidenden Regelungen prägten das Erscheinungsbild des internationalen Luftverkehrs in Europa und der restlichen Welt bis in den Zweiten Weltkrieg hinein.

Abbildung 2: Entwicklung des verkehrspolitischen Umfelds in Europa

1944	Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Konvention)
------	--

²⁶ Das Abkommen von Paris wurde als CINA (Convention Internationale Portant de la Navigation Aérienne) bekannt.

²⁷ Vgl. Thiel (1975) S. 89.

1946	Bermuda I-Abkommen (Großbritannien und USA)
1954	Europäische Konferenz über die zivile Luftfahrt
1979	Erstes Memorandum der Europäischen Kommission
1983	Richtlinie zum Interregionalverkehr
1984	Zweites Memorandum der Europäischen Kommission
1987	1. Liberalisierungspaket
1990	2. Liberalisierungspaket
1992	3. Liberalisierungspaket
1997	Uneingeschränkte Kabotage

In der dargestellten Übersicht sind die für den europäischen Linienluftverkehr verkehrspolitisch wichtigsten Eckpunkte nach dem Zweiten Weltkrieg aufgeführt, die in den nächsten Abschnitten näher beschrieben werden sollen.

3.2 Der Neubeginn nach 1945

Durch die Ereignisse des Zweiten Weltkriegs kam es nahezu zu einem Erliegen der zivilen Luftfahrt in Europa. In der Erwartung einer neuen Friedensordnung trafen auf Einladung der US-Regierung 1944 alle führenden Luftfahrtnationen mit Ausnahme von Deutschland, Italien und der Sowjetunion auf der Konferenz von Chicago zusammen²⁸, um eine grundlegende Neuordnung des internationalen Luftverkehrs vorzubereiten. Auf dieser Konferenz sollten international verbindliche Verkehrsrechte festgelegt, eine internationale Luftfahrtorganisation geschaffen und die internationalen Luftverkehrsregeln an die Entwicklung der Luftfahrt angepaßt werden.²⁹

Aufgrund der unterschiedlichen Vorstellungen der Teilnehmerstaaten über die Ausgestaltung der internationalen Verkehrspolitik³⁰ gelang

²⁸ Eine Liste der Teilnehmerstaaten befindet sich u.a. bei Gidwitz (1980), S. 47.

²⁹ Vgl. Giese (1993), S. 78.

³⁰ Der Ablauf der Chicagoer Konferenz wurde hauptsächlich durch die divergierenden Positionen Großbritanniens und der Vereinigten Staaten über den Grad der Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs bestimmt. Eine ausführliche Darstellung der

es der Chicagoer Konferenz nicht, eine bindende multilaterale Regelung aufzustellen. Als Kompromißlösung wurde das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, welches 1947 inkraft trat, nebst zweier Zusatzabkommen - der Transit- und der Transportvereinbarung - verabschiedet. Als weiteres elementares Ergebnis wird die Gründung der International Civil Aviation Organisation (ICAO) angesehen. Die ICAO mit Sitz in Montreal wurde eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen und gilt bis heute „als öffentlich-rechtliche[...] Vertretung aller am zivilen internationalen Luftverkehr beteiligten und als UNO-Mitglied zugelassenen Staaten“.³¹ Zu ihren Aufgaben gehören unter anderem die:

- Gewährleistung eines sicheren und geordneten Wachstums der internationalen Zivilluftfahrt weltweit;
- Verhinderung der wirtschaftlichen Verschwendung, die durch übermäßigen Wettbewerb verursacht wird;
- Sicherung der Rechte der Vertragstaaten und ihrer Möglichkeit, internationale Luftfahrtunternehmen zu betreiben.³²

Das in Chicago getroffene Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bestätigte das Souveränitätsprinzip der Staaten über ihren Luftraum, und regelt bis heute die Rechte und Pflichten der Staaten im internationalen Luftverkehr.

konträren Ausgangspunkte findet sich zum Beispiel bei Giese (1993), S. 78f. und Meyer (1996), S. 62ff.

³¹ Pompl (1998), S. 14.

³² Vgl. www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/pub/memo.htm (Stand: Februar 2001).

In der Transit- und Transportvereinbarung wurde ausgehend von der Lufthoheitstheorie³³ die Freiheit des Luftverkehrs in fünf einzelne Rechte („die fünf Freiheiten der Luft“) aufgeteilt.³⁴ Im Transitabkommen werden die ersten beiden Luftverkehrsfreiheiten, die sogenannten „technischen Freiheiten“ definiert.

- 1. Freiheit der Luft:** Das Recht, das Hoheitsgebiet des Vertragsstaates zu überfliegen.
- 2. Freiheit der Luft:** Das Recht, im Hoheitsgebiet eines anderen Staates Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken (Auftanken, außerplanmäßige Reparatur) durchzuführen.

Aufgrund der geringen wirtschaftlichen Bedeutung sind diese Freiheiten international unumstritten.

Um den internationalen Flugverkehr ohne eine Vielzahl von bilateralen Abkommen regeln zu können, sieht das Transportabkommen eine freizügige Gewährung voller Verkehrsrechte für die Unterzeichnerstaaten vor. In dieser Vereinbarung sind die sogenannten „kommerziellen Freiheiten“ festgelegt.

- 3. Freiheit der Luft:** Das Recht, Passagiere, Fracht und Post vom Ursprungsland des Flugzeugs in ein anderes Land zu befördern.
- 4. Freiheit der Luft:** Das Recht, Passagiere, Fracht und Post aus einem anderen Land in den Heimatstaat des Luftfahrzeugs zu transportieren.
- 5. Freiheit der Luft:** Das Recht, Passagiere, Fracht und Post in einem Vertragsland aufzunehmen und in einem anderen Vertragsstaat abzusetzen, wobei der Flug im Ursprungsland des Flugzeugs beginnen oder enden muß.

³³ Es existieren insgesamt drei Theorien über die Luftfreiheit. Zum einen die genannte Lufthoheitstheorie, die den Raum über dem Land- und Wassergebiet eines Landes zu dessen Staatsterritorium zählt. Daneben gibt es die Luftfreiheitstheorie, nach der in Anlehnung an die Freiheit der Meere der Luftraum grundsätzlich frei ist und die Luftzonentheorie, nach der die Souveränität eines Staates in einer bestimmten Flughöhe endet.

³⁴ In der Praxis der letzten Jahrzehnte entwickelten sich die „neuen Freiheiten der Rechtslehre“, die Kombinationen der Grundfreiheiten darstellen. Für weitere Informationen zu den Freiheiten der Luft siehe den Anhang.

Da sich auf der Chicagoer Konferenz nur eine begrenzte Anzahl von Staaten³⁵ zu einer entsprechend liberalen Politik im Luftverkehrsbereich, sprich zur Gewährung aller fünf Luftverkehrsfreiheiten für die anderen Vertragspartner, bereit erklärte, und überdies die Vereinigten Staaten im Jahre 1946 von der Transportvereinbarung zurücktraten, wurde dieses Abkommen für den internationalen Luftverkehr nahezu bedeutungslos.

Das Scheitern dieses internationalen Liberalisierungsversuches führte in der Nachkriegszeit weltweit zu einer unüberschaubaren Anzahl von bilateralen Abkommen, in denen sich die beteiligten Staaten über die Gestaltung des Luftverkehrs einigten. Diese Vereinbarungen wurden nach den Grundsätzen der Gegenseitigkeit und wirtschaftlichen Ausgewogenheit abgeschlossen, und regelten im wesentlichen die Kapazitätsaufteilung sowie die Tarifgestaltung. Als prominentes Beispiel gilt hier das „Bermuda I-Abkommen“, welches 1946 von Großbritannien und den Vereinigten Staaten, den beiden Hauptopponenten der Chicagoer Konferenz, vereinbart wurde. Dieses Abkommen beinhaltet im wesentlichen folgende Regelungen:

- Die Flugstrecken zwischen den Ländern werden in einem Fluglinienplan festgelegt. Die Regierungen benennen die Fluggesellschaften, denen sie die erworbenen Verkehrsrechte übertragen (Designierung).
- Auf Linien, welche beide Vertragsstaaten direkt bedienen gibt es keine Kapazitäts- und Frequenzfestlegung. Das Beförderungsangebot muß sich allerdings an der tatsächlichen Nachfrage orientieren. Eine ex-post Anpassung der Kapazitäten darf nur unter der Voraussetzung erfolgen, daß ein Vertragspartner die Überprüfung der Verhältnismäßigkeit der angebotenen Kapazitäten zum Verkehrsaufkommen beantragt hat.
- Festlegung der Flugtarife im Rahmen der IATA³⁶-Konferenzen. Diese Tarife werden den beteiligten Regierungen lediglich zur

³⁵ Das Transportabkommen wurde lediglich von 13 Staaten unterzeichnet. Äthiopien, Bolivien, Chile, Costa Rica, El Salvador, Griechenland, Honduras, Liberia, die Niederlande, Paraguay, Schweden, die Vereinigte Staaten von Amerika und (mit Einschränkungen) die Türkei.

³⁶ IATA steht für International Air Transport Association. 1945 in Havanna gegründet, mit Sitz in Montreal. Privatwirtschaftlicher Zusammenschluß internationaler Luftfahrt-

Genehmigung vorgelegt. Zur Vermeidung von Preiskriegen müssen die Preise auf beiden Seiten gleich hoch sein.

Diese auch als „Bermuda-Prinzipien“ bezeichneten Regelungen bildeten die Grundlage für eine Vielzahl nachfolgender bilateraler Luftverkehrsverträge. In vielen Fällen konnte die liberale Handhabung der Kapazitätsbestimmungen aber nicht durchgesetzt werden, da vor allem die „schwächeren“ Vertragspartner, die ihre Kapazitäten erst aufbauen mußten, die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer Fluggesellschaften beeinträchtigt sahen. Aus diesem Grunde wurden Prädeterminationsverträge zur Kapazitätsfestlegung abgeschlossen, nach denen das Transportvolumen zwischen den beiden Staaten zu gleichen Teilen aufgeteilt werden mußte.

Auf den innereuropäischen Strecken führte dieses verkehrs- und wettbewerbspolitische Umfeld zu einer Duopolbildung, da in einer Reihe von Abkommen zwischen den europäischen Staaten festgelegt wurde, daß jedes Land nur einem Luftfahrtunternehmen die Nutzung der in den bilateralen Vereinbarungen erworbenen Rechte gewähren durfte. Überwiegend erhielten die europäischen Staatslinien diese Rechte, was ihnen zu einer Vormachtsstellung in Europa verhalf. Aufgrund der Mehrheitsbeteiligungen seitens der nationalen Regierungen unterstehen diese sogenannten „Flag-Carrier“ einem staatlichen Protektionismus. Darüber hinaus besitzen diese Fluggesellschaften häufig den größten Marktanteil in ihrem Heimatland und üben dementsprechend in der Öffentlichkeit eine repräsentative Funktion für ihr Land aus.

3.3 Kooperationen in Europa

In der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg teilte sich Europa in zwei wirtschaftlich und politisch unterschiedlich organisierte Regionen. In

gesellschaften. Die IATA war lange Zeit für die Tarifkoordinierung im Fluglinienverkehr verantwortlich (zur Bildung der Fluglinienverkehrstarife der IATA vgl. Meyer (1996), S. 82ff.). Durch die Neuentwicklungen im Bereich der Flugtarife anfangs der siebziger Jahre verlor die IATA an Bedeutung. Durch die Modifikation der Aufgabenschwerpunkte hat die IATA heutzutage die Funktion eines Dienstleistungsverbandes übernommen (vgl. dazu Pompl (1998), S. 19).

Osteuropa wurde 1958 zunächst eine Ständige Kommission für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Transportwesens³⁷ und dann 1976 eine Ständige Kommission für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete der zivilen Luftfahrt durch die Mitgliedsstaaten des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) geschaffen.³⁸ In diesen eingerichteten Kommissionen wurde neben den Fragen zur Flugsicherheit auch die Koordinierung der Wirtschaftspläne für die Zivilluftfahrt und die Abwicklung des Luftverkehrs zwischen den Mitgliedsstaaten organisiert.³⁹

Auf westlicher Seite kam es in dieser Zeit aufgrund der verstärkten Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Ländern zu einer Belebung der verkehrspolitischen Diskussion. Erste Vorschläge zur Durchbrechung des Systems bilateraler Verträge sowie zur Integration des europäischen Luftverkehrs stammten von dem Franzosen *Bonnefous*, der die Errichtung einer überstaatlichen Transportbehörde mit umfangreichen Vollmachten in Europa vorschlug, und vom italienischen Außenminister *Sforza*, der im Jahre 1951 dem europäischen Ministerrat einen Plan zur Schaffung eines europäischen Binnenluftverkehrsmarkts vorlegte.⁴⁰ Beide Pläne wurden vom Europarat mit dem Hinweis auf die Probleme, die bei der Errichtung und Ausgestaltung einer supranationalen Behörde entstehen, abgelehnt.

Aufgrund dieser Pläne und der Initiative der ICAO wurde 1954 eine europäische Konferenz zur Koordinierung der Zivilluftfahrt nach Strasbourg einberufen. Auf Betreiben des Europarates kam es während dieser Tagung zur Gründung der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), deren Aufgabe darin besteht, in Zusammenarbeit mit der ICAO die Entwicklung und die Wirtschaftlichkeit des europäischen Luftverkehrs zu fördern, und luftverkehrspolitische und technische Maßnahmen zu koordinieren und zu harmonisieren. Mittlerweile (Stand: 2001) sind nahezu alle europäischen Staaten der ECAC beigetreten.⁴¹ Der Versuch der ECAC,

³⁷ Im Oktober 1965 kam auf Empfehlung dieser Kommission die sogenannte Berliner Vereinbarung zustande. In diesem multilateralen Abkommen wurden die Tarifangelegenheiten und die Zusammenarbeit der RGW Staaten in betrieblichen, kommerziellen und finanziellen Bereichen geregelt.

³⁸ Vgl. Meier (1994), S. 232.

³⁹ Vgl. ebenda.

⁴⁰ Vgl. Thiel (1975), S. 104.

⁴¹ Mit Ausnahme Bosnien-Herzegowinas, Jugoslawiens, der Russischen Föderation und Weißrusslands. Zusätzliche Mitglieder sind Armenien, die Türkei und Zypern.

ähnlich dem der Chicagoer Konferenz von 1944, eine einheitliche Regelung der europäischen Verkehrsrechte und damit die Verbesserung der verkehrspolitischen Situation in Europa zu erreichen, blieb aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen der Teilnehmerstaaten zunächst erfolglos.⁴² Die Bemühungen der ECAC eine enge Kooperation innerhalb des europäischen Linienluftverkehrs zu erreichen, brachten auch in den nachfolgenden Jahren von einigen Ausnahmen abgesehen kaum Erfolge mit sich. Seit den achtziger Jahren engagierte sich die ECAC an den Vorbereitungen der Europäischen Kommission zur Schaffung einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik innerhalb Europas.⁴³

Die im europäischen Luftverkehr tätigen Unternehmen schlossen sich in dieser Zeit in Regionalverbänden zusammen. Die für den Linienluftverkehr in Europa wichtigsten sind die Association of European Airlines (AEA) und die European Regions Airline Association (ERA). Die ERA ist eine Organisation von mittlerweile (Stand: 2001) 80 Regionalfluggesellschaften, 41 Flughäfen und über 120 Unternehmen der Luftfahrtindustrie, die als Interessensverband des Regionalflugverkehrs die Belange ihrer Mitglieder vertritt. Die AEA mit Sitz in Brüssel wurde 1954 gegründet. Sie repräsentiert derzeit (Stand: 2001) 26 europäische Linienfluggesellschaften.⁴⁴ Ursprünglich wurde die AEA als European

⁴² Vgl. Thiel (1975), S. 106.

⁴³ Vgl. Meier (1994), S. 232.

⁴⁴ Vgl. AEA Yearbook (2000); Dies sind im wesentlichen die Fluglinienunternehmen der ECAC-Mitgliedsstaaten. Der AEA gehören eigentlich 27 Fluggesellschaften an, wobei CARGOLUX nicht im Passagierlinienverkehr tätig ist und daher nicht mitgezählt wurde.

Airline Research Bureau gegründet, das die Entwicklung des europäischen Luftverkehrs im Auftrage der Mitgliedsgesellschaften und der ECAC verfolgen, prognostizieren und fördern sollte. Da sich keine Überschneidungen zur Arbeit der IATA ergeben sollten, beschäftigte sich die AEA nicht mit Fragen der Tarif- und Konditionenregulierung. Mittlerweile fungiert die AEA in vielen Bereichen als politischer Interessensverband der Mitgliedsgesellschaften, vor allem gegenüber den Organen der Europäischen Union, der ECAC und der ICAO.⁴⁵

3.4 Die Liberalisierung der Luftverkehrsbedingungen in Europa

Zunächst begannen in den siebziger Jahren die westeuropäischen Staaten untereinander den politischen Rahmen im bilateralen Verkehr zu liberalisieren. Als Beispiel seien hier die Niederlande und Großbritannien genannt, die auf Basis der Gegenseitigkeit die rechtlichen Reglementierungen im Nachbarschaftsverkehr aufhoben. Auch im Rahmen der ECAC kam es zum Abschluß einiger multilateraler Abkommen, die eine freizügigere Gestaltung der Tarife und Kapazitäten im innereuropäischen Luftverkehr ermöglichten.⁴⁶

3.4.1 Entwicklungen in der Europäischen Union

In der Europäischen Gemeinschaft ergriff 1979 die Europäische Kommission nach der Deregulierung des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten als erste die Initiative für eine Liberalisierung des Luftverkehrs, indem sie dem Ministerrat ihr Erstes Luftfahrt-Memorandum vorlegte. Die Kommission wollte „...den Aufbau eines leistungsstarken und preisgünstigen Luftverkehrsnetzes innerhalb der Gemeinschaft bei gleichzeitiger Eigenwirtschaftlichkeit der Luftfahrtunternehmen unter Wahrung der sozialen Interessen des Luftfahrtpersonals und der Verbesserung der Umweltbedingungen“⁴⁷ erreichen. Zur Verwirklichung

⁴⁵ Vgl. Pompl (1998), S. 19; Meier (1994), S. 232.

⁴⁶ Vgl. Meier (1994), S. 242.

⁴⁷ Niejahr (1998), S. 5.

dieser Ziele sollten nach Ansicht der Kommission Billigtarife in der Gemeinschaft breiter angewendet, die Möglichkeiten zur Einrichtung neuer Linienflüge verbessert und ein breiterer Handlungsspielraum für Bedarfsflüge geschaffen werden.⁴⁸ In den Folgejahren erarbeitete die Kommission mehrere konkrete Vorschläge, die sie dem Rat zur Entscheidung vorlegte. Der Ministerrat verabschiedete zwar auf Empfehlung der Kommission einige Richtlinien⁴⁹, diese förderten aber eher die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Staaten als die Liberalisierung des Luftverkehrsmarkts in Europa.

1983 erließ der Ministerrat die Richtlinie zur Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedsstaaten⁵⁰, die eine Öffnung des Marktes durch die Gewährung der kommerziellen Freiheiten für Flugdienstleistungen zwischen Regionalflughäfen ermöglichte. Durch diese Richtlinie sollten neue Anbieter und bisher nicht bediente Flugstrecken im Regionalluftverkehr gefördert werden. Sie sah dabei eine vereinfachte Freigabe der Verkehrsrechte für die Neuaufnahme von Flügen vor. So bestand die Möglichkeit, Tarifanträge bei den jeweiligen Regierungen des Heimat- und Ziellandes einzureichen, ohne daß eine Einigung der verschiedenen Anbieter auf einen einheitlichen Tarif vorlag. Stützten sich die angesetzten Flugpreise auf die betriebswirtschaftlichen Kosten einer Gesellschaft für die betroffenen Strecken, durften die Tarifanträge nicht abgelehnt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen nationalen Interessen in der Gemeinschaft zum Schutze des Linienflugverkehrs und der Bodenverkehrsträger unterlag die Richtlinie allerdings starken Einschränkungen. Sie galt nur für internationale Flugstrecken innerhalb der EG mit mehr als 400 Kilometern Länge und es durften nur Flughäfen der zweiten und dritten

⁴⁸ Vgl. Giese (1993), S. 86.

⁴⁹ Dies waren insbesondere die Richtlinien zur Einführung eines Konsultationsverfahrens im Bereich der Außenbeziehungen im Luftverkehr, zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallflugzeugen und über die Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiete der Flugunfalluntersuchung.

⁵⁰ Richtlinie 83/416/EWG vom 25.07.1983, Abl. Nr. L 237, 14.12.1983, S. 19ff. (Regionallflugrichtlinie).

Kategorie⁵¹ angefliegen werden, falls kein indirekter Linienverkehr zwischen den betreffenden Flughäfen oder weniger als 50 Kilometer entfernten Luftlandehäfen existierte. Das Fluggerät durfte dabei maximal 70 Sitzplätze oder ein Starthöchstgewicht von 30 Tonnen aufweisen.⁵² Diese Richtlinie stellte zwar den ersten zaghaften Liberalisierungsschritt in der Europäischen Gemeinschaft dar, hatte aber aufgrund seines begrenzten Anwendungsbereichs kaum Auswirkungen auf den Wettbewerb auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt.⁵³

In einem Zweiten Memorandum, das 1984 an den Rat weitergeleitet wurde, beschrieb die Kommission die aus ihrer Sicht erforderlichen Schritte, um das bestehende System der bilateralen Luftverkehrsverträge zwischen den Mitgliedsstaaten und die daraus resultierenden Wettbewerbsbeschränkungen zu beseitigen. Die Kommission sprach sich daher für die multiple Designierung von Luftfahrtgesellschaften, für eine freie Preisgestaltung innerhalb festgesetzter Bandbreiten und für eine großzügigere Aufteilung der Kapazitäten auf einzelnen Flugstrecken aus. Daneben sollten die Subventionen und staatlichen Beihilfen an die Fluggesellschaften stärker kontrolliert werden. Dieser Vorstoß zur Liberalisierung des Luftverkehrs wurde von Interessensverbänden wie der AEA oder der IATA abgelehnt und der Ministerrat nahm keinen der Vorschläge aus dem Memorandum auf, um die Luftverkehrspolitik in Europa freizügiger zu gestalten.⁵⁴

⁵¹ Regionalflüge durften daher keine internationalen Verkehrsknotenpunkte berühren, sondern lediglich Flughäfen mit regionaler Bedeutung bedienen. In Deutschland zählten Frankfurt, Düsseldorf und München zu den Flughäfen der 1. Kategorie. Hamburg, Köln/Bonn und Stuttgart wurden der Kategorie 2 zugerechnet. Alle anderen deutschen Luftlandehäfen, die für den internationalen Linienflugverkehr offen standen, gehörten der 3. Kategorie an (vgl. Anhang A der Regionalflugrichtlinie). Die ökonomischen und verkehrspolitischen Kriterien nach denen die Klassifikation der Flughäfen erfolgt, werden in der Richtlinie leider nicht erwähnt. Allerdings dürften die Flughäfen der 1. Kategorie den Hub- und Slot-constrained-Luftlandehäfen entsprechen.

⁵² Vgl. Giese (1993), S. 87f.

⁵³ Die Vorschriften dieser Richtlinie wurden 1989 weiter liberalisiert und mit Inkrafttreten des zweiten Liberalisierungspakets 1990 gänzlich aufgehoben. Somit unterlag der Regionalverkehr seit diesem Zeitpunkt keinen Reglementierungen mehr.

⁵⁴ Diese Passivität des Ministerrates in der Verkehrspolitik führte 1985 zu der sogenannten Untätigkeitsklage gegen den Rat vor dem Europäischen Gerichtshof. In seinem Urteil gab der EuGH dem Antrag des Parlaments auf Verurteilung des Rates,

In den nachfolgenden Jahren beschloß der Ministerrat drei Maßnahmenbündel⁵⁵, um die bestehenden bilateralen Vorschriften in der Gemeinschaft Stück für Stück durch multilaterale Regelungen zu ersetzen. Das erste dieser Maßnahmenpakete, welches eine zaghafte Liberalisierung des Luftverkehrs in der Gemeinschaft vorsah, wurde im Dezember 1987 vom Rat verabschiedet. Dieses Paket gliederte sich im wesentlichen in zwei Teile: Durch die Entscheidung 87/601/EWG⁵⁶ wurde eine automatische Genehmigung von Flugtarifen eingeführt, wenn diese sich innerhalb gewisser Flexibilitätszonen befanden. Die Richtlinie 87/602/EWG⁵⁷ räumte den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit ein, auf Strecken mit einem höheren Verkehrsaufkommen mehrere Luftfahrt-unternehmen zu benennen und die Rechte der dritten, vierten und in einem eingeschränkten Umfang der fünften Luftverkehrsfreiheit zu nutzen. Darüber hinaus wurde eine einseitige Ausweitung der Kapazitäten innerhalb eines bestimmten Verhältnisses gestattet (siehe Abbildung 3). Die Auswirkungen dieses Pakets auf den europäischen Luftverkehrsmarkt insbesondere auf die Flugpreise waren jedoch gering, da die Tarifregelungen und Kapazitätsaufteilungen für die Praxis zu komplex ausgestaltet waren.⁵⁸

Im Juli 1990 verabschiedete der Ministerrat das zweite luftverkehrspolitische Maßnahmenbündel, daß den eingeleiteten Liberalisierungsprozeß fortsetzte. Durch die erlassenen Verordnungen wurden die Maßnahmen des ersten Liberalisierungspakets aufgehoben und durch weitergehende Bestimmungen ersetzt. So wurden durch diese Bestimmungen die Kapazitätsrestriktionen im bilateralen Verkehr sowie die

aufgrund dessen Versäumnis, gemeinschaftliche Regeln zur Schaffung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Verkehrssektor zu erlassen, statt. In den Folgejahren wurden eine Reihe von Klagen beim Europäischen Gerichtshof eingereicht, die die Anwendung der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags auf den Luftverkehr betrafen. Zu den Hintergründen und Inhalten der Rechtsstreits siehe Meyer (1996), S. 170ff; Pompl (1998), S. 346ff.

⁵⁵ Neben diesen Maßnahmenpaketen wurden mehrere flankierende Maßnahmen wie beispielsweise der Code of Conduct zur Slotvergabe oder der Code of Conduct zu Computerreservierungssystemen erlassen, die weitere Rahmenbedingungen für die europäische Luftfahrt setzten. Siehe dazu Pompl (1998), S. 368ff.

⁵⁶ Richtlinie 87/601/EWG vom 14.12.1987, Abl. Nr. L 374, 31.12.1987, S. 12.

⁵⁷ Richtlinie 87/602/EWG vom 14.12.1987, Abl. Nr. L 374, 31.12.1987, S. 19.

⁵⁸ Vgl. Grundmann (1999), S. 130.

bestehenden Beschränkungen der dritten, vierten und fünften Freiheitsrechte der Luft weiter gelockert. Die Grenzwerte für die Mehrfachdesignierung von Luftverkehrsunternehmen wurden weiter gesenkt, um so den Wettbewerb auf den weniger stark frequentierten Flugstrecken zu erhöhen. Durch die Verordnung 2342/90⁵⁹ des Rates wurden die Flexibilitätsszonen für die automatisch zu genehmigenden Rabatte ausgeweitet (siehe Abbildung 3).

Mit der Einführung des gemeinsamen Binnenmarktes am 01. Januar 1993 wurde das dritte Maßnahmenpaket zur Liberalisierung des Fluglinienverkehrs wirksam. Dieses galt nicht nur wie die beiden vorherigen Pakete für den Linien- sondern auch für den Gelegenheitsluftverkehr. Durch dieses Liberalisierungspaket wurde ein gemeinschaftsweit einheitliches Betriebsgenehmigungsverfahren eingeführt. Seitdem wird allen in der Gemeinschaft registrierten Luftverkehrsgesellschaften das Recht, Tochtergesellschaften im Gebiete der Union zu gründen bzw. bereits bestehende Unternehmen mehrheitlich zu erwerben garantiert. Durch die neue Marktzugangsverordnung des dritten Pakets erhielten die Fluggesellschaften einen freieren Zugang zu den innergemeinschaftlichen Strecken, da - mit Ausnahme der Binnenkabotage (siehe unten) - fast alle existierenden Kapazitätsbeschränkungen aufgehoben wurden. Darüber hinaus wurden die Tarifzonen für die Preisgestaltung abgeschafft. Die Luftverkehrsunternehmen konnten nun die Flugpreise nach ausschließlich kommerziellen Gesichtspunkten festlegen. Neben diesen allgemeinen Grundsätzen beinhalteten die verabschiedeten Verordnungen einen Katalog von Voraussetzungen, unter denen die Kommission und die Mitgliedstaaten aus Gründen des Allgemeinwohls (z.B. des Umweltschutzes) in diese Freiheiten eingreifen konnten.

Allerdings wurde auch durch das dritte Maßnahmenpaket die vollständige Liberalisierung hinsichtlich des Marktzutritts nicht erreicht, da das Recht auf Binnenkabotage bis zum 31. März 1997 eingeschränkt blieb. Somit blieben die Flugverbindungen innerhalb der Mitgliedstaaten weiterhin ihren nationalen Fluggesellschaften vorbehalten. Dadurch gewährte man Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien, die eine zeitlich gemäßigte

⁵⁹ Verordnung Nr. 2342/90/EWG des Rates vom 24.07.1990, Abl. Nr. L 217, 11.08.1990, S. 1ff.

Liberalisierung forderten, bis zum Inkrafttreten der Binnenkabotage eine gewisse Anpassungsfrist für ihre Fluggesellschaften.⁶⁰

Erst im April 1997 wurde die absolute Freiheit des Zugangs zum Luftverkehrsmarkt verwirklicht. Seither haben sämtliche Luftverkehrsgesellschaften der Unionsländer das Recht, Passagiere zwischen zwei Flughäfen des gleichen Staates, der nicht der Staat der Registrierung des Flugzeugs ist, zu befördern.

Die Auswirkungen des dritten Liberalisierungspakets auf die Entwicklung des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs während der ersten drei Jahre seines Inkrafttretens wurden 1996 von der Kommission in einem Bericht⁶¹ zusammengefaßt. Kernpunkte sind die Bereiche Marktzugang, Neugründungen, Preisentwicklung sowie die Situation der europäischen Fluggesellschaften. Auf den letzten Punkt wird in den hier folgenden Ausführungen aber nicht eingegangen.

⁶⁰ Vgl. Meyer (1996), S. 177.

⁶¹ Europäische Kommission; Auswirkungen des dritten Pakets von Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs, KOM(96) 514 endg. vom 22.10.1996.

Abbildung 3: Die Liberalisierungspakete im EG-Fluglinienverkehr

Bereich	Ausgangssituation	1. Paket (01.01.1988)	2. Paket (01.11.90)	3. Paket (01.01.1993)
Tarife				
Tarifgenehmigung	Zustimmung beider beteiligter Staaten notwendig	Zustimmung beider beteiligter Staaten notwendig	Zustimmung beider beteiligter Staaten notwendig	Gültigkeit eines Tarifs ist aufgehoben, wenn <u>beide</u> beteiligte Staaten ihn ablehnen.
Tarifzonen	keine EG-Regelung	--- Economy 105-95 v.H. 95-65 v.H. Rabatt 94-80 v.H. 65-45 v.H. Superrabatt 79-30 v.H. (augenehmigter Tarif in v.H. des Bezugstarifs)		völlige Tariffreiheit ⁺
Marktzugang				
Strecken-zugang	im Regelfall nur eine LVG aus jedem Land (Flag-Carrier)	Lockerung des Streckenzugangs Verbindungen zwischen Flughäfen 1. Kategorie ausgenommen, viele Ausnahmen, mehr Regionaldienste	Lockerung des Streckenzugangs Reziprozitätszwang, Einschränkungen bei Kapazitätsengpässen, gewisser Schutz für „dünne“ Strecken	freier Zugang ⁺⁺ , limitierte Binnenkobotage bis 31.03.1997
Designierung	im Regelfall nur eine LVG aus jedem Land (Flag-Carrier)	Mehrfachdesignierung: 1988 > 250.000 1989 > 200.000 1990 > 180.000 (Passagiere pro Jahr und Strecke)	Mehrfachdesignierung: 1991 > 140.000 1992 > 100.000	Mehrfachdesignierung ⁺⁺
5. Freiheit	keine EG-Regelung	bis 30 v.H. (der angebotenen Sitzplatzkapazität)	bis 50 v.H.	freigegeben ⁺⁺

Kapazitäten				
Bilateraler Verkehr	feste Kapazitätsanteile im Verhältnis 50:50 für LVGs aus beiden Staaten	Lockerung der Kapazitätsrestriktionen 55:45 (1989) 60:40 (1990)	Lockerung der Kapazitätsrestriktionen 67,5:32,5 (1991) 75,0:25,0 (1992)	Keine Kapazitätsbeschränkung
		(freie Ausdehnung innerhalb der Grenzen)		

Entnommen aus folgenden **Quellen:** Grundmann (1999), S. 136; Meyer (1996), S. 179f.

⁺ Die Kommission und die Mitgliedstaaten haben aber weiterhin das Recht übermäßig hohe Flugpreise aufzuheben oder weitere Preissenkungen bei einem anhaltenden Verfall der Flugpreise zu verbieten.

⁺⁺ Es besteht weiterhin die Möglichkeit nichtdiskriminierende, zeitlich begrenzte Beschränkungen bei Überlastung der Infrastruktur und/oder Umweltproblemen zu erlassen. Darüber hinaus kann die Kommission bei erheblicher finanzieller Schädigung von Luftverkehrsgesellschaften Kapazitäten vorübergehend einfrieren.

Im Bereich des Marktzugangs analysierte man hauptsächlich die Entwicklung der Netzstruktur auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt. Die Anzahl der beflogenen innergemeinschaftlichen Strecken stieg von 488 im Jahre 1993 auf etwa 520 Ende 1995. Dabei stieg allerdings der Anteil der Flugstrecken mit nur einem Anbieter von 56 v.H. auf 64 v.H. 1993 existierten noch 182 Strecken (37 v.H.), die von 2 Luftfahrtunternehmen bedient wurden, 1996 waren es nur noch 158 Verbindungen, was einem Anteil von 30 v.H. entsprach. 6 v.H. der innergemeinschaftlichen Strecken wurden 1996 von drei oder mehr Gesellschaften bedient. Im Jahre 1993 flogen erst auf 2 v.H. dieser Verbindungen drei oder mehr Unternehmen.⁶² Die eingeführten fünften, siebten und achten Freiheitsrechte⁶³ wurden lediglich in begrenztem Umfang in Anspruch genommen, da in Europa Inlandsverbindungen nur auf einigen längeren Strecken mit einem höheren Verkehrsaufkommen für die großen Luftverkehrsgesellschaften rentabel sind.

In den ersten drei Jahren nach Inkrafttreten des dritten Pakets erteilten die Mitgliedsstaaten insgesamt 800 neue Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen. Die Mehrzahl davon ging an kleinere Gesellschaften. Es gab in dieser Zeit 80 Neugründungen von Unternehmen mit

⁶² Vgl. ebenda, S. 8.

⁶³ Zu den Freiheiten der Luft siehe den Anhang.

planmäßigen Flugdiensten. Zugleich verschwanden 60 Gesellschaften, die zum Teil ihren Betrieb einstellten oder durch andere Unternehmen aufgekauft wurden.⁶⁴

Die Preissetzungsfreiheit führte durch eine Vielzahl von Spezialtarifen zu einer Auffächerung der Tarifstruktur. Nach Einschätzung der Kommission stieg der Anteil der diese Spezialtarife bei Linienflügen in Anspruch nehmenden Passagiere von 60,5 v.H. 1985 auf 70,9 v.H. 1995. Die Kommission stellte aber in ihrem Bericht fest, daß die Preisstruktur bei Linienflügen sehr komplex und teilweise undurchsichtig war, und der Verbraucher nicht vollständig vom Wettbewerb profitieren konnte. Die Preise bei den Normaltickets (sog. Most Flexible Fares) blieben weitestgehend stabil und stiegen zum Teil sogar leicht an. Nur auf den Strecken mit mehr als zwei Gesellschaften kam es zu nennenswerten Preissenkungen. Als Beispiel nennt hier die Kommission die Strecken London nach Brüssel, Paris und Frankfurt auf denen durch den Marktzutritt von British Midland die Preise für Business Tickets im Zeitraum von 1992 bis 1995 um 10 v.H. bis 20 v.H. reduziert wurden. Allerdings wies die Kommission in ihren Ausführungen darauf hin, daß ungefähr 50 v.H. aller Passagiere im innereuropäischen Luftverkehr nicht mit planmäßigen Flugdiensten also mit Chartergesellschaften befördert wurden, und daher ohnehin von relativ geringen Preisen profitierten.⁶⁵

In den vergangenen Jahren haben sich die Maßnahmen des dritten Pakets verstärkt auf die Entwicklung des innergemeinschaftlichen Luftverkehrsmarktes ausgewirkt. So sind nach *Niejahr*⁶⁶, folgende Trends seit Erscheinen des Kommissionsberichts im Oktober 1996 zu verzeichnen gewesen:

- eine Zunahme des innergemeinschaftlichen Luftverkehrs allgemein;
- eine Ausweitung des Angebots an Flugdiensten mit kleineren Flugzeugen durch kleinere und mittlere Luftfahrtunternehmen;
- eine stärkere Nutzung der neu eingeführten Freiheiten der Luft;
- eine Erhöhung des Anteils der Strecken mit zwei Wettbewerbern und

⁶⁴ Vgl. ebenda, S. 16f.

⁶⁵ Vgl. ebenda, S. 4ff.

⁶⁶ *Niejahr* (1998), S. 9.

- in den meisten Mitgliedstaaten eine Verringerung des Abstands zwischen dem führenden Luftfahrtunternehmen und seinem wichtigsten Wettbewerber.

3.4.2 Die Situation in Mittel- und Osteuropa

Die außen- und handelspolitische Öffnung der Grenzen sowie die Orientierung der Wirtschaftspolitik an mehr marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten führte nach dem Zerfall der Sowjetunion und dem Ende des RGW ebenfalls in einigen ehemaligen Mitgliedsstaaten zu einer größeren Freizügigkeit in der Luftverkehrspolitik.⁶⁷

Zunächst beendeten 1990 die einstigen RGW-Mitgliedsstaaten auf einer Konferenz in Budapest das sogenannte Berliner Abkommen⁶⁸, danach trat die Mehrheit von ihnen der ECAC bei.⁶⁹ Darüber hinaus schlossen viele dieser Staaten Assoziierungsabkommen mit der Europäischen Union und Länder wie beispielsweise Polen, Ungarn, Slowenien oder die Tschechische Republik haben offizielle Beitrittsgesuche gestellt. Die Luftfahrtgesellschaften sind teilweise Mitglieder der IATA und der AEA geworden.

In den Staaten der ehemaligen Sowjetunion waren einschneidende Veränderungen im Bereich der Luftverkehrspolitik zu verzeichnen. So wurden beispielsweise Privatisierungsbemühungen wie bei Aeroflot in Gang gesetzt oder neue Luftverkehrsgesellschaften wie Armenian Airlines oder Ukraine International Airlines mit privater und staatlicher Hilfe gegründet. Diese Entwicklung hat den Flugreiseverkehr zwischen Ost- und Westeuropa deutlich belebt und zu einer Vielzahl neuer Luftverkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Staaten geführt.⁷⁰

4 Entwicklung des innereuropäischen Linienluftverkehrs

⁶⁷ Vgl. Meier (1994), S. 244.

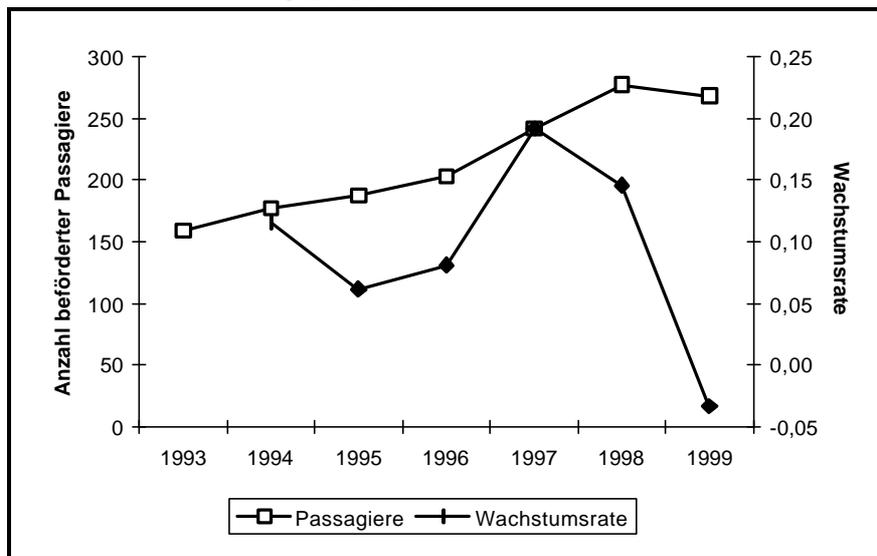
⁶⁸ Vgl. Abschnitt 3.3.

⁶⁹ Vgl. www.ecac-ceac.org/uk/ecac/ecac-memberstates.htm (Stand: März 2001).

⁷⁰ Vgl. Meier (1994), S. 244.

In diesem Abschnitt werden anhand einiger ausgewählter Statistiken die Entstehung und Entwicklung des innereuropäischen Linienluftverkehrs beschrieben.

Abbildung 4: Entwicklung des innereuropäischen Luftverkehrs der IATA Gesellschaften



Quelle: IATA (div. Jahrgänge) World Air Transport Statistics, eigene Berechnungen.

Abbildung 4 zeigt den Anstieg des Volumens der Personenbeförderung innerhalb Europas der IATA Gesellschaften von 158,8 Millionen Fluggästen 1993 auf 268,4 Millionen 1999. Dies entspricht einer Zunahme von insgesamt 69 v.H. (durchschnittlicher Zuwachs per annum: 9,5 v.H.).⁷¹

⁷¹ Vgl. IATA (2000) World Air Transport Statistics. Zu diesen Daten gilt es noch folgendes zu sagen: Die IATA erhält ihre Informationen direkt von den ihr beigetretenen Fluggesellschaften. Daher kommt es bei der Analyse dieser Daten zu einem gravierenden Problem: nicht alle Luftverkehrsgesellschaften sind Mitglied der IATA und die Zahl der „meldenden“ Airlines schwankt im Zeitablauf. Dies liegt zum einen in der stetigen Zunahme registrierter IATA-Mitglieder (von 1990 bis 1995 um circa 30 v.H.) und zum anderen in der fragmentarischen Meldetätigkeit einiger Luftverkehrsgesellschaften. Daher können die hier dargestellten Daten verzerrt sein und nicht die tatsächliche Entwicklung des Luftverkehrs in Europa wiedergeben.

Allerdings verlief dieser Anstieg sehr ungleichmäßig, was die Entwicklung der Wachstumsrate deutlich zeigt. So ist in den Jahren 1994, 1997 und 1998, ein Zuwachs im zweistelligen Prozentbereich zu verzeichnen gewesen, während der Anstieg 1995 und 1996 lediglich 6 v.H. bzw. 8 v.H. betrug und im Jahre 1999 sogar negativ war. Dieser Rückgang wurde hauptsächlich durch ein Absinken der Nachfrage nach internationalen Flugbewegungen hervorgerufen.⁷² Nach den Prognosen einiger Institutionen wie der ICAO oder der ATAG⁷³ sollen in den nächsten Jahren, genauer in einem Zeitraum von 2000 bis 2005, die Passagierzahlen in Europa jährlich wieder um durchschnittlich 4 v.H. bis 5 v.H. wachsen.⁷⁴

Wie sich in Abschnitt 1 bereits gezeigt hat, generiert sich der Großteil der europäischen Luftverkehrsnachfrage in einem abgegrenzten Kernraum, der in etwa dem Gebiete der Europäischen Union entspricht. Aus diesem Grunde konzentriert sich die weitere Untersuchung der Luftverkehrsentwicklung auf die Mitgliedsstaaten der EU. Es folgt an-hand der Datensätze von EUROSTAT⁷⁵ eine Analyse über die Entstehung und Verteilung des Linienluftverkehrsaufkommens innerhalb der Europäischen Union.

Da sich die EU-Mitgliedstaaten wirtschaftlich ungleich entwickeln und somit auch das Wachstum der Luftverkehrsnachfrage in den Ländern unterschiedlich stark ausfallen wird, ist es sinnvoll, die Entwicklungen im Bereich des Luftverkehrs der jeweiligen Staaten einzeln zu betrachten. Daher sind in der nachfolgenden Abbildung die durchschnittlichen jährlichen Anstiege in der Personenbeförderung der EU-Mitgliedsstaaten und der Schweiz von 1993-1997 nach Ländern dargestellt. Die Daten

⁷² Die Ursache dieses Rückgangs der internationalen Flugbewegungen war gegenwärtig mittels der zur Verfügung stehenden Datensätze nicht analysierbar. Möglicherweise gab es 1999 Marktanteilsverluste der IATA-Gesellschaften zugunsten der Nicht-IATA-Mitglieder.

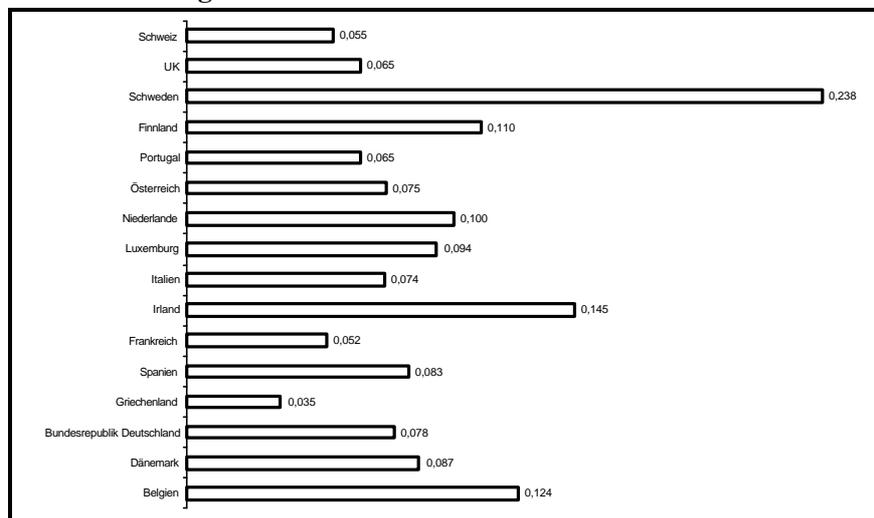
⁷³ ATAG steht für Air Transport Action Group. Die ATAG ist ein Zusammenschluß von Organisationen, die sich für eine weltweite Verbesserung der Infrastruktur im Luftverkehrsbereich einsetzen. Unter anderem sind Autoverleiher, Flugzeughersteller, Handelskammern, Reiseveranstalter und Verbraucherorganisationen Mitglieder der ATAG.

⁷⁴ Vgl. ICAO (2000) Outlook to the Year 2005, www.icao.int/icao/en/atb/fep/outlook-ch1.htm (Stand: September 2000); ATAG (1992) European Traffic Forecasts 1991-2010, S. 7.

⁷⁵ EUROSTAT (1999) International transport by air, 1997 data.

beziehen sich auf die Zahl der abgeflogenen Passagiere, die ein Ziel im Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz hatten. Zwischen 1993 und 1997 wiesen die höchsten Zuwächse bei den Fluggastzahlen Schweden, Irland und Belgien auf (durchschnittlicher jährlicher Zuwachs von mehr als 12 v.H.), wobei die Entwicklung besonders in Schweden und Irland sehr ungleichmäßig war. In Finnland und den Niederlanden waren ebenfalls recht hohe Steigerungsraten von 10 v.H. und mehr zu verzeichnen.

Abbildung 5: Durchschnittlicher jährlicher Anstieg der Fluggastzahlen 1993-1997 nach Ländern[†]



Quelle: EUROSTAT (1999) International transport by air, 1997, eigene Berechnungen.

[†] Finnland: EUROSTAT (2000) Statistik kurzgefaßt „Luftverkehr Personenbeförderung 1993-1997“, S. 2, Irland: 1994-1997, Griechenland: 1993-1996.

In allen anderen Staaten mit der Ausnahme von Griechenland lag das durchschnittliche Wachstum zwischen 5 v.H. und 10 v.H. Diese Zahlen verdeutlichen noch einmal die aus verkehrswissenschaftlicher Sicht unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen europäischen Staaten. Dieser Eindruck wird noch verstärkt, wenn man die relative Bedeutung der einzelnen Wachstumsraten für den europäischen Luftverkehrsmarkt erfaßt. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Anteile der einzelnen Länder am Fluggastaufkommen in der EU, wird deutlich, daß der Anteil der Länder mit den höchsten Wachstumsraten bei der Personenbeförderung

relativ gering und ihr Einfluß auf die Gesamtentwicklung des innereuropäischen Luftverkehrs dementsprechend eher begrenzt ist. Dagegen weisen die anteilig größten Märkte in Europa wie Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Spanien gemäßigte Zuwachsraten zwischen 6,5 v.H. und 8,5 v.H. auf.

Tabelle 4: Anteil der EU-Staaten und der Schweiz an der Passagierbeförderung 1997

	B	DK	D	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	SF	S	UK	CH
Anteil [v.H.]	4	3	15	17	9	3	7	<1	6	2	3	1	3	21	5

Quelle: EUROSTAT (1999) International transport by air, 1997 data, eigene Berechnungen. Die Daten beziehen sich auf die Zahl der abgeflogenen Passagiere, die ein Ziel im Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz hatten. Für Griechenland lagen keine Daten vor.

Die starke Orientierung auf relativ wenig zentrale Punkte in Europa wird durch eine Analyse der Luftverkehrsströme deutlich. Aus einer von EUROSTAT veröffentlichten Aufstellung über die wichtigsten Städteverbindungen 1997 im Intra-EU-Luftverkehr geht in diesem Zusammenhang hervor, daß lediglich 19 Städtepaare mit einem bilateralen Aufkommen von über 750.000 Fluggästen p.a. in der EU existierten.⁷⁶ Daraus ergeben sich 17 europäische Metropolen mit internationalen Flughäfen, die an diesen aufkommensstarken Verbindungen partizipieren. Allerdings sind die europäischen Städte unterschiedlich stark in die Verkehrsströme eingebunden. London stellte bei 14 der 19 Städteverbindungen den Abflugs- oder Landepunkt dar⁷⁷, Paris bei 6, und alle anderen Metropolen zogen maximal 2 dieser Ströme auf sich.⁷⁸

⁷⁶ Vgl. EUROSTAT (2000) Statistik kurzgefaßt „Luftverkehr Personenbeförderung 1993-1997“, S. 4.

⁷⁷ Diese Zahlen zeigen, daß trotz des Baus des Kanaltunnels und der so geschaffenen Substitutionsmöglichkeit im Personenverkehr London für den innereuropäischen Linienluftverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielt, was zum einen auf die Insellage Großbritanniens und zum anderen auf die Stellung Londons im Extra-EU-Luftverkehr zurückzuführen ist. Vgl. EUROSTAT (2000) Statistik kurzgefaßt „Luftverkehr Personenbeförderung 1993-1997“, S. 5f.

⁷⁸ Ein Vergleich mit dem US-amerikanischen Luftverkehrsmarkt zeigt, daß die Verteilung der Verkehrsströme in Europa eher ungleichmäßig ist. Betrachtet man die Top 30 Flugstrecken innerhalb der USA im Jahre 1997 (Passagierzahlen > 1.153.000

Die am stärksten frequentierte Flugstrecke im innereuropäischen Luftverkehr war 1997 mit einem Volumen von 3,7 Millionen Fluggästen im internationalen Linienluftverkehr die Route „Dublin-London“. Im internationalen Vergleich lag sie damit hinter den Strecken „Hong Kong-Taipei“ und „London-New York“ auf Platz drei.

Tabelle 5: Die sieben wichtigsten Städteverbindungen im inner-europäischen Linienluftverkehr 1997

Strecke	Zahl der Fluggäste ⁺	Entfernung [km]	Rangfolge im Weltluftverkehr
Dublin-London	3.719.711	456	3
Amsterdam-London	2.999.404	369	4
London-Paris	2.804.538	346	5
Frankfurt-London	1.774.948	654	12
Brüssel-London	1.360.236	349	19
London-Rom	1.246.400	1.441	24
London-Mailand	1.240.614	936	21

Quelle: EUROSTAT (2000) Statistik kurzgefaßt „Luftverkehr Personenbeförderung 1993-1997“, S. 4.

⁺ Die Zahl der Fluggäste beziehen sich auf den Verkehr in beide Richtungen. Alle Zahlen beruhen auf Streckenherkunft-/Streckenziel Daten.

In der aufgeführten Tabelle ist die weitere Reihenfolge der wichtigsten Städteverbindungen innerhalb der Europäischen Union aufgelistet.

Die Ausführungen zu den ausgewählten Statistiken unterstreichen noch einmal die im ersten Abschnitt für den innereuropäischen Linienluftverkehr abgeleiteten Aussagen. Das europäische Verkehrsgebiet ist geprägt durch eine ungleichmäßige Verteilung des Luftverkehrsaufkommens, welche sich aus der geographischen Lage der urbanen und industriellen Agglomerationen ergibt, und zu einer Konzentration des Nachfragepotentials auf einige zentrale Punkte in Europa führt. Diese Konzentration des Luftverkehrs auf die europäischen Wirtschaftszentren

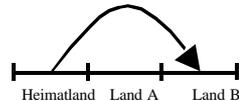
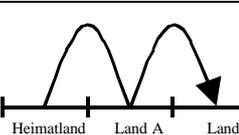
Fluggäste im bilateralen Verkehr) zeigt sich, eine relativ gleichmäßige Einbindung der amerikanischen Metropolen in die Verkehrsströme. New York stellte bei 12 der 30 Verbindungen den Start- oder Zielpunkt dar, Chicago bei 8, Los Angeles bei 7 und Honolulu zog noch 5 der Strecken auf sich. Vgl. U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration (1999) Statistical Abstract of the U.S. - The National Data Book, S. 662.

bedingt den Kurz- und Mittelstreckencharakter des innereuropäischen Luftverkehrsmarkts, da die Entfernungen zwischen den wichtigsten Verkehrspunkten, wie die obige Auflistung noch einmal zeigt, selten über 800 km liegen.

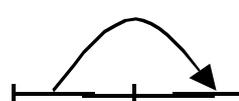
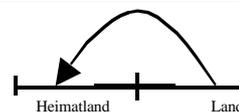
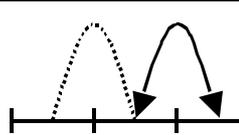
Anhang

Die Freiheiten der Luft

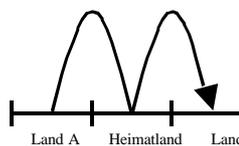
Technische Freiheiten

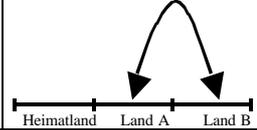
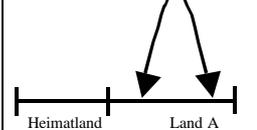
1. Freiheit der Luft:	Das Recht, das Hoheitsgebiet des Vertragsstaates zu überfliegen.	 <p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Achse mit den Beschriftungen 'Heimatland', 'Land A' und 'Land B'. Eine durchgezogene Linie verläuft über Land A von Heimatland nach Land B, mit einem Pfeil, der nach rechts zeigt.</p>
2. Freiheit der Luft:	Das Recht, im Hoheitsgebiet eines anderen Staates Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken (Auftanken, außerplanmäßige Reparatur) durchzuführen.	 <p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Achse mit den Beschriftungen 'Heimatland', 'Land A' und 'Land B'. Zwei durchgezogene Linien zeigen Flugwege von Heimatland aus: einer über Land A und einer über Land B, die jeweils mit einem Pfeil nach rechts enden.</p>

Kommerziellen Freiheiten

3. Freiheit der Luft:	Das Recht, Passagiere vom Ursprungsland des Flugzeugs in ein anderes Land zu befördern.	 <p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Achse mit den Beschriftungen 'Heimatland' und 'Land A'. Eine durchgezogene Linie verläuft von Heimatland nach Land A, mit einem Pfeil, der nach rechts zeigt.</p>
4. Freiheit der Luft:	Das Recht, Passagiere aus einem anderen Land in den Heimatstaat des Luftfahrzeugs zu transportieren.	 <p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Achse mit den Beschriftungen 'Heimatland' und 'Land A'. Eine durchgezogene Linie verläuft von Land A nach Heimatland, mit einem Pfeil, der nach links zeigt.</p>
5. Freiheit der Luft:	Das Recht, Passagiere in einem Vertragsland aufzunehmen und in einem anderen Vertragsstaat abzusetzen, wobei der Flug im Ursprungsland des Flugzeugs beginnen oder enden muß.	 <p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Achse mit den Beschriftungen 'Heimatland', 'Land A' und 'Land B'. Ein gestrichelter Flugweg führt von Heimatland nach Land A, und ein durchgezogener Flugweg führt von Land A nach Land B, jeweils mit Pfeilen nach rechts.</p>

Neue Freiheiten nach der Rechtslehre

6. Freiheit der Luft:	Das Recht, Passagiere von einem Vertragsstaat in das Heimatland und von diesem in einen weiteren Vertragsstaat zu befördern.	 <p>Das Diagramm zeigt eine horizontale Achse mit den Beschriftungen 'Land A', 'Heimatland' und 'Land B'. Zwei durchgezogene Linien zeigen Flugwege von Heimatland aus: einer über Land A und einer über Land B, die jeweils mit einem Pfeil nach rechts enden.</p>
------------------------------	--	---

7. Freiheit der Luft:	Das Recht, Passagiere zwischen zwei Vertragstaaten zu befördern, ohne Verbindung mit dem Ursprungsland des Flugzeugs.	
8. Freiheit der Luft:	Das Recht, Passagiere innerhalb eines Vertragstaates zu befördern (Kabotage)	

Literaturverzeichnis

Monographien:

Botton, K./ Haynes, K./ Stough, R. (1998) „*Flying into the Future - Air Transport Policy in the European Union*“, Cheltenham, Northampton: Edward Elgar;

Gidwitz, B. (1980) „*The Politics of International Air Transport*“, Lexington, Toronto: D.C. Heath and Company;

Giese, D. (1993) „*Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber im deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr*“, Berlin: Duncker & Humblot;

Grundmann, S. (1999) „*Marktöffnung im Luftverkehr: Hoheitliche Eintrittsbarrieren in den USA und in der EG*“, 1. Aufl., Baden-Baden: Nomos Verl.-Ges.;

Meyer, R. (1996) „*Marktstruktur und Wettbewerb im internationalen Passagier- Fluglinienverkehr - Zwischen Regulierung und multilateraler Liberalisierung*“, Diss., Bremen;

Pompl, W. (1998) „*Luftverkehr- Eine ökonomische Einführung*“, 3. Auflage, Berlin und Heidelberg: Springer;

Teuscher, W. R. (1994) „*Zur Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa*“, Wirtschaftspolitische Studien, 92, Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht;

Thiel, D. (1975) „*Die Entwicklung des Linien-Luftverkehrs in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg*“, Diss., Berlin;

Wolf, G. (1967) „*Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg*“, Tübingen: Kieler Studien;

Aufsätze und Beiträge aus Zeitschriften und Sammelwerken:

Meier, U. (1994) „Die Rolle der Luftfahrtunternehmen bei der Luftverkehrsentwicklung in Europa nach 1945“, in: *Beiträge zur Geschichte der Binnenschifffahrt, des Luft- und Kraftfahrzeugverkehrs*, Schriftenreihe der DVWG, Reihe B, Band 169, S. 227-249;

Niejahr, M. (1998) „10 Jahre Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa - Neue Herausforderungen an Industrie und Politik“, in: *5. Luftverkehrsforum der DVWG 10 Jahre Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa - eine Bestandsaufnahme*, Schriftenreihe der DVWG, Reihe B, Band 210, S. 4-18;

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften:

Abl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 12-18. Richtlinie 87/601/EWG des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedsstaaten;

Abl. Nr. L 374 vom 31. Dezember 1987, S. 19-25. Richtlinie 87/602/EWG des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenbeförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedsstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedsstaaten;

Abl. Nr. L 237 vom 14. Dezember 1983, S. 19-23. Richtlinie Nr. 83/416/EWG des Rates vom 25. Juli 1983 die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedsstaaten;

Abl. Nr. L 217 vom 11. August 1990, S. 1-7. Verordnung Nr. 2342/90/EWG des Rates vom 24. Juli 1990 über die Tarife im Linienflugverkehr;

Europäische Kommission:

Auswirkungen des dritten Pakets von Maßnahmen zur Liberalisierung des Luftverkehrs, KOM(96) 514 endg. vom 22.10.1996.

Statistiken und andere Veröffentlichungen:

Airports Council International (ACI) (2000) „*ACI Traffic Data - the World's Busiest Airports*“, Brüssel,
www.airports.org/traffic/td_passengers_doc.html (Stand: September 2000);

Association of European Airlines (AEA) (2000) „*Yearbook 2000*“, Brüssel;

Air Transport Action Group (ATAG) (2000) „*European Traffic Forecasts 1991-2010*“, Genf;

v. Baratta (Hrsg.) (1999) „*Der Fischer Weltalmanach 2000*“, Frankfurt am Main;

EUROSTAT (1999) „*International transport by air, data 1997*“, Eurostat CD-ROM, Luxemburg;

EUROSTAT (2000) „*Statistik kurzgefaßt - Luftverkehr Personenbeförderung 1993-1997*“, Luxemburg;

Harenberg, B. (Hrsg.) (1999) „*Aktuell 2000*“, Dortmund;

International Air Transport Association (IATA) (div. Jahrgänge) „*World Air Transport Statistics*“, Genf;

International Civil Aviation Organisation (ICAO) (div. Jahrgänge) „*Civil Aviation Statistics of the World*“, Montreal;

International Civil Aviation Organisation (ICAO) (1994) „*Memo-
randum on ICAO*“, Montreal;

www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/pub/memo.htm (Stand: Februar 2001);

International Civil Aviation Organisation (ICAO) (2000) „*Outlook to the Year 2005*“, Montreal,

www.icao.int/icao/en/atb/fep/outlook-ch1.htm (Stand: September 2000);

The Worldbank (2000) „*World Development Indicators*“, Washington;

U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration (1999) „*Statistical Abstract of the U.S. - The National Data Book*“, Washington;

Internetseiten:

www.citypopulation.de (Stand: Februar 2001);

www.ecac-ceac.org/uk/ecac/ecac-memberstates.htm (Stand: März 2001);

Abkürzungsverzeichnis

AEA	Association of European Airlines
ATAG	Air Transport Action Group
autom.	automatisch
BSP	Bruttosozialprodukt
ECAC	Europäische Zivilluftfahrtkonferenz
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
ERA	European Regions Airline Association
f.	folgende
ff.	fortfolgende
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
km	Kilometer
LVGs	Luftverkehrsgesellschaften
Mill.	Millionen
Mrd.	Milliarden
p.a.	per annum
PKT	Passagierkilometer
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
S.	Seite
sog.	sogenannte
Tsd.	Tausend
UNO	United Nations Organisation
usw.	und so weiter
v.H.	vom Hundert
Vgl.	Vergleiche
z.B.	zum Beispiel

**Bisher erschienene "Berichte aus dem Weltwirtschaftlichen
Colloquium" der Universität Bremen**

Nr. 1

Sell, Axel:

Staatliche Regulierung und Arbeitslosigkeit im internationalen Sektor,
1984. 35 S.

Nr. 2 (vergriffen)

Menzel, Ulrich/Senghaas, Dieter:

Indikatoren zur Bestimmung von Schwellenländern. Ein Vorschlag zur
Operationalisierung, 1984. 40 S.

Nr. 3

Lörcher, Siegfried:

Wirtschaftsplanung in Japan, 1985. 19 S.

Nr. 4

Iwersen, Albrecht:

Grundelemente der Rohstoffwirtschaftlichen Zusammenarbeit im RGW,
1985. 52 S.

Nr. 5

Sell, Axel:

Economic Structure and Development of Burma, 1985. 39 S.

Nr. 6 (vergriffen)

Hansohm, Dirk/ Wohlmuth, Karl:

Transnationale Konzerne der Dritten Welt und der Entwicklungsprozeß
unterentwickelter Länder, 1985. 38 S.

Nr. 7

Sell, Axel:

Arbeitslosigkeit in Industrieländern als Folge struktureller Verhärtungen,
1986. 21 S.

Nr. 8

Hurni, Bettina:

EFTA, Entwicklungsländer und die neue GATT-Runde, 1986. 28 S.

Nr. 9 (vergriffen)

Wagner, Joachim:

Unternehmensstrategien im Strukturwandel und Entwicklung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, 1986. 28 S.

Nr. 10 (vergriffen)

Lemper, Alfons:

Exportmarkt Westeuropa. Chinas Vorstoß auf die Weltmärkte, 1987. 40 S.

Nr. 11

Timm, Hans-Jürgen:

Der HWWA-Index der Rohstoffpreise - Methodik, Wirtschafts- und Entwicklungspolitische Bedeutung, 1987. 57 S.

Nr. 12 (vergriffen)

Shams, Rasul:

Interessengruppen und entwicklungspolitische Entscheidungen, 1987. 23 S.

Nr. 13

Sell, Axel:

ASEAN im Welthandelskraftfeld zwischen USA, Japan und EG, 1987. 23 S.

Nr. 14

Kim, Young-Yoon/Lemper Alfons:

Der Pazifikraum: Ein integrierter Wirtschaftsraum? 1987. 24 S.

Nr. 15

Sell, Axel:

Feasibility Studien für Investitionsprojekte, Problemstruktur und EDV-gestützte Planungsansätze, 1988. 18 S.

Nr. 16

Hansohm, Dirk/ Wohlmuth, Karl:

Sudan's Small Industry Development. Structures, Failures and Perspectives, 1989. 38 S.

Nr. 17

Borrmann, Axel/ Wolff, Hans-Ulrich:

Probleme bei der Planung industrieller Investitionen in Entwicklungsländern, 1989. 28 S.

Nr. 18

Wohlmuth, Karl:

Structural Adjustment and East-West-South Economic Cooperation: Key Issues, 1989. 53 S.

Nr. 19

Brandtner, Torsten:

Die Regionalpolitik in Spanien unter besonderer Berücksichtigung der neuen Verfassung von 1978 und des Beitritts in die Europäische Gemeinschaft, 1989. 40 S.

Nr. 20

Lemper, Alfons:

Integrationen als gruppensdynamische Prozesse. Ein Beitrag zur Neuorientierung der Integrationstheorie, 1990. 47 S.

Nr. 21

Wohlmuth, Karl:

Die Transformation der osteuropäischen Länder in die Marktwirtschaft - Marktentwicklung und Kooperationschancen, 1991. 23 S.

Nr. 22

Sell, Axel:

Internationale Unternehmenskooperationen, 1991. 12 S.

Nr. 23 (vergriffen)

Bass, Hans-Heinrich/Li, Zhu:

Regionalwirtschafts- und Sektorpolitik in der VR China: Ergebnisse und Perspektiven, 1992. 28 S.

Nr. 24

Wittkowsky, Andreas:

Zur Transformation der ehemaligen Sowjetunion: Alternativen zu Schocktherapie und Verschuldung, 1992. 30 S.

Nr. 25

Lemper, Alfons:

Politische und wirtschaftliche Perspektiven eines neuen Europas als Partner im internationalen Handel, 1992. 17 S.

Nr. 26

Feldmeier, Gerhard:

Die ordnungspolitische Dimension der Europäischen Integration, 1992. 23 S.

Nr. 27 (vergriffen)

Feldmeier, Gerhard:

Ordnungspolitische Aspekte der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion, 1992. 26 S.

Nr. 28

Sell, Axel:

Einzel- und gesamtwirtschaftliche Bewertung von Energieprojekten. - Zur Rolle von Wirtschaftlichkeitsrechnung, Cost-Benefit Analyse und Multikriterienverfahren-, 1992. 20 S.

Nr. 29

Wohlmuth, Karl:

Die Revitalisierung des osteuropäischen Wirtschaftsraumes - Chancen für Europa und Deutschland nach der Vereinigung, 1993. 36 S.

Nr. 30

Feldmeier, Gerhard:

Die Rolle der staatlichen Wirtschaftsplanung und -programmierung in der Europäischen Gemeinschaft, 1993. 26 S.

Nr. 31

Wohlmuth, Karl:

Wirtschaftsreform in der Diktatur? Zur Wirtschaftspolitik des Bashir-Regimes im Sudan, 1993. 34 S.

Nr. 32 (vergriffen)

Shams, Rasul:

Zwanzig Jahre Erfahrung mit flexiblen Wechselkursen, 1994. 8 S.

Nr. 33 (vergriffen)

Lemper, Alfons:

Globalisierung des Wettbewerbs und Spielräume für eine nationale Wirtschaftspolitik, 1994. 20 S.

Nr. 34 (vergriffen)

Knapman, Bruce:

The Growth of Pacific Island Economies in the Late Twentieth Century, 1995. 34 S.

Nr. 35 (vergriffen)

Gößl, Manfred M./Vogl. Reiner J.:

Die Maastrichter Konvergenzkriterien: EU-Ländertest unter besonderer Berücksichtigung der Interpretationsoptionen, 1995. 29 S.

Nr. 36 (vergriffen)

Feldmeier, Gerhard:

Wege zum ganzheitlichen Unternehmensdenken: „Humanware“ als integrativer Ansatz der Unternehmensführung, 1995. 22 S.

Nr. 37

Gößl, Manfred M.:

Quo vadis, EU? Die Zukunftsperspektiven der europäischen Integration, 1995. 20 S.

Nr. 38

Feldmeier, Gerhard/Winkler, Karin:

Budgetdisziplin per Markt oder Dekret? Pro und Contra einer institutionellen Festschreibung bindender restriktiver Haushaltsregeln in einer Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion, 1996. 28 S.

Nr. 39

Feldmeier, Gerhard/Winkler, Karin:

Industriepolitik à la MITI - ein ordnungspolitisches Vorbild für Europa?, 1996. 25 S.

Nr. 40

Wohlmuth, Karl:

Employment and Labour Policies in South Africa, 1996. 35 S.

Nr. 41

Bögenhold, Jens:

Das Bankenwesen der Republik Belarus, 1996. 39 S.

Nr. 42 (vergriffen)

Popov, Djordje:

Die Integration der Bundesrepublik Jugoslawien in die Weltwirtschaft nach Aufhebung der Sanktionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen, 1996. 34 S.

Nr. 43 (vergriffen)

Arora, Daynand:

International Competitiveness of Financial Institutions: A Case Study of Japanese Banks in Europe, 1996. 55 S.

Nr. 44

Lippold, Marcus:

South Korean Business Giants: Organizing Foreign Technology for Economic Development, 1996. 46 S.

Nr. 45

Messner, Frank:

Approaching Sustainable Development in Mineral Exporting Economies: The Case of Zambia, 1996. 41 S.

Nr. 46

Frick, Heinrich:

Die Macht der Banken in der Diskussion, 1996. 19 S.

Nr. 47

Shams, Rasul:

Theorie optimaler Währungsgebiete und räumliche Konzentrations- und Lokalisationsprozesse, 1997. 21 S.

Nr. 48

Scharmer, Marco:

Europäische Währungsunion und regionaler Finanzausgleich - Ein politisch verdrängtes Problem, 1997. 45 S.

Nr. 49

Meyer, Ralf/Vogl, Reiner J.:

Der „Tourismusstandort Deutschland“ im globalen Wettbewerb, 1997. 17 S.

Nr. 50 (vergriffen)

Hoormann, Andreas/Lange-Stichtenoth, Thomas:

Methoden der Unternehmensbewertung im Akquisitionsprozeß - eine empirische Analyse -, 1997. 25 S.

Nr. 51 (vergriffen)

Gößl, Manfred M.:

Geoökonomische Megatrends und Weltwirtschaftsordnung, 1997. 20 S.

Nr. 52 (vergriffen)

Knapman, Bruce/Quiggin, John:

The Australian Economy in the Twentieth Century, 1997. 34 S.

Nr. 53 (vergriffen)

Hauschild, Ralf J./Mansch, Andreas:

Erfahrungen aus der Bestandsaufnahme einer Auswahl von Outsourcingfällen für Logistik-Leistungen, 1997. 34 S.

Nr. 54

Sell, Axel:

Nationale Wirtschaftspolitik und Regionalpolitik im Zeichen der Globalisierung - ein Beitrag zur Standortdebatte in Bremen, 1997. 29 S.

Nr. 55

Sell, Axel:

Inflation: does it matter in project appraisal, 1998. 25 S.

Nr. 56

Mtatifikolo, Fidelis:

The Content and Challenges of Reform Programmes in Africa - The Case Study of Tanzania, 1998. 37 S.

Nr. 57

Popov, Djordje:

Auslandsinvestitionen in der BR Jugoslawien, 1998. 32 S.

Nr. 58

Lemper, Alfons:

Predöhl und Schumpeter: Ihre Bedeutung für die Erklärung der Entwicklung und der Handelsstruktur Asiens. 1998. 19 S.

Nr. 59

Wohlmuth, Karl:

Good Governance and Economic Development. New Foundations for Growth in Africa. 1998. 90 S.

Nr. 60

Oni, Bankole:

The Nigerian University Today and the Challenges of the Twenty First Century. 1999. 36 S.

Nr. 61

Wohlmuth, Karl:

Die Hoffnung auf anhaltendes Wachstum in Afrika. 1999. 28 S.

Nr. 62

Shams, Rasul:

Entwicklungsblockaden: Neuere theoretische Ansätze im Überblick. 1999. 20 S.

Nr. 63

Wohlmuth, Karl:

Global Competition and Asian Economic Development. Some Neo-Schumpeterian Approaches and their Relevance. 1999. 69 S.

Nr. 64

Oni, Bankole:

A Framework for Technological Capacity Building in Nigeria: Lessons from Developed Countries. 1999. 56 S.

Nr. 65

Toshihiko, Hozumi:

Schumpeters Theorien in Japan: Rezeptionsgeschichte und gegenwärtige Bedeutung. 1999. 22 S.

Nr. 66 (vergriffen)

Bass, Hans H.:

Japans Nationales Innovationssystem: Leistungsfähigkeit und Perspektiven. 1999. 24 S.

Nr. 67

Sell, Axel:

Innovationen und weltwirtschaftliche Dynamik – Der Beitrag der Innovationsforschung nach Schumpeter. 2000. 31 S.

Nr. 68

Pawlowska, Beata:

The Polish Tax Reform. 2000. 41 S.

Nr. 69

Gutowski, Achim:

PR China and India – Development after the Asian Economic Crisis in a 21st Century Global Economy. 2001. 56 S.

Nr. 71

Wohlmuth, Karl:

Africa's Growth Prospects in the Era of Globalisation: The Optimists versus The Pessimists. 2001. 71 S.

Nr. 72

Sell, Axel:

Foreign Direct Investment, Strategic Alliances and the International Competitiveness of Nations. With Special Reference on Japan and Germany. 2001. 23 S.

Nr. 73

Arndt, Andreas:

Der innereuropäische Linienluftverkehr - Stylized Facts und ordnungspolitischer Rahmen. 2001. 44 S.