

Wolf, Hartmut

Book Review — Digitized Version

[Book Review of] Stoetzer, Matthias-Wolfgang: Regulierung oder Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa: eine industrieökonomische Analyse, Baden-Baden, Nomos-Verl., 1991

Weltwirtschaftliches Archiv

Provided in Cooperation with:

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Wolf, Hartmut (1993) : [Book Review of] Stoetzer, Matthias-Wolfgang: Regulierung oder Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa: eine industrieökonomische Analyse, Baden-Baden, Nomos-Verl., 1991, Weltwirtschaftliches Archiv, ISSN 0043-2636, Mohr, Tübingen, Vol. 129, Iss. 1, pp. 198-200

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/2183>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

The issue is a pressing one. In 1988, the central bank, faced by accelerating inflation, introduced crude credit restrictions as the only effective instruments in an austerity program; the ensuing cutback in graduate employment opportunities was one contributory force in student unrest during the first half of 1989. In 1992, inflation is once more on the increase. Meanwhile the small bond market has grown, but the use of open market operations as a more subtle form of monetary control is still problematic. It would have been helpful if this book could have used China's monetary experience during the second half of the 1980s to shed light on the future prospects for macroeconomic control.

In sum, Peebles' book is a useful addition to the literature by Western economists on China. It is unfortunate, however, that the book may be considered an exercise in the economic history of the fast-changing Chinese economy, rather than a guide to current monetary policy issues. This is doubly unfortunate when financial reform and macroeconomic control look set to be two key issues of the 1990s both in China and in other formerly centrally planned countries making the transition to more market-oriented economies.

Richard Pomfret

Stoetzer, Matthias-Wolfgang, Regulierung oder Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa. Eine industrieökonomische Analyse. Baden-Baden 1991. Nomos-Verlag. XIV, 289 S.

Seitdem die Carter-Administration 1978 die Liberalisierung des inneramerikanischen Luftverkehrs in Gang setzte, hält die Kontroverse über die Beurteilung der Reformergebnisse unvermindert an. Die EG-Kommission verfolgt seit Mitte der achtziger Jahre eine stufenweise Lockerung der administrativen Regulierung des europäischen Luftverkehrs, weist dabei allerdings ausdrücklich darauf hin, daß sie die völlige Liberalisierung nach dem Muster der "open sky"-Politik in den Vereinigten Staaten nach wie vor ablehnt. Vor diesem Hintergrund legt Stoetzer eine umfassende Arbeit zu den von einer Liberalisierung zu erwartenden Entwicklungen in diesem Transportbereich vor.

Nach einer kurzen Einleitung in die Thematik des Buches gibt der Autor in Kapitel 2 eine umfassende und erschöpfende Übersicht über die institutionellen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs. Dieser Teil der Arbeit kann als besonders gelungen gelten. Die Darstellung besticht durch klare Gliederung und Ausführlichkeit. Die sich gegenseitig ergänzenden Funktionen von administrativen Regulierungstatbeständen und privaten Wettbewerbsbeschränkungen werden deutlich herausgearbeitet; erst diese können die Stabilität des Kartells garantieren. Dabei vergißt der Autor bei aller Kritik am bestehenden Ordnungsrahmen jedoch nicht, darauf hinzuweisen, daß die pauschale Behauptung, der europäische Luftverkehrssektor sei dem Wettbewerb völlig entzogen, nicht zulässig ist; allerdings dürfte sich der wirksame Wettbewerb hauptsächlich auf wenige Marktsegmente und auf den Servicebereich konzentrieren. Preiswettbewerb erwachse dem europäischen Linienluftverkehr vor allem aus dem Angebot der Charterunternehmen und der intermodalen Konkurrenz, die innerhalb Europas aufgrund der relativ kurzen Entfernungen eine disziplinierende Wirkung auf das Preissetzungsverhalten der Fluggesellschaften ausübt.

Im dritten Teil der Arbeit untersucht Stoetzer den Luftverkehr auf charakteristische Merkmale, die ein Marktversagen in diesem Transportsektor erwarten lassen könnten. Zu begrüßen ist, daß auch neuere Entwicklungen in der theoretischen Literatur aufgegriffen werden, die sich insbesondere mit den Implikationen der „hub and spoke“-Rou-

tenstrukturen und Fragen nach der optimalen Verkehrsfrequenz befassen. Insgesamt wird ein spezieller Regulierungsbedarf des Luftverkehrs abgelehnt. Stoetzer argumentiert dabei im Rahmen der „contestable market“-Theorie. Weder lasse sich aus der Charakteristik der Luftverkehrsmärkte eine grundsätzliche Tendenz zum Aufbau von Überkapazitäten ableiten, noch bestünden Markteintrittsbarrieren aufgrund hoher „sunk costs“, da Flugzeuge prinzipiell auf mehreren Märkten einsetzbar seien. Damit werde die sich bereits im Markt befindliche Fluggesellschaft hinreichend durch potentielle Konkurrenz diszipliniert. So abgerundet die Argumentation von Stoetzer ist, so werden doch an dieser Stelle Hinweise auf die empirische Evidenz vermisst. Verschiedene empirische Studien zum Preisverhalten der etablierten Gesellschaften kommen zu dem Schluß, daß potentielle Konkurrenz eben nicht ausreicht, um marktbeherrschende Unternehmen ausreichend zu disziplinieren.

Kapitel 4 ist der empirischen Beantwortung der Frage gewidmet, welche Wettbewerbsergebnisse in einem deregulierten europäischen Luftverkehrsmarkt zu erwarten sind. Die Analyse konzentriert sich auf die Effizienz der Fluggesellschaften und die Höhe der Flugtarife. Den eigenen empirischen Untersuchungen wird jeweils eine Auflistung der bisher von anderen Autoren durchgeführten Untersuchungen zu diesen Problembereichen vorangestellt. Die Ergebnisse dieser Studien werden jeweils nur erwähnt, allerdings nicht einzeln einer kritischen Analyse unterzogen; bei der Vielzahl der angeführten Einzeluntersuchungen würde dies auch den Rahmen der Arbeit sprengen (insgesamt werden 71 Studien vorgestellt). Stoetzer kommt in seinen ökonomischen Untersuchungen zu folgenden Ergebnissen: Der nur geringe Wettbewerbsdruck und die staatliche Beteiligung an den Luftverkehrsunternehmen haben dazu geführt, daß die europäischen Unternehmen verglichen mit den amerikanischen Anbietern im Durchschnitt ein höheres Kostenniveau aufweisen und höhere Flugtarife verlangen. Der Grund dafür liegt nicht in den spezifisch europäischen Bedingungen wie der geringeren durchschnittlichen Streckenlänge, der geringeren Ladefaktoren oder des höheren Anteils des internationalen Verkehrs am Gesamtverkehr, sondern ist direkt auf Ineffizienzen bei der Leistungserstellung zurückzuführen. Seine Erklärung findet dieser Umstand nach Stoetzer darin, daß bestehende Rentenelemente im Ergebnis der Gesellschaften zumindest teilweise in Form höherer Löhne und eines relativ aufgeblähten Beschäftigungsvolumens an die Belegschaft weitergegeben wurden. In jenen Bereichen nämlich, in denen sich der Linienverkehr einer verhältnismäßig starken Charterkonkurrenz gegenüber sieht und daher der hier nicht kontrollierbare Wettbewerbsdruck von den Unternehmen Kosteneffizienz erzwingt, sind relative Produktivitätsunterschiede zwischen amerikanischen und europäischen Gesellschaften kaum auszumachen.

Im fünften Kapitel werden die Ergebnisse um zusätzliche wettbewerbspolitisch bedeutsame Erfahrungen aus den Vereinigten Staaten erweitert. Insbesondere wird auf neu entstandene Markteintrittsbarrieren hingewiesen, die insbesondere eine Folge der Knappheit an Start-/Landerechten sind, sowie auf die Tatsache, daß Computer-Reservierungssysteme als Wettbewerbselement eingesetzt werden. Allerdings weist Stoetzer einen erneuten Regulierungsbedarf zurück. Vielmehr seien ein ordnungspolitischer Rahmen und eine Wettbewerbspolitik zu finden, die die Marktzutrittsschranken möglichst niedrig halten. Die Ergebnisse der Untersuchungen über die Effizienz des Luftverkehrsangebotes und die Flugtarife zeigten einen vorhandenen Deregulierungsbedarf an.

Insgesamt ist es dem Autor mit dieser Arbeit gelungen, überzeugend zu begründen, daß der europäische Luftverkehr liberalisiert werden sollte. Dies wird allerdings inzwischen noch von kaum einem Beobachter bezweifelt. Dagegen kommt die Diskussion aktueller Probleme, die eine entscheidende Rolle für die praktische Ausgestaltung eines deregulierten europäischen Luftverkehrsmarktes spielen, in dem vorliegenden Werk zu kurz. Dies betrifft z. B. die wettbewerbspolitischen Fragen, die sich aus der beobachtbaren Fusionswelle der amerikanischen Unternehmen, der zunehmenden Zahl strategi-

scher Allianzen europäischer Fluggesellschaften oder der mit der Knappheit der Infrastrukturkapazitäten verbundenen Markteintrittsprobleme ergeben. Umstritten ist außerdem das Ausmaß der Marktöffnung. Obwohl damit nach Lektüre wesentliche Fragen zur Ausgestaltung eines liberalen europäischen Luftverkehrssystems offenbleiben, kann die vorliegende Arbeit in ihrem selbst gesetzten Rahmen als gelungen gelten. Sie bietet einen umfassenden Überblick über den gegenwärtigen Stand der Diskussion. Die Darstellung der bisher geleisteten empirischen Arbeit auf diesem Gebiet ist zu loben, da dem Leser so ein schneller und umfassender Überblick über bereits vorhandene Studien ermöglicht wird. Ähnlich ist auch die Berücksichtigung der neueren Entwicklungen in der theoretischen Diskussion zu werten. Das Buch kann damit allen Interessierten empfohlen werden, die sich einen umfassenden Überblick über den derzeitigen Stand der Deregulierungsdiskussion im Luftverkehr verschaffen wollen.

Hartmut Wolf

Wegner, Eckhard (Hrsg.), *Finanzausgleich im vereinten Deutschland. Probleme der Einheit*, Band 9. Marburg 1992. Metropolis-Verlag. 210 S.

Die Neuregelung des Finanzausgleichs ist eines der zentralen finanzpolitischen Themen in der Bundesrepublik Deutschland; es geht insbesondere darum, wie die neuen Bundesländer in den Mechanismus zur Angleichung der Steuerkraft der Länder einbezogen werden sollen. Das Buch soll einen Beitrag zur Lösung der anstehenden Probleme leisten.

Helmut Fischer beschreibt die Grundzüge des Systems des Länderfinanzausgleichs in der Anfang 1992 gegebenen Ausgestaltung. Er macht auch einige Reformvorschläge. Er plädiert u.a. dafür, die steuerpolitische Autonomie der Länder zu stärken, Sonderregelungen bei der Bemessung des Finanzbedarfs abzuschaffen und die Steuerkraftunterschiede nicht so stark wie bisher auszugleichen; so könnten die Anreize, sich selbst zu helfen, gestärkt werden. Insgesamt geht es Fischer aber um nicht allzu weitreichende Korrekturen des herrschenden Systems; auch tritt das spezielle Problem, die deutsche Einigung mit ihren Implikationen für den Finanzausgleich, bei den Reformüberlegungen in den Hintergrund.

Martin Heilmann beschreibt und beurteilt die zahlreichen Reformvorschläge für das System des Bund-Länder-Finanzausgleichs, und zwar solche, die ohne Grundgesetzänderung möglich sind, und solche, die Änderungen der im Grundgesetz verankerten Finanzverfassung implizieren und daher qualifizierte parlamentarische Mehrheiten erfordern. Heilmann betont die verteilungsorientierten Interessen, die bei der Schaffung von Finanzausgleichsregelungen ausbalanciert werden (müssen); er ist generell skeptisch gegenüber Vorschlägen, die aus klaren ökonomischen Prinzipien abgeleitet sind. Den insbesondere vom Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung propagierten Reformmaßnahmen wie z.B. dem Vorschlag verstärkter Dezentralisierung und erhöhter steuerpolitischer Autonomie der Länder und Gemeinden spricht er die empirische Fundierung ab. Nach Heilmanns Einschätzung sind alle bislang vorliegenden Reformkonzepte unbefriedigend.

Den kommunalen Finanzausgleich behandelt *Jürgen Wahl* in knapper, aber dennoch präziser Form. Er arbeitet die positiven sowie die weit überwiegenden negativen Anreizmechanismen deutlich heraus. Sein Beitrag unterscheidet sich darin deutlich von jenem Heilmanns.

Sehr interessant für Praktiker des Finanzausgleichs ist der Beitrag von *Peter Gottfried* und *Wolfgang Wiegard*. Sie erläutern ein Rechenprogramm, mit dem die finanziel-