

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	11
Abkürzungsverzeichnis	13
Einführung: Flughäfen und netzspezifische Marktmacht	17

Teil I: Zwischen Wettbewerb und Regulierung 21

1. Der disaggregierte Regulierungsansatz	23
1.1. Der disaggregierte Regulierungsansatz der Netzökonomie	23
1.1.1. Dogmengeschichtliche Entwicklung	24
1.1.2. Ex-post versus Ex-ante-Kontrolle	31
1.2. Netze aus disaggregierter Perspektive	33
1.2.1. Die Lokalisierung von Marktmacht in Netzen	33
1.2.2. Die Regulierung von Marktmacht in Netzen	40
1.3. Die Regulierungsziele	41
1.3.1. Effizienz	41
1.3.2. Diskriminierungsfreiheit	46
1.3.3. Kostendeckung („Viability“)	48
2. Der Sektor: Luftverkehr im Wandel	51
2.1. Das Drei-Ebenen-Schema im Luftverkehr	51
2.2. Der Luftverkehr im Vergleich zu anderen Netzsektoren	52
2.2.1. Der vertikale Aufbau	53
2.2.2. Verfügungsgewalt über die Infrastruktur	54
3. Strukturwandel im Luftverkehr	56
3.1. Der Luftverkehr i.e.S.	56
3.1.1. Starkes Wachstum des Verkehrsaufkommens	59
3.1.2. Hubbing	60
3.1.3. Allianzen	64
3.1.4. Low Cost Carrier	66
3.1.5. Privatisierung (Fluggesellschaften)	66
3.2. Die Flugsicherung	68
3.2.1. Single European Sky	68
3.2.2. Privatisierung (Flugsicherung)	69
3.3. Flughäfen	70
3.3.1. Überlastungen	70
3.3.2. Lärmrestriktionen	71
3.3.3. „Newcomer Flughäfen“	74
3.3.4. Ausbau des Non-Aviation-Geschäfts	79
3.3.5. Privatisierung (Flughäfen)	80
4. Fazit Teil I	85

Teil II: Flughäfen und Marktmacht

87

1.	Netzspezifische Marktmacht im Luftverkehr	89
1.1.	Luftverkehr i.e.S.	89
1.2.	Flugsicherung	92
1.3.	Flughäfen	95
2.	Flughäfen zwischen Monopol und Wettbewerb	118
2.1.	Flughäfen im Grundaufbau	118
2.2.	Wettbewerbspolitischer Handlungsbedarf	120
2.3.	Dezentralisierung des Bottlenecks	124
2.3.1.	Terminal-Wettbewerb	125
2.3.2.	Bahnen-Wettbewerb	130
3.	Fazit Teil II	132

Teil III: Märkte für den Zugang zur Bodenverkehrsinfrastruktur

135

1.	Grundlagen	137
1.1.	Infrastruktur versus Dienst	137
1.2.	Landseitig versus Luftseitig	138
2.	Bestandsaufnahme: Bodenverkehrsdienste heute	141
2.1.	Der rechtliche Rahmen der Liberalisierung	141
2.1.1.	Die Richtlinie 96/67/EG	141
2.1.2.	Die Bodenabfertigungsdienstverordnung	145
2.2.	Erfahrungen und Revision	148
2.2.1.	Erfahrungen	148
2.2.2.	Revision	150
3.	Der Zugang zur Bodenverkehrsinfrastruktur aus disagg. Perspektive	151
3.1.	Die Essential Facilities-Doktrin	151
3.1.1.	Zentrale Bodenverkehrsinfrastruktur	154
3.1.2.	Entgelte	158
3.2.	Ausgewählte Spezialprobleme	164
3.2.1.	Diskriminierungsanreize	164
3.2.2.	Anbieterzahl und Schwellenwerte	171
3.2.3.	Einführung von Mindestqualitätsstandards	173
3.2.4.	Nutzungspflicht	176
4.	Fazit Teil III	182

1. Grundlagen	187
2. Bestandsaufnahme: Der Zugang zur Start- und Landebahn heute	190
2.1. Die Primärallokation	190
2.1.1. Die Vergabe der Slots	191
2.1.2. Die Start-Landegebühren	194
2.2. Die Sekundärallokation	200
2.3. Eigentum an Slots	202
2.4. Das Zusammenspiel von Slotvergabe, Entgelten und Slothandel	204
3. Der Zugang zur Start- und Landebahn aus disagg. Perspektive	211
3.1. Einführung von Märkten bei der Primärallokation	211
3.1.1. ‚Slot‘ als ökonomisches Gut	216
3.1.1.1. Objektdefinition	216
3.1.1.2. Das Recht zur Wahl des Allokationsmechanismus	219
3.1.2. Knappheitsorientierte Listenpreise („Posted Prices“)	221
3.1.2.1. Grundlagen	221
3.1.2.2. Preise beim Vorliegen von Skalenerträgen: Ramsey-Pricing	223
3.1.2.3. Preise beim Vorliegen von Stauexternalitäten: Congestion-Pricing	228
3.1.2.4. Preise bei zeitlich schwankender Nachfrage: Peak-Load-Pricing	231
3.1.2.5. Prakt. Erfahrungen mit reformierten Listenpreisen	235
3.1.3. Slotauktionen	239
3.1.3.1. Grundlagen	239
3.1.3.2. Die Komplementarität von Slots	248
3.1.3.3. Das Sequenzproblem	252
3.1.3.4. Die Multidimensionalität von Slots	253
3.1.3.5. Der Einfluss des Non-Aviation-Bereichs	254
3.1.3.6. Praktische Erfahrungen mit Slotauktionen	255
3.2. Einführung von Märkten bei der Sekundärallokation	258
4. Vorbehalte gegen Marktmechanismen	260
4.1. Strategisches Horten von Slots	260
4.2. Möglicher Verlust regionaler Anbindung	262
5. Fazit Teil IV	264

1. Entgeltregulierung im Wandel	269
1.1. Institutionelle Grundlagen der Entgeltregulierung in Deutschland	269
1.1.1. Die Regulierungsinstanz	269
1.1.2. Die Praxis der Entgeltregulierung im Wandel	271
1.2. Kostenorientierte Regulierung versus Anreizregulierung	276
2. Die Grundzüge der Price-Cap-Regulierung	282
2.1. Grundlagen	282
2.2. Anreizwirkung	286
2.3. Das Einstellen der Regulierungsschärfe über den Faktor ‚X‘	290
2.3.1. Der Faktor ‚X‘ als Maß für den erwarteten Produktivitätsfortschritt	294
2.3.2. Das Einstellen der Regulierungsschärfe bei exogenen Kapazitätsbeschränkungen	296
2.4. Das Hold-up-Problem in längerer Perspektive	299
2.5. Weitere Aspekte der Price-Cap-Regulierung	302
2.5.1. Regulatory Lag und Regulatory Review	302
2.5.2. Durchreichung exogener Kosten („Cost-pass-throughs“)	304
2.5.3. Komplementäre Qualitätsregulierung	305
2.5.4. Stand-Alone-Ansatz versus System-Ansatz	306
3. Price-Caps auf Flughäfen	309
3.1. ‚Tariff-basket‘ versus ‚Average-Revenue-Cap‘	309
3.1.1. Grundlagen	309
3.1.2. Anreizwirkung	313
3.2. ‚Single Till‘ versus ‚Dual Till‘	316
3.2.1. Grundlagen	317
3.2.2. Die Komplementarität zwischen Aviation- und Non Aviation-Bereich	322
3.3. Fallbeispiel Hamburg	329
4. Fazit Teil V	335

Zusammenfassung	337
-----------------	-----

Anhang A: Regionalf Flughäfen – Eigentumsverhältnisse	345
Anhang B: Öffentlich-rechtlicher Vertrag über die Festsetzung und Anpassung Regulierter Flughafenentgelte [Rahmenvereinbarung Hamburg]	347

Literaturverzeichnis	353
----------------------	-----