

Dr. jur. Silvia Grundmann, LL. M. (Georgetown)

Marktöffnung im Luftverkehr

Hoheitliche Eintrittsbarrieren in den USA und in der EG



Nomos Verlagsgesellschaft
Baden-Baden

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Einleitung | 17 |
| TEIL 1: Rechtsvergleichender Ansatz - Grundlage und Begründung | 19 |
| A Vergleichsgegenstand | 19 |
| B Vergleichbarkeit - Funktionelle Betrachtungsweise | 23 |
| I Formelle Vergleichbarkeit | 23 |
| II Materielle Vergleichbarkeit | 24 |
| TEIL 2: Wettbewerb im US-Personenluftverkehr: Marktöffnung und Eintrittsbarrieren | 27 |
| A Von der Regulierung zur Marktöffnung: Geschichte der US-Deregulierung | 27 |
| I Die Anfänge der US-Luftfahrt | 27 |
| II Der Airline Deregulation Act von 1978 | 32 |
| B Wettbewerbstheoretischer Hintergrund | 34 |
| I US-Antitrustgesetze | 34 |
| II Marktdefinition | 36 |
| III Die Theorie der 'Contestable Markets' | 37 |
| IV Die 'Core'-Theorie | 40 |
| V Bewertung | 43 |
| C Der deregulierte US Personenluftverkehr: Analyse seiner heutigen Wettbewerbsstruktur - Art und Höhe von Eintrittsbarrieren | 44 |
| I Marktkonzentration | 44 |
| II Hoheitliche Eintrittsbarrieren trotz Deregulierung | 47 |
| 1. Hoheitliche Eingriffe in den Wettbewerb zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen im Flughafenbereich | 47 |
| a) Start- und Landerechte (Slots) | 48 |
| aa) Definition | 48 |
| bb) Vergabe | 48 |
| (1) Allgemeine Praxis in den USA | 48 |
| (2) Spezielle Regelung für überlastete Flughäfen: Die High-Density-Rule | 49 |
| (a) Entwicklung der High-Density-Rule 1968 - 1986 | 52 |
| (b) Die Buy/Sell-Rule 1986 als Versuch der Marktöffnung | 55 |
| (c) Jüngste Änderungen der High-Density-Rule | 57 |
| (d) Bestandsaufnahme der FAA zur High-Density-Rule | 59 |
| (3) Slots als neue private Vermögensrechte (property rights) | 60 |
| (a) Eigentum (Property) | 60 |
| (aa) Position der Verwaltung (FAA) | 60 |
| (bb) Rechtsprechung | 61 |
| (cc) Literatur | 64 |

| | | |
|--|--|-----|
| | (dd) Bewertung | 65 |
| | (b) Wirtschaftlicher Wert von Slots unter der Buy/Sell-Rule | 65 |
| | (aa) Geldwert bei Verkauf | 66 |
| | (bb) Buchwert | 66 |
| | (cc) Kreditsicherungswert | 67 |
| | (dd) Leasingwert | 67 |
| | (c) Entzug eines übertragenen Slots | 68 |
| | (d) Bewertung des durch die Buy/Sell Rule geschaffenen Zustandes | 69 |
| | (4) Auswirkungen der High Density Rule auf Neuanbieter | 69 |
| | (5) Zusammenfassende Bewertung der High-Density-Rule unter Berücksichtigung der Reformvorschläge der Federal Aviation Administration (FAA) und des General Accounting Office (GAO) | 73 |
| | b) Die Perimeter-Regel | 76 |
| | 2. Sonstige Engpässe im Flughafenbereich | 77 |
| | a) Abflugeinrichtungen auf Flughäfen | 77 |
| | b) Das Hub-and-Spokes-System | 81 |
| | III. Die wichtigsten wirtschaftlichen Eintrittsbarrieren im Überblick | 85 |
| | 1. Computerreservierungssysteme | 86 |
| | 2. Vermittlungsprovision für Reisebüros | 87 |
| | 3. Vielfliegerprogramme | 89 |
| | IV. Überwindung von Eintrittsbarrieren durch Neuanbieter | 90 |
| | 1. Konzept der Neuanbieter | 93 |
| | 2. Sicherheitsprobleme bei Neuanbietern | 96 |
| | 3. Bewertung der Leichtigkeit des Marktzuganges für Neuanbieter | 101 |
| | V. Bedeutung der Marktöffnung für den Verbraucher | 102 |
| | 1. Flugpreise | 102 |
| | 2. Service | 106 |
| | 3. Sicherheit | 108 |
| | D Zusammenfassung | 110 |
| | TEIL 3: Wettbewerb im EG-Personenluftverkehr - Marktöffnung und Eintrittsbarrieren - | 112 |
| | A Geschichte der Liberalisierung des EG-Personenluftverkehrs | 114 |
| | I. Völkerrechtliche Rahmenbedingungen im Überblick | 114 |
| | 1. Multilaterale Abkommen | 114 |
| | a) Linienverkehr | 115 |
| | b) Gewerblicher Gelegenheitsverkehr | 118 |
| | 2. Bilaterale Abkommen | 120 |
| | 3. Weltweite Selbstregulierung der Luftfahrt durch die International Air Transport Association | 122 |
| | II. Gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen im Überblick: | |
| | Schrittweise Marktöffnung | 125 |
| | 1. Erstes Liberalisierungspaket | 129 |

| | |
|---|-----|
| 2. Zweites Liberalisierungspaket | 130 |
| 3. Der Binnenmarkt: Drittes Liberalisierungspaket | 134 |
| a) Die Maßnahmen des dritten Liberalisierungspaketes im einzelnen | 135 |
| aa) Betriebsgenehmigung | 137 |
| bb) Marktzugang | 137 |
| cc) Tarifsysteem | 138 |
| dd) Sonstige Maßnahmen im Zuge der Verwirklichung des Binnenmarktes im Luftverkehr | 140 |
| b) Bedeutung der europäischen Marktöffnung für den Luftverkehr in der Bundesrepublik | 140 |
| aa) Gemeinschaftsrecht und Betriebsgenehmigungen nach dem LuftVG | 141 |
| bb) Gemeinschaftsrecht und Marktzugang nach dem LuftVG | 142 |
| cc) Gemeinschaftsrecht und Flugpreise nach dem LuftVG | 143 |
| dd) Gemeinschaftsrecht und Gelegenheitsverkehr nach dem LuftVG | 143 |
| ee) Gemeinschaftsrecht und Zuweisung von Start- und Landezeiten nach dem LuftVG | 144 |
| B Der liberalisierte EG Personenluftverkehr - Analyse seiner Wettbewerbs- struktur vor dem Hintergrund US-amerikanischer Erfahrungen - | 145 |
| I. EG-Wettbewerbsrecht | 145 |
| II. Marktdefinition | 147 |
| III. Bestandsaufnahme zum europäischen Luftverkehrsmarkt | 148 |
| 1. Marktzugang | 148 |
| 2. Neugründungen von Fluggesellschaften | 151 |
| 3. Preisentwicklung | 152 |
| 4. Situation der europäischen Fluggesellschaften | 154 |
| IV. Hoheitliche Eintrittsbarrieren im Binnenmarkt | 156 |
| 1. Hoheitliche Eingriffe in den Wettbewerb zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen im Flughafenbereich | 156 |
| a) Start- und Landerechte (Slots) | 160 |
| b) Vergabe vor der EG-Slot-Verordnung (1993) | 162 |
| aa) Multinationale Regelungen | 163 |
| (1) IATA-Slotregelung | 164 |
| (2) Gruppenfreistellung durch die EG | 165 |
| bb) Nationale Regelung am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland | 167 |
| c) Vergabe nach der EG-Slotverordnung | 170 |
| aa) Formelle Regelungen der Verordnung | 171 |
| (1) Koordinierte Flughäfen | 171 |
| (2) Rolle des Slot-Koordinators | 175 |
| (3) Rolle des Koordinierungsausschusses | 178 |
| bb) Materiell-rechtliche Kriterien der Slotvergabe | 180 |
| (1) Historisches Vorrecht (Prioritätenkatalog) und Slotentzug | 180 |
| (2) Slotvergabe an Neuanbieter | 181 |
| (3) Marktzugang über den Zeitnischenpool | 182 |

| | |
|--|-----|
| cc) Zusammenspiel von EG-Slotverordnung und IATA-Vereinbarungen | 183 |
| dd) Zusammenspiel von EG-Slotverordnung und nationalen Regelungen | 184 |
| ee) Zusammenfassende Kritik an der bestehenden Regelung | 187 |
| d) Slots als Rechtsposition und Wirtschaftsgut | 189 |
| aa) Eigentum | 189 |
| bb) Schutz durch das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb | 192 |
| cc) Slots als Teilhaberechte | 193 |
| dd) Wirtschaftlicher Wert | 194 |
| e) Reformvorschläge | 197 |
| aa) Literatur | 197 |
| bb) Diskussionspapier der EG-Kommission | 199 |
| cc) Kritik und Rahmen für eine Neuregelung | 201 |
| 2. Sonstige Engpässe im Flughafenbereich | 204 |
| a) Flughafenterminals und Flugsteige (Gates) | 204 |
| b) Zugang zur Bodenabfertigung auf Flughäfen | 205 |
| c) Das europäische Hub-and-Spokes-System | 209 |
| 3. Streckenzulassung und Kabotage | 210 |
| a) Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen | 211 |
| b) Verkehrslenkung innerhalb eines Flughafensystems | 211 |
| c) Freigabe der Kabotage | 214 |
| 4. Staatliche Beihilfen | 216 |
| V. Die wichtigsten wirtschaftlichen Eintrittsbarrieren im Überblick | 218 |
| 1. Computerreservierungssysteme | 218 |
| 2. Vermittlungsprovision für Reisebüros | 221 |
| 3. Vielfliegerprogramme | 221 |
| VI. Überwindung von Eintrittsbarrieren durch Neuanbieter - auch in der EG? | 223 |
| 1. Definition der Neuanbieter | 223 |
| 2. Konzepte der Neuanbieter | 224 |
| 3. Bewertung der Leichtigkeit des Marktzugangs für Neuanbieter | 226 |
| 4. Einfluß der Neuanbieter auf den europäischen Wettbewerb | 227 |
| VII. Bedeutung der Marktöffnung für den Verbraucher | 228 |
| 1. Flugpreise | 229 |
| 2. Service | 231 |
| 3. Sicherheit | 231 |
| C Zusammenfassung und Ergebnis der vergleichenden Untersuchung | 233 |
| | |
| Anhang | 235 |
| | |
| Literaturverzeichnis | 239 |