

Sichelschmidt, Henning

**Book Review — Digitized Version**

[Book Review of] Beyen, Ruth K. ...: Deregulierung des amerikanischen und EG-europäischen Luftverkehrs: theoretische Grundlagen und Analyse der verkehrspolitischen Umsetzung, Hamburg, Dt. Verkehrsverl., 1991

Weltwirtschaftliches Archiv

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Sichelschmidt, Henning (1993) : [Book Review of] Beyen, Ruth K. ...: Deregulierung des amerikanischen und EG-europäischen Luftverkehrs: theoretische Grundlagen und Analyse der verkehrspolitischen Umsetzung, Hamburg, Dt. Verkehrsverl., 1991, Weltwirtschaftliches Archiv, ISSN 0043-2636, Mohr, Tübingen, Vol. 129, Iss. 1, pp. 183-184

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/2184>

**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.*

## LITERATUR – LITERATURE

---

### REZENSIONEN – BOOK REVIEWS

**Beyen, Ruth Katharina, Jürgen Herbert, Deregulierung des amerikanischen und EG-europäischen Luftverkehrs. Theoretische Grundlagen und Analyse der verkehrspolitischen Umsetzung. Gießener Studien zur Transportwirtschaft und Kommunikation. Bd. 5. Hamburg 1991. Deutscher Verkehrs-Verlag. XLVI, 146 S.**

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte will das vorliegende Werk in komprimierter Form den Stand der einschlägigen Diskussion vom Dezember 1990 wiedergeben. Zunächst werden die wichtigsten Argumente dargestellt, mit denen staatliche Regulierungen bislang gerechtfertigt werden sollten: die Lehre von den „Besonderheiten des Transportsektors“ sowie weitere normative Argumente zugunsten einer Regulierung (natürliches Monopol, externe Effekte, ruinöser Wettbewerb) und positive Erklärungen derselben (Bürokratie- und Interessengruppentheorie der Regulierung).

Anschließend werden das ehemalige Regulierungssystem der Vereinigten Staaten im Personenluftverkehr und seine Konsequenzen sowie die Deregulierungsmaßnahmen mit ihren Auswirkungen auf Marktstruktur, Preise, Kostenstruktur und Flugsicherheit erörtert. In der folgenden kurzen Zusammenfassung bleibt die Bewertung der Liberalisierungseffekte dem Leser überlassen, soweit die Angebotsseite (Fluggesellschaften und deren Beschäftigte) betroffen ist. Hinsichtlich der Nachfrage wird dagegen die Entwicklung des Luftverkehrsmarktes „zumindest anfänglich als durchaus positiv“ bewertet. Danach wird kurz auf die Liberalisierung des US-amerikanischen Luftfrachtverkehrs und auf vergleichbare Entwicklungen in Kanada sowie auf internationalen Luftverkehrsmärkten eingegangen.

Dies leitet über zur ausführlichen Darstellung der bisherigen Maßnahmen zur Deregulierung des europäischen Personenluftverkehrs. Neben den neuen bilateralen Abkommen vor allem Großbritanniens, werden insbesondere die Memoranda und Verordnungsentwürfe der EG-Kommission, das Urteil des Europäischen Gerichtshofs im Falle „Nouvelles Frontières“ (zur Gültigkeit der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages im Luftverkehr) sowie die bis Ende 1990 vom Rat der EG verabschiedeten Maßnahmen zur Deregulierung diskutiert.

Dem anschließenden Kapitel zur Liberalisierung des europäischen Luftfrachtverkehrs folgen kurze Darlegungen über Konzentrationsprozesse auf den Luftverkehrsmärkten und Kapazitätsprobleme der Infrastruktur. Der Band endet mit einer Zusammenfassung, die in der Forderung nach weiteren Deregulierungsschritten gipfelt, und einem Ausblick.

Das Werk bietet einen breit angelegten guten Überblick über fast alle Aspekte des Themas. Vor allem für Leser ohne spezielle Vorkenntnisse wird auch der Anhang mit ergänzenden Erläuterungen zu Verkehrsrechten, Beispielen für Tarifbedingungen sowie Auszügen aus dem EWG-Vertrag u. a. ebenso von Nutzen sein wie die umfangreichen Hinweise auf Fachliteratur und EG-Rechtsakte. Die breite Perspektive ist allerdings mit einer oft nicht sehr tiefgehenden Analyse verbunden. Kurze, den Umfang des Buches nicht übermäßig ausweitende Ergänzungen wären verschiedentlich hilfreich gewesen.

So hätte im Zusammenhang mit der Preis-Überkapazitäts-Spirale (S. 19) deutlicher gemacht werden können, daß dem Regulierungssystem für den amerikanischen Inlandsverkehr eine Tendenz innewohnte, sich via sinkende Auslastung der Flugzeuge selbst zu zerstören. Mit Blick auf den internationalen Verkehr (S. 22 ff., S. 68 f.) wird die wettbewerbsorientierte Politik der Vereinigten Staaten der „protektionistischen Haltung der europäischen Staaten“ gegenübergestellt, die zu neuen bilateralen Luftverkehrsabkommen „nur bereit (waren), falls sich Vorteile für deren Fluggesellschaften ergaben“. Tatsächlich haben auch die Vereinigten Staaten in ihrer internationalen Luftverkehrspolitik zuvörderst die Interessen US-amerikanischer Fluggesellschaften vertreten – nur glaubten sie diesen Interessen im Luftverkehr, anders als etwa in der Seeschifffahrt, am besten durch weitgehende Verwirklichung eines Wettbewerbsystems zu dienen.

In der Analyse der europäischen Deregulierungsansätze vermißt man vor allem Hinweise auf Auswirkungen eingeleiteter Liberalisierungsmaßnahmen (Ausnahme: verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Fluggesellschaften, S. 132 f.). Einschlägige Beobachtungen hätten sich zwar kaum für die erst im Juli 1990 realisierte zweite Entwicklungsstufe der Deregulierung, wohl aber für frühere EG-Maßnahmen und für die vom Vereinigten Königreich bereits um die Mitte der achtziger Jahre geschlossenen bilateralen Abkommen anstellen lassen. Grundlegende Informationen hierzu hätte bereits die Auswertung von Fachliteratur gebracht (vgl. etwa zum Luftverkehr zwischen London und Dublin, „Economic Affairs“, London, Dezember/Januar 1988).

Im Hinblick auf die Kapazitätsprobleme der Infrastruktur befürchten die Autoren, daß die Ziele der Deregulierung konterkariert werden könnten (S. 134). In diesem Zusammenhang ist jedoch zu bemerken: Sollte eine Verbesserung der Allokation von Flughafenkapazitäten, etwa durch Versteigerung von „slots“, zu Gebühren- und damit Flugpreiserhöhungen führen, so würde dies den Zielen der Deregulierung nur vordergründig widersprechen, weil es nicht Konsequenz bürokratischer Hemmnisse, sondern Folge einer Knappheit und damit ökonomisch gerechtfertigt wäre.

Der Text ist mit unterschiedlicher Genauigkeit geschrieben. Relativ gut scheinen diesbezüglich vor allem die Ausführungen zum Urteil im Falle „Nouvelles Frontières“ und zu den Maßnahmen der europäischen Luftverkehrspolitik geraten zu sein (S. 95–120). An anderen Stellen finden sich dagegen falsche oder mißverständliche Formulierungen. So wurden etwa im Zusammenhang mit dem Chicago-Abkommen 1944 die sogenannten kommerziellen Freiheiten der Luft (S. 24) gerade nicht gewährt – deshalb kam es zum Abschluß der bilateralen Abkommen. Verkehrsrechte der 5. Freiheit wurden in Europa mitnichten „erstmalig“ (S. 73) durch die bilateralen Luftverkehrsabkommen der achtziger Jahre gewährt; im folgenden Absatz ist den Autoren wohl der Unterschied zwischen „Heimatstaat“ eines Carriers und „Herkunftsland“ eines Fluges nicht klar – für die Tarifgenehmigung nach der „Country of origin“-Regel ist das letztere ausschlaggebend. Weitere Beispiele dieser Art ließen sich anführen. Da das Werk aber viel Information auf knappem Raum bietet, sei es dennoch für eine erste Orientierung bedingt empfohlen.

Henning Sichel Schmidt

**Braden, John, Charles Kolstad (Eds.),** *Measuring the Demand for Environmental Quality. Contributions to Economic Analysis*, Vol. 198. Amsterdam 1991. North-Holland. XII, 370 pp.

Measuring the implicit value that people attribute to environmental goods and services, like, e.g., clean air, has become one of the most flourishing fields of applied microeconomics. However, in the contemporary literature only few attempts have been