

Fernández, Maria-Anna; Kropac, Michael

Article

Low Cost Carrier: Hintergründe und Problematik des Billigflugtrends im europäischen Luftverkehr

Aussenwirtschaft

Provided in Cooperation with:

University of St.Gallen, School of Economics and Political Science, Swiss Institute for International Economics and Applied Economics Research

Suggested Citation: Fernández, Maria-Anna; Kropac, Michael (2004) : Low Cost Carrier: Hintergründe und Problematik des Billigflugtrends im europäischen Luftverkehr, Aussenwirtschaft, ISSN 0004-8216, Universität St.Gallen, Schweizerisches Institut für Aussenwirtschaft und Angewandte Wirtschaftsforschung (SIAW-HSG), St.Gallen, Vol. 59, Iss. 4, pp. 407-434

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/231065>

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.

Low Cost Carrier: Hintergründe und Problematik des Billigflugtrends im europäischen Luftverkehr

Maria-Anna Fernández und Michael Kropac
Europainstitut der Universität Basel

After the liberalisation of the air transport sector in the mid-1990s, a new type of airlines emerged on the European air transport market: low cost carriers. Due to specific operational conditions they exhibit double-digit growth rates and largely shape the quantitative and qualitative development of the European air transport sector. In its precedence decision on Charleroi Airport on February 12, 2004, the European Commission has proved to judge these low cost carriers to be a desirable phenomenon. In fact they have positive economic and social effects. On the other hand, though, the extremely high growth rates seem questionable from an ecological point of view. If the European Union wishes to live up to the concept of Sustainable Development as stated in the Community Treaty, the aspect of ecology must be given more weight.

Keywords: Air Traffic, European Integration, Sustainable Development, Regulation

JEL-Codes: F02, Q01, R48

1 Einleitung

In den letzten Jahren konnte sich im europäischen Luftverkehrsmarkt ein neuer Airline-Betriebstyp etablieren, der im Unterschied zu den krisenbehafteten traditionellen International Passage Airlines und Regionalfluggesellschaften zweistellige Wachstumsraten verzeichnet: die Low Cost Carrier. Angesichts ihres durchschlagenden Erfolgs stellt sich die Frage, inwiefern sich Billigflieger von anderen Fluggesellschaften unterscheiden, und wie ihre beeindruckenden Discountangebote über längere Zeit hinweg betriebswirtschaftlich möglich sind. Der vorliegende Beitrag möchte in einem ersten Teil diese Fragen beantworten. Darüber hinaus wird als zweites das Billigflugphänomen im spezifischen europäischen Kontext betrachtet. Hierzu gehört insbesondere die Frage, wo die Low Cost Carrier im rechtlichen und verkehrspolitischen Rahmen der EU stehen: Weshalb etablierten sie sich erst ab den 90er-Jahren? Und handelt es sich bei ihnen um eine von der Europäischen Gemeinschaft erwünschte Erscheinung?

Als Drittes wird schliesslich die Frage aufgegriffen, ob die Billigcarrier mit der im Europäischen Gemeinschaftsvertrag (EGV) verankerten, ver-

bindlichen Verpflichtung zu einer nachhaltigen Entwicklung (Art. 2 und 6 EGV) vereinbar sind. Ziel hierbei ist, grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis der Low Cost Carrier zum Postulat der Nachhaltigkeit anzustellen.

2 Low Cost Carrier

2.1 Definition

Bei den so genannten Billigfliegern – auch *Low Cost Carrier (LCC)* oder *Nofrills-Carrier*¹ genannt – handelt es sich um einen spezifischen Typ von Fluggesellschaften, der sich in betriebsrelevanten Kriterien von anderen Airline-Arten unterscheidet. Ausschlaggebend ist hierbei die Kombination von folgenden vier Betriebselementen: (1) Betrieb von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, (2) vergleichsweise tiefe Betriebskosten, (3) erhebliche Reduktion des Kundenservices und (4) Anbieten von Linienflügen.² Im Gegensatz zu den International Passage Airlines und Regionalfluggesellschaften bedienen LCC also nur Punkt zu Punkt-Strecken, unterhalten somit keine Netze oder Umsteigebeziehungen. Sie weisen sehr tiefe Betriebskosten auf, die im Fall von Ryanair bis zu 60% unter dem Durchschnittsniveau «normaler» Fluggesellschaften liegen.³ Die Reduktion des Kundenservices bezieht sich unter anderem auf den minimalen Service an Bord (Mahlzeiten und Getränke nur gegen Bezahlung), die enge Bestuhlung, das Fehlen von Business- und First Class, fehlende Business Lounges auf den Flughäfen etc. Schliesslich betreiben LCC Linienflugverkehr, wodurch sie sich grundsätzlich von den traditionellen Touristikfluggesellschaften («Charter»-Gesellschaften), die im Bedarfsluftverkehr tätig sind, unterscheiden.

Die Grenzen zwischen den einzelnen Airline-Betriebstypen wurden durch die Liberalisierung des Luftverkehrs fließender. Durch die Aufhebung der Trennung zwischen Linien- und Charterverkehr⁴ unterhalten zum Beispiel auch Touristikcarrier zunehmend ganzjährigen Linienver-

1 No-frills bedeutet «ohne Schnickschnack».

2 Gestützt auf DOGANIS (2001), S. 127.

3 Siehe MÜNSTER (2003).

4 Für Flüge innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes wurde 1993 die verkehrsrechtliche Trennung zwischen Linien- und Charterverkehr aufgehoben. Seither hat sich der Touristik-Charterverkehr von der Anzahl der Passagiere und der Regelmässigkeit der Bedienung der Hauptreisestrecken her immer mehr dem Linienverkehr angeglichen. Die umgangssprachlich immer noch gebräuchliche Gleichsetzung von Touristikfluggesellschaften mit Charter-Airlines ist deshalb unpräzise. Siehe hierzu MAURER (2002), S. 9.

kehr auf gewissen Strecken. Ferner führt der härter werdende Konkurrenzkampf dazu, dass auch International Passage Airlines vermehrt typische Strategieelemente der LCC (Servicereduktionen, Ticketverkauf via Internet etc.) übernehmen. Trotz dieser Entwicklungen lassen sich LCC aber nach wie vor von den anderen Airline-Typen abgrenzen, indem sie die vier genannten Definitionskriterien *gleichzeitig* und *als grundlegende Firmenstrategie* verfolgen.

2.2 Situation und Trend in Europa

Das erstmals von der texanischen Fluggesellschaft Southwest Airlines Ende der 60er-Jahre umgesetzte LCC-Konzept wurde auf dem europäischen Markt 1991 als Erstes von der damals finanziell angeschlagenen irischen Fluggesellschaft Ryanair übernommen, die Flüge zwischen Irland und Grossbritannien anbot. Bereits 1992 schloss Ryanair dank der neuen Strategie mit einem bescheidenen Profit ab, der in den Folgejahren rasant wuchs.⁵

Diese Erfolgsgeschichte sowie die weitgehende Liberalisierung des Luftverkehrs in der EU Anfang der 90er-Jahre führten ab 1995 zur Gründung zahlreicher weiterer LCC, so etwa easyJet, Virgin Express, Bmibaby, Germanwings oder Hapag Lloyd Express.⁶ Auffällig ist, dass nach wie vor die Mehrheit der LCC von den Britischen Inseln (vor allem London) aus operieren. Dieser Umstand ist auf den grossen potenziellen Markt in London, die dortigen beschränkten regulativen Umweltauflagen sowie die niedrigen Lohnkosten bzw. Lohnnebenkosten zurückzuführen.⁷

Mit Bezug auf die Marktanteile geht die Association of European Airlines (AEA) davon aus, dass die LCC im Jahre 2003 19% des europäischen Kurzstrecken-Luftverkehrs abwickelten. Dies bedeutet ein jährliches Wachstum von beinahe 50% seit 1995. Im Verhältnis hierzu betrug das Wachstum der AEA-Mitglieder, zu denen die International Passage Airlines und einige Regionalfluggesellschaften gehören, während der letzten zehn Jahre lediglich knappe 5%. Mitverantwortlich für dieses viel kleinere Wachstum ist allerdings auch die Abhängigkeit der grossen, im

5 Siehe DOGANIS (2001), S. 129ff.

6 Je nach Definition können bis zu 44 (allerdings grösstenteils sehr kleine) Fluggesellschaften zu den LCC gerechnet werden. Siehe AEA (2003), S. 9. Genaue Angaben zur Anzahl der Billigflieger sind auch deshalb schwierig, weil es sich um ein sehr dynamisches Marktsegment mit häufigen Ein- und Austritten bzw. Übernahmen handelt.

7 Siehe DOGANIS (2001), S. 136f.

Gegensatz zu den LCC auch interkontinental tätigen Airlines von frap-
panten Weltgeschehnissen. Konkret betraf dies in den letzten Jahren die
asiatische Finanzkrise 1997/98, den Terroranschlag vom 11. September
2001 sowie den zweiten Golfkrieg und die SARS-Krise im Jahr 2003. Das
grösste durchschnittliche Wachstum pro Jahr seit 1995 verzeichneten un-
ter den LCC die beiden Marktleader easyJet (56%) und Ryanair (28%),
die im Sommer 2003 zusammen 70% des europäischen LCC-Marktes
ausmachten (Ryanair 37%, easyJet 33%).⁸

Gesamthaft wurden im Sommer 2003 von europäischen LCC 397 Routen
bedient, wobei 143 Flughäfen angefliegen wurden. Strecken von und nach
Grossbritannien dominieren nach wie vor. Seit 2003 werden aber auch
sehr viele neue Linien innerhalb Kontinentaleuropas befliegen (2002:
13,6% aller angebotenen LCC-Sitze, 2003 bereits 28,7%), wobei Deutsch-
land das wichtigste unter den kontinentaleuropäischen Ziel- bzw. Start-
ländern ist.⁹

Das Wachstum im Billigflugbereich wird laut Schätzungen der AEA auf
einem tieferen Niveau weiterhin stark sein (20–25% pro Jahr), wobei die
LCC im Jahre 2005 schätzungsweise 30% des innereuropäischen Kurz-
strecken-Verkehrs abwickeln werden.¹⁰ Zudem ist damit zu rechnen, dass
parallel zu den USA nach einer Phase von weiteren Neugründungen eine
Phase der Oligopolbildung unter den LCC eintreten wird. Hierbei wer-
den vor allem den Marktführern Ryanair und easyJet gute Chancen ein-
geräumt, sich im Wettbewerb zu behaupten.¹¹

2.3 Das Erfolgsrezept

Das Betriebsmodell von LCC unterscheidet sich erheblich von dem tradi-
tioneller Fluggesellschaften. Die betrieblichen Gründe, die es den Billig-
fliegern in Europa trotz schwieriger Zeiten auf dem Flugmarkt erlauben,
hohe Zuwachsraten zu erzielen, lassen sich grob in drei Erfolgsfaktoren
gliedern: (1) Neuartiges Produktangebot, (2) Kostenvorteile und (3) Er-
tragsvorteile.

8 Siehe AEA (2003), S. 9f.

9 Siehe AEA (2003), S. 10.

10 Siehe AEA (2003), S. 9.

11 Siehe DOGANIS (2001), S. 162.

2.3.1 *Neuartiges Produktangebot*

Der Hauptgrund für die Benützung von Billigfliegern sind die tiefen Preise für die Flugtickets, welche die Nachfrage ankurbeln und ein neues (Billig-)Kundensegment erschliessen. Ertragstechnisch sinnlos tiefe Tarife können hierbei weit reichende Promotioneffekte haben. So gaben zum Beispiel im Rahmen einer deutschen, mit 1'200 Billigflugpassagieren durchgeführten Umfragestudie 59% der Kunden an, ohne die Billigangebote die Reise nicht angetreten oder ein anderes Verkehrsmittel benutzt zu haben.¹² Die Preise liegen aber nicht grundsätzlich unter denen von konventionellen Anbietern, sondern können je nach Kaufzeitpunkt stark schwanken. So kostete zum Beispiel Ryanairs Frühmorgenflug von London-Stansted nach Milano-Bergamo für den 24. März 2004 (Buchungszeitpunkt: 17. März 2004) lediglich 0,17 GBP ohne Gebühren. Ein Abflug einige Stunden später kann die Reise aber schon beträchtlich verteuern: Für einen Flug am Abend hätte man bereits 109 GBP bezahlen müssen.

Die von den LCC angebotenen Flugreisen unterliegen zudem weniger Restriktionen: Billigangebote von konventionellen Airlines sind oft mit erheblichen Einschränkungen verbunden; so sind meistens nur sehr wenige Plätze zu einem günstigen Tarif zu haben, oder man ist an feste An- und Abflugszeiten gebunden (z.B. über das Wochenende). easyJet dagegen bietet beispielsweise alle Sitze eines konkreten Fluges zu einem Zeitpunkt zum gleichen Preis an, was die Tarifstruktur transparent und attraktiv macht. Zudem können bei den meisten LCC Einwegflüge zum halben Preis des Retourtickets gebucht werden, was bei traditionellen Fluggesellschaften nicht der Regel entspricht.¹³

Des Weiteren fliegen Billigcarrier oft Strecken, auf denen sie keine Konkurrenz oder eine sehr dominante Stellung haben. Konkret bedeutet dies, dass sie oft Direktflüge zu bislang nicht oder kaum bedienten Destinationen anbieten. Dadurch können wiederum Neukunden gewonnen werden.

Schliesslich vermeiden viele LCC grosse Flughäfen und steuern stattdessen kleine, verkehrsarme Regionalflughäfen an. Typische Beispiele hierfür sind Charleroi (Brüssel), Ciampino (Rom) oder der ehemalige Militärflughafen Frankfurt-Hahn, der in über 100 km Entfernung von Frankfurt im spärlich besiedelten Hunsrück liegt. Rollwege auf solchen Flug-

¹² Siehe MONITOR GROUP (2002).

¹³ Siehe DOGANIS (2001), S. 137 ff.

häfen sind kürzer, Shuttlebusse sind auf Grund der kurzen Wege nicht nötig, und Warteschlangen in der Luft vor der Landung entfallen ebenfalls.¹⁴ So kann eine um durchschnittlich 15 bis 20 Minuten kürzere Reisedauer erreicht werden. Durch diese Umstände wird auch eine viel höhere Pünktlichkeit möglich, was insbesondere Geschäftsleute schätzen. Auch das Check-in und die Gepäckausgabe gestalten sich auf diesen kleinen Flughäfen einfacher, was dem Kunden als weiterer Zeitvorteil weitergegeben werden kann.

2.3.2 *Kostenvorteile*

Um mit sehr billigen Ticketpreisen Gewinne machen zu können, ist ein äusserst rigides Kostenmanagement nötig. Bei einigen Kostenstellen können die LCC die Kosten nicht oder nur unwesentlich unter die der Netzcarrier drücken. Dies betrifft Versicherungen, Fluglotsengebühren und insbesondere den Treibstoff. Bei anderen Bereichen können hingegen zum Teil frappante Kosteneinsparungen getätigt werden. Doganis ermittelte auf der Basis eines Kostenvergleichs zwischen easyJet und der damals (1998) bezüglich Streckennetz, Grösse, eingesetzten Flugzeugtypen etc. vergleichbaren Regionalfluggesellschaft British Midland und unter Einbezug weiterer, ähnlicher Studien ein Kosten-Einsparungspotenzial bei den Billigcarriern von rund 60% pro Flugsitz.¹⁵ *Tabelle 1* zeigt die Kostenvorteile im Überblick.

Das grösste Kosteneinsparungspotential für LCC liegt in der höheren Sitzdichte pro Flugzeug. Durch die Elimination von First- und Business Class können mehr Economy Class-Sitze in die Kabine eingebaut werden. Zudem ist bei LCC ein Sitzabstand von 71 bis 74 cm üblich gegenüber 78 bis 84 cm bei konventionellen Fluggesellschaften. Durch diese Massnahmen kann zum Beispiel easyJet im Vergleich zu British Midland bis zu 24 Sitze mehr in eine Boeing 737-300 stellen und damit die Flug-(fix)kosten pro Sitz entscheidend senken.¹⁶

Fixkosten wie das Abschreiben der Flugzeuge, Versicherungen und generelle Administrationskosten können zudem auf mehr Sitze verteilt werden, wenn längere tägliche Flugzeiten erreicht werden: Durch die Vermeidung von verstopften Grossflughäfen schaffen Ryanair-Maschinen einen

14 Siehe KOLBE (2002).

15 Siehe DOGANIS (2001), S. 142ff.

16 Siehe DOGANIS (2001), S. 144.

Turnaround¹⁷ von unter 25 Minuten. Da keine Gratismahlzeiten abgegeben werden, sind die Flugzeuge im Allgemeinen sauberer und damit auch schneller zu reinigen. Zudem ist das bei Billigfliegern übliche Bording ohne vorreservierte Plätze bedeutend schneller. Ryanair-Maschinen schaffen somit ein bis zwei Flüge mehr pro Tag als Flugzeuge konventioneller Airlines.¹⁸

Tabelle 1 Kostenvorteile von Low Cost Carriern gegenüber konventionellen Linienfluggesellschaften pro Flugzeugsitz

Einsparungsbereich	Kostenreduktion (in Prozentpunkten)	Kosten pro Sitz (in %)
Konventionelle Linienfluggesellschaften		100
Low Cost Carrier		
Höhere Sitzdichte pro Flugzeug	-16	
Längere tägliche Flugzeiten	-3	
Tiefere Piloten- und Bordpersonalausgaben	-3	
Tiefere Flughafengebühren	-6	
Nur ein Flugzeugtyp, externe Wartung	-2	
Tiefere Bodenpersonal- und Abfertigungskosten	-10	
Minimaler Bordservice	-6	
Ticketverkauf	-11	
Administration	-2	
Total Einsparungen/Kosten pro Sitz	-59	41

Quelle: DOGANIS (2001), S. 150.

Eine weitere Reduktion der Kosten erreichen die LCC durch die tieferen Piloten- und Bordpersonalausgaben: Billigflugpiloten verdienen durchschnittlich 24% weniger als Piloten traditioneller Airlines. Dazu sind die für die Personalausgaben relevanten Arbeitsbedingungen (Pensionskassen, Ferien, Arbeitszeiten etc.) meistens schlechter beziehungsweise aus Arbeitgebersicht kostengünstiger gestaltet.¹⁹ Das Bordpersonal muss bei Ryanair die Uniform bezahlen und putzt auch die Maschinen selber.²⁰ Weitere Personalkosteneinsparungen werden durch die Vermeidung von Übernachtungsstopps ausserhalb der Basen erreicht.²¹

17 Unter Turnaround versteht man die Zeit zwischen Landung und erneutem Start.

18 Siehe DIE WIRTSCHAFT (2004).

19 Details hierzu bei DANKERS (2003), S. 6 f. Die Piloten der Billigfluglinien profitieren dafür von schnelleren Aufstiegsmöglichkeiten und Gewinnbeteiligungen (zum Beispiel Aktienoptionen).

20 Siehe DIE WIRTSCHAFT (2004).

21 Siehe DOGANIS (2001), S. 145.

Des Weiteren bezahlen die LCC durch die Benützung von billigen Provinzflughäfen meistens bedeutend tiefere Flughafengebühren. Insbesondere Ryanair setzt auf kleine Nebenflughäfen und zahlte so 1998 im Durchschnitt pro Passagier lediglich einen Drittel der Landengebühren von British Midland.²² Dazu kommt, dass die LCC aufgrund ihrer Marktmacht vor allem an Regionalflughäfen, die stark von ihnen abhängen, häufig Forderungen nach zusätzlich günstigen Konditionen stellen, was bisweilen sogar zu Subventionen der Billigairlines durch öffentliche Gelder führt (siehe weiter unten).

Die meisten LCC führen ferner nur einen Flugzeugtyp; dominant ist hierbei die Boeing 737. Dadurch wird eine hohe Flexibilität erreicht, da alle Piloten und Flugzeugbegleiter auf sämtlichen Strecken eingesetzt werden können. Durch die Vereinheitlichung der Flotte können zudem Skaleneffekte bei der Wartung (Ersatzteile, Personal) erzielt werden. Ryanair lässt im Übrigen die ganze Wartung durch Externe machen und kann sich damit kapitalintensive Aufwendungen wie Hangars und Wartungseinrichtungen sparen.²³

Ein erheblicher Kostenblock lässt sich zudem einsparen, wenn auf eigenes Bodenpersonal und eine Airline-spezifische Abfertigung verzichtet wird: Bereiche wie Check-in und Gepäckabfertigung können meistens kostengünstiger von Externen übernommen werden. Bei Ryanair wird sogar laut darüber nachgedacht, die Gepäckaufgabe abzuschaffen und nur noch Handgepäck zuzulassen.²⁴ Business Lounges, Transitabfertigung und sonstige Transferdienstleistungen entfallen aufgrund des «No-Frills-Geschäftsmodells» vollständig.²⁵

Weitere Kosteneinsparungen sind im Bereich des Bordservices (Verpflegung, Unterhaltungsprogramme etc.) möglich, der bei konventionellen Kurzstreckenfluggesellschaften 6–7% der operativen Kosten ausmacht. Entsprechende Angebote existieren bei Billigfliegern – wenn überhaupt – nur gegen Bezahlung und belasten somit das Airlinebudget nicht.²⁶

In Bezug auf den Verkauf ist ferner zu bemerken, dass easyJet mitunter eine der ersten Fluggesellschaften war, die ihren Verkauf ticketlos organi-

22 Siehe DOGANIS (2001), S. 147.

23 Siehe DOGANIS (2001), S. 147.

24 Siehe BASLER ZEITUNG (2004).

25 Siehe DOGANIS (2001), S. 147f.

26 Siehe DOGANIS (2001), S. 148.

sierte und die Reisebüros komplett ausschaltete. Buchungen werden bei easyJet ausschliesslich über das Internet oder ein gebührenpflichtiges Callcenter abgewickelt, womit sich die Kommissionen an Reisebüros, die normalerweise 8–10% der Ticketkosten ausmachen, vermeiden lassen.²⁷ Auch Ryanair wickelt lediglich noch 8% seiner Flugtickets über Reisebüros ab.²⁸ Als Startup-Unternehmen mit einem hohen Outsourcinganteil haben die meisten europäischen LCC schliesslich eine relativ schlanke und flexible Administration. Kosteneinsparungen von 50% gegenüber den International Passage Airlines sind in diesem Bereich durchaus möglich.²⁹

2.3.3 Ertragsvorteile

Die tiefen Preise der LCC sind für die Kundschaft attraktiv. In diesem Preissegment kann man jedoch (trotz rigorosem Kostenmanagement) nur mit sehr gut gefüllten Flugzeugen Geld verdienen. Dies ist besonders schwierig bei Linienfluggesellschaften, da saisonal erhebliche Nachfrageschwankungen existieren. Ein Ertragsvorteil bei den Billigfliegern ergibt sich durch den direkten Vertrieb der Flugtickets: Die Buchungen müssen sofort bezahlt werden, wodurch der Cashflow und das Cash Management positiv beeinflusst werden.³⁰ Buchungen können zudem meistens nicht rückgängig gemacht werden, was dem Unternehmen auch beim Nichterscheinen des Passagiers den Ertrag sichert.

Zudem operieren viele LCC mit einem Yield Management-System. Dabei handelt es sich um eine computergestützte zeitliche Preisdifferenzierung mit dem Ziel, die vorhandenen Kapazitäten auszulasten und den Umsatz zu maximieren. Anhand von historischen Daten, Gegenwartsdaten und Prognosen über erwartete Buchungseingänge kann mit Hilfe der geeigneten EDV und Lösungsalgorithmen der Umsatz optimiert werden. So sind die Ticketpreise bei Yield Management gesteuerten Billigfliegern einige Wochen vor Abflugdatum und in der Hauptsaison (z.B. kurz vor Weihnachten) auf Grund der grossen Nachfrage relativ hoch. Sehr lange vor einem Abflugdatum, in der Nebensaison und sehr kurz vor dem Abflug werden dem gegenüber die freien Plätze relativ billig angeboten, um die Kapazitäten auszulasten.³¹ Auf Grund hoher Fixkosten bei

27 Siehe DOGANIS (2001), S. 145.

28 Siehe DIE WIRTSCHAFT (2004).

29 Siehe DOGANIS (2001), S. 149.

30 Siehe DOGANIS (2001), S. 152.

31 Siehe MEFFERT und BRUHN (2003), S. 532.

Linienfluggesellschaften (das Flugzeug muss fliegen, mit oder ohne Passagiere) kann es demnach durchaus Sinn machen, die Tickets sogar zu verschenken, solange die Passagiere die Flughafengebühren übernehmen. Billigflieger sind besonders für Yield Management geeignet, da es mit Point-to-Point-Verbindungen einfach zu implementieren ist. Bei traditionellen Airlines verunmöglichen komplizierte Netzverbindungen mit Zubringerlinien, einer Vielzahl von Buchungsklassen und der Möglichkeit, Buchungen zu ändern, oftmals ein optimales Yield Management.

3 Low Cost Carrier im Kontext der EU

Da seitens der EU keine spezifische und umfassende LCC-Politik existiert, ist die Etablierung von Billigfluglinien grundsätzlich im breiteren Rahmen der EU-Luftverkehrspolitik zu betrachten. Im Folgenden soll zunächst aufgezeigt werden, inwiefern die Liberalisierung des Luftverkehrs die Voraussetzung für das Aufkommen der LCC in Europa bildete. Anschliessend wird die Kommissionsentscheidung i.S. Charleroi Airport vom 12. Februar 2004 beleuchtet. Sie ist insofern von besonderem Interesse, als sie der ersten (und einzigen) «Stellungnahme» der Europäischen Kommission zum Phänomen der LCC entspricht.

3.1 LCC und die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs

Während mit der Unterzeichnung der Römer Verträge für den Eisenbahn-, Strassen- und (Binnen-)Schiffsverkehr das Fundament für eine gemeinschaftliche Verkehrspolitik gelegt wurde (Art. 70–79 EGV), erfuhr die Luftfahrt auf Grund von Art. 80 EGV eine Sonderbehandlung.³² An Stelle einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik regulierten die einzelnen Mitgliedstaaten bis in die späten 80er-Jahre ihren je eigenen Luftverkehrsmarkt und unterhielten ein mehr oder weniger restriktives System von bilateralen Verträgen mit anderen Staaten. Diese bilateralen Verträge waren zwar nicht einheitlich, doch lassen sich gewisse Charakteristika ausmachen:

³² Art. 80 Abs. 2 EGV besagt, dass der Rat mit qualifizierter Mehrheit darüber entscheiden kann, ob, inwieweit und nach welchen Verfahren geeignete Vorschriften für die beiden genannten Verkehrsbe-
reiche zu erlassen sind.

Tabelle 2 Charakteristika der bilateralen Luftverkehrsverträge vor der Liberalisierung

- **Kein freier Zugang zum Markt:** In den meisten Fällen war es nur einer Fluggesellschaft pro vertragsschliessendem Land erlaubt, eine gewisse Route zu fliegen (*single designation*).
- **Beschränkung der angebotenen Kapazität:** Die von den bilateralen Vertragspartnern für eine Route angebotene Kapazität war beschränkt. Normalerweise galt die 50/50-Regel (jeder Vertragspartner wickelte 50% des Flugverkehrs auf einer gewissen Strecke ab).
- **Pools zur Teilung des Gewinns:** Für die meisten Strecken existierten so genannte Pools, mit denen die involvierten Airlines die Gewinne proportional zur geleisteten Kapazität aufteilten (d.h. normalerweise 50% des Gewinns an beide Airlines, auch wenn *de facto* eine mehr Gewinn erzielt hatte).
- **Preiskontrolle:** Die Flugpreise mussten jeweils von den zuständigen regulativen Gremien beider Vertragspartner gebilligt werden. Auf gewissen Routen gab es überhaupt keinen Preiswettbewerb.
- **Staatliche Beteiligung:** Die mit dem *single designation*-System ausgewählten Airlines mussten zu einem hohen Grad in staatlichem Besitz oder im Besitz von Bürgern des entsprechenden Landes sein. Viele der Fluggesellschaften, die ganz oder teilweise in Staatsbesitz waren, erhielten zudem massive staatliche Beihilfen.

Quelle: eigene Darstellung, gestützt auf BUTTON ET AL. (1998), S. 26 ff.

Die erwähnten Regulierungen verunmöglichten das Aufkommen eines Wettbewerbs im internationalen europäischen Luftverkehr. Nutzniesser dieses Systems waren die von den einzelnen Mitgliedstaaten bevorzugt behandelten «Flag Carrier». Die Marktzugangsbeschränkungen sowie die rigiden Preiskontrollen verhinderten im Speziellen auch das Aufkommen von LCC. Innerstaatlich regulierten die Mitgliedstaaten den Luftverkehr ebenfalls stark, was das Aufkommen von Billigfliegern auch auf nationaler Ebene verunmöglichte.³³

Anfang der 80er-Jahre setzten schliesslich die ersten Liberalisierungstendenzen im europäischen Luftverkehr ein. Ausgangspunkt bildeten zwei Absichtserklärungen der Kommission (*Civil Aviation Memoranda*, 1979 und 1984), mit denen – gegen den Widerstand der Mitgliedstaaten – die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs auf die Prioritätenliste der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) gesetzt wurde. Vorgeschlagen wurden u.a. eine grössere Möglichkeit von Markteintritten und Innovation, eine Lockerung der 50/50-Aufteilung der Routen, die Klarstellung der Anwendbarkeit von Art. 81 und 82 EGV (Wettbewerbspolitik) auf den Luftverkehr, eine Regelung der staatlichen Beihilfe bei Fluggesellschaften, die Einführung neuer grenzüberschreitender Routen vor

33 Siehe BUTTON ET AL. (1998), S. 28.

allem zwischen regionalen Zentren sowie grössere Freiheit bei der Preisgestaltung zur Erreichung tieferer Preise.³⁴ Auch wenn in diesen Positionspapieren nicht explizit von LCC die Rede ist, verdeutlichen doch vor allem die letzten beiden Punkte, dass die von den Billigfliegern heute angebotenen Produkte (billige Verbindungen zwischen Regionalflughäfen) grundsätzlich der Logik bzw. Zielsetzung der Liberalisierung entsprechen.

Der Widerstand des Rats gegen die Liberalisierungsabsichten wurde schliesslich durch das «Nouvelles frontières»-Urteil (1986) gebrochen, in dem der Europäische Gerichtshof klarstellte, dass die Wettbewerbsbestimmungen der Art. 81, 82, 84 und 85 EGV auch für die Luftfahrt Geltung haben. Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs erfolgte denn auch in drei, jeweils aus mehreren Rechtsakten des Rates bestehenden «Paketen». Sie brachten eine weitgehende (aber keine vollständige) Liberalisierung.³⁵ Im Zusammenhang mit den LCC waren bzw. sind folgende Neuerungen relevant:

Tabelle 3 LCC-relevante Neuerungen im Rahmen der europäischen Luftverkehrsliberalisierung

1987 (1. Stufe)	<ul style="list-style-type: none"> • Anwendbarkeit der Art. 81 und 82 EGV auf den zwischenstaatlichen Flugverkehr (VO Nr. 3975/87). • Einführung ermässigter Flugtarife. Margentarife: Discounttarif 10–35% unter Normaltarif, Deep Discount 35–55% unter Normaltarif (RL Nr. 87/601). • Einführung des «double disapproval» für diese Tarife: Tarife gelten automatisch als genehmigt, sofern sie nicht von den Regierungen der beteiligten Partnerländer innerhalb von 30 Tagen abgelehnt werden (RL Nr. 87/601). • Einführung der «multiple designation», d.h. Mitgliedstaaten müssen es unter gewissen Bedingungen akzeptieren, wenn der Vertragspartner mehr als eine Fluggesellschaft für eine gewisse Route einsetzen will (Entscheidung Nr. 87/602).
1990 (2. Stufe)	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterte Margen bei den Tarifen, d.h. Deep Discount bis 70% unter Normaltarif erlaubt (VO Nr. 2342/90).
1992 (3. Stufe)	<ul style="list-style-type: none"> • Aufhebung nationaler Vorgaben bez. Flugpreisen (VO Nr. 2409/92). • Aufhebung der Beschränkungen in Bezug auf Strecken und Kapazitäten. Grundsätzliche Einführung der 5. bis 7. Luftfreiheit, ab 1.4.1997 volle Kabotage (VO Nr. 2408/92). • Ausdehnung der Anwendbarkeit von Art. 81 und 82 EGV auf den innerstaatlichen Verkehr (VO Nr. 2410/92).

Quelle: eigene Darstellung, gestützt auf WOERZ (1996), S. 104ff. sowie BUTTON ET AL. (1998), S. 26 ff.

³⁴ Details in BUTTON ET AL. (1998), S. 39f.

³⁵ Als «Liberalisierungslücken» gelten mit Bezug auf das Wettbewerbsrecht insbesondere die Möglichkeit von Gruppenfreistellungen durch die Kommission, ferner die Struktur des europäischen Luftraumes, vgl. WOERZ (1996), S.113 ff. Verschiedene Staaten – so etwa Deutschland – verhindern zudem mit

Die Aufstellung zeigt, weshalb die LCC in Europa erst in den 90er-Jahren aufkamen: Erst die schrittweise Liberalisierung beseitigte die bilateralen und nationalen Vorgaben bezüglich Flugpreisen, Streckenzugang und Kapazitäten, was für die Etablierung der Billigfluglinien unabdingbar war.

3.2 Der Kommissionsentscheid im Fall Charleroi Airport

Hintergrund des Entscheids i.S. Charleroi Airport³⁶ war eine im Januar 2002 bei der Kommission eingereichte Beschwerde, deren Gegenstand Vergünstigungen waren, die dem LCC Ryanair seit 2001 am Flughafen Charleroi durch die belgische Region Wallonien und den von ihr kontrollierten, öffentlichen Flughafenbetreiber Brussels South Charleroi Airport (BSCA) eingeräumt wurden. Der Entscheid entspricht der Schlussfolgerung der Kommission.³⁷ Er ist insofern von besonderer Brisanz, als die Nutzung freier Kapazitäten auf (teilweise) staatlichen Regionalflughäfen zu günstigen Konditionen zum Geschäftsmodell vieler LCC gehört. Da sich die Kommission erstmals zu einem solchen Fall (bzw. zum LCC-Phänomen generell) äusserte, hat der Entscheid Präzedenzcharakter.

Zu den Vergünstigungen gehörten einerseits die von der Region Wallonien gewährten Vorzugstarife für Start- und Landeentgelte, die konkret 1 Euro pro einsteigendem Ryanair-Fluggast betragen, was einer Ermässigung von rund 50% auf den öffentlichen Tarif darstellte. Andererseits unterstützte die BSCA die Billigfluggesellschaft auf vielfältige Weise, so etwa durch einen finanziellen Beitrag an die Werbemassnahmen von Ryanair (4 Euro pro einsteigendem Fluggast für die Dauer von 15 Jahren), durch Anreizzahlungen zur Eröffnung neuer Verbindungen, die im Wesentlichen aus 160'000 Euro pro eröffneter Verbindung (konkret 12 Verbindungen) bestanden, ferner mit 768'000 Euro als Beitrag an die Pilotenausbildung für die neuen Linienflüge, weiteren 250'000 Euro an die Hotelkosten sowie einem Vorzugstarif von 1 Euro je Fluggast für die Bodenabfertigung (normaler Tarif: zwischen 8 und 13 Euro). Keine der erwähnten Vergünstigungen wurde einer anderen Gesellschaft gewährt.³⁸

staatlichen Vorschriften grenzüberschreitende Übernahmen und Zusammenschlüsse von Airlines. Hierzu MAURER (2002), S. 17.

36 Siehe Entscheidung (EG) der Kommission Nr. 2004/393/EG vom 12.02.2004. Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die am 03.02.2004 veröffentlichte Medienmitteilung der Kommission ab, die in zweckdienlicher Weise die wichtigsten Punkte der komplexen Sachlage zusammenfasst; vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004).

37 Siehe EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004), Anhang S. 1.

38 Siehe EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004), S.2 ff.

Vor diesem Hintergrund hatte die Kommission zu ermitteln, ob die zu Gunsten von Ryanair beschlossenen Massnahmen mit dem vom Europäischen Gerichtshof mehrmals bestätigten Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar waren oder nicht. Die Kommission kam zum Schluss, dass kein privater Betreiber unter denselben Umständen derartige Vergünstigungen gewährt hätte. Somit stellten Letztere staatliche Beihilfen im Sinne von Art. 87 Abs. 1 EGV dar.³⁹ Im Weiteren entschied die Kommission, dass ein Grossteil der Beihilfen (70–75% der seit 2001 gewährten Vergünstigungen von insgesamt ca. 15 Mio. Euro)⁴⁰ gestützt auf Art. 87 Abs. 3 lit. c EGV mit dem EG-Recht vereinbar waren, ein anderer Teil diesem aber widersprach.

Tabelle 4 Der Entscheid der Kommission i.S. Charleroi Airport

Vereinbar mit EG-Recht sind laut der Kommission gestützt auf Art. 87 Abs. 3 lit. c EGV Beihilfen, die es ermöglichen, sekundäre Flughafeninfrastrukturen, die derzeit nicht vollständig ausgelastet sind und der Allgemeinheit Kosten verursachen, zu entwickeln und besser zu nutzen. Im vorliegenden Fall betrifft dies:

- Beihilfen, die die Aufnahme neuer Flugverbindungen (Aufwendungen für Marketing und Werbung) betreffen, da diese eine bessere Nutzung von Regionalflughäfen fördern.
- Einmalige Anreizzahlungen, falls die belgischen Behörden die von der Kommission festgelegten Bedingungen erfüllt haben (Beihilfen als Notwendigkeit für die Eröffnung neuer Verbindungen, befristete Beihilfen).

Nicht vereinbar mit dem Gemeinschaftsrecht sind im vorliegenden Fall

- die Ermässigungen auf die Flughafenentgelte; solche sind nur zulässig, wenn sie auf nicht diskriminierende Weise allen Nutzern gewährt werden und befristet sind. Im vorliegenden Fall waren diese Bedingungen nicht erfüllt.
- die Ermässigungen auf Entgelte für Bodenabfertigungsdienste: Ermässigungen dieser Art sind nur möglich, wenn ein Flughafen nachweisen kann, dass eventuelle Verluste aus dieser Tätigkeit, d.h. einem im Wettbewerb stehenden Sektors, nicht durch Erträge anderer Bereiche, die nicht dem Wettbewerb ausgesetzt sind, quersubventioniert werden. Ein entsprechender Nachweis lag im vorliegenden Fall nicht vor.
- einmalige Anreizzahlungen für die Eröffnung von Verbindungen, falls sie pauschal geleistet und an keine Ziele gebunden wurden und die tatsächlichen Kosten einer solchen Eröffnung nicht berücksichtigt wurden. Ein Teil der geleisteten Anreizzahlungen waren im vorliegenden Fall dieser Art.
- Beihilfen für Verbindungen, die bereits bedient werden. Konkret betraf dies die Verbindung Dublin-Charleroi, die bereits seit 1997 existierte.

Quelle: eigene Darstellung.

³⁹ Detaillierte Begründung hierzu in EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004), Anhang S. 4, Ziffer 4.

⁴⁰ Siehe HÖLTSCHE (2004a), S. 21.

Wie ist der Entscheid als Ganzes zu werten? Während die Kommission ihn als «klares Signal für den Ausbau des Modells der Billigflieger, einem der grössten Vorteile der Öffnung des Luftverkehrsmarktes»⁴¹ sieht und betont, dass sie mit allen ihr zur Verfügung stehenden politischen, juristischen und gesetzgeberischen Mitteln stets eine derartige Entwicklung gefördert habe, hält ihn Ryanair-CEO O'Leary für «eine Katastrophe für die Konsumenten, die Low Cost Airlines und die öffentlichen Flughäfen.»⁴² Unserer Meinung nach entspricht der Beschluss einem klaren Bekenntnis der Kommission zu den LCC. So werden immerhin rund drei Viertel der geleisteten Subventionen mit Verweis auf Art. 87 Abs. 3 lit. c EGV als mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar beurteilt. Die von der Kommission geforderten Teilrückzahlungen richten sich bei genauer Betrachtung nicht gegen die öffentliche Subvention von LCC per se, sondern gegen die Art und Weise, wie diese im konkreten Fall geleistet wurden (fehlende Transparenz, ausschliessliche Begünstigung von Ryanair, Fehlen von Nachweisen über finanztechnische Details etc.). Somit macht die Kommission klar, dass auch die LCC sich an die Grundsätze des gemeinschaftlichen Wettbewerbsrechts halten müssen, ohne aber ihre prinzipielle Wünschbarkeit in Frage zu stellen. Die LCC werden vielmehr in der Argumentation als den Zielen der EU dienliche Akteure bewertet, da sie die regionale Wirtschaftsentwicklung fördern, den Wettbewerb in der Flugbranche stimulieren und zudem durch ihr extremes Wachstum grössere Flugkapazitäten im europäischen Luftverkehr bereitstellen.⁴³

Dass die Entscheidung keine markante Einschränkung der Geschäftstätigkeit von LCC haben wird, belegt im Übrigen die Reaktion von Ryanair (bzw. der Region Wallonien und des BSCA) auf den Entscheid: Die Discountarrangements werden nun über eine neue Gesetzgebung geregelt, die den von der Kommission formulierten Bedingungen entspricht. Für Ryanair ändert sich insofern nichts, als sie wie bisher nur 5 Euro pro einsteigenden Passagier an Flughafen- und Abfertigungsgebühren bezahlt – neu sind lediglich die Höhe und Zusammensetzung der einzelnen Tarifelemente bzw. Reduktionen.⁴⁴

Wie gezeigt wurde, wertet der Kommission den Billigflugverkehr als einen den verkehrspolitischen Zielen der Europäischen Union entsprechenden Trend und führt hierzu in erster Linie die positiven ökonomi-

41 EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004), Anhang S. 7.

42 HÖLTSCHI (2004a), S. 21.

43 Siehe EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004), S. 2 und 7.

44 Siehe HÖLTSCHI (2004b), S. 23.

schen Effekte an. Eine umfassende Bewertung des Phänomens, die dem in Art. 2 und 6 EGV verankerten Rechtsgebot der Nachhaltigkeit gerecht wird, muss allerdings auch Auswirkungen in anderen Bereichen einbeziehen. Im Folgenden werden einige grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis der europäischen LCC zum Postulat der Nachhaltigkeit angestellt.

4 Gefährdete Nachhaltigkeit

4.1 Die Nachhaltigkeit als bindendes Rechtsgebot der EG

Das im Brundtland-Bericht von 1987 erstmals verwendete Konzept der «nachhaltigen Entwicklung» wurde von der UNCED-Umweltkonferenz in Rio de Janeiro (1992) aufgegriffen. Seither wird zur Erfassung des Terminus ein Konzept verwendet, das mittels dreier Dimensionen – der ökonomischen, gesellschaftlichen und ökologischen – den Ausdruck zu fassen versucht. Als nachhaltig gilt eine Entwicklung dann, wenn die drei Dimensionen ausgeglichen berücksichtigt werden.

Der Begriff der Nachhaltigkeit wurde seit den 90er-Jahren auch in einer Vielzahl von Rechtsquellen und Positionspapieren der EU-Institutionen aufgegriffen. In unserem Zusammenhang zentral sind die entsprechenden EGV-Bestimmungen.

Von grosser Bedeutung ist insbesondere die Nennung des Begriffs in Art. 2 EGV, durch welche die Wirtschaftsentwicklung an die Nachhaltigkeit «gebunden» wird. Das Konzept wird dadurch auf der höchsten Ebene des Zielkanons, nämlich im Kreis der Hauptziele der EG, verankert. Des Weiteren ist die Nennung des Begriffs in Art. 6 EGV (eingeführt mit dem Vertrag von Amsterdam 1997/99) zentral. Durch diesen Artikel wird der Umweltschutz zu einer Querschnittsaufgabe der Europäischen Gemeinschaft erhoben. «Die Erfordernisse des Umweltschutzes müssen [...] insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung einbezogen werden» (Art. 6 EGV). Der Einbezug des Begriffes der «nachhaltigen Entwicklung» in diesen Vertragsartikel macht ihn zu einem massgeblichen Instrument der Umsetzung des Grundsatzes der Nachhaltigkeit. Mit Bezug auf die rechtliche Durchsetzbarkeit der Querschnittsklausel ist festzuhalten, dass sie trotz des weiten Ermessensspielraums bei der konkreten Anwendung nicht nur einen unverbindlichen Programmsatz darstellt. «Vielmehr ist sie ein Rechtsgebot, das die Gemeinschaftsorgane und die Mitgliedstaaten bindet. Die ordnungsgemässe Anwendung des

Art. 6 kann damit auch vom Europäischen Gerichtshof nachgeprüft werden.»⁴⁵

4.2 Die Low Cost Carrier im Spannungsfeld der Nachhaltigkeit

Wie verhält sich das Phänomen der Billigflieger zum Rechtsgebot der nachhaltigen Entwicklung? In Anbetracht der Tatsache, dass es für den EU-Luftverkehr keine verbindliche Konkretisierung des Begriffs gibt, nehmen wir im Folgenden eine eigene Operationalisierung der Dimensionen mittels einiger weniger übergeordneter Kriterien vor. Zu beachten ist, dass gewisse Kriterien mehrere Dimensionen der Nachhaltigkeit betreffen, die vorgenommene Zuteilung somit subjektiv ist:

Tabelle 5 Untersuchte Nachhaltigkeitskriterien

Dimension der Nachhaltigkeit	Kriterien
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Lärm • Sicherheit • Reisebedürfnisbefriedigung
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Markteinfluss • Förderung der (regionalen) Wirtschaft • Deckungsgrad der Infrastrukturkosten
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • Landverbrauch • Luftverschmutzung • Energieverbrauch

Quelle: eigene Darstellung.

Im Folgenden werden mittels der genannten Kriterien die Low Cost Carrier mit «traditionellen» Airlines und mit landseitigen Verkehrsmitteln (Bahn, motorisiertem Individualverkehr) verglichen. Schliesslich soll auf einige grundsätzlich diskutabile und problematische Punkte hingewiesen werden.

⁴⁵ SCHWARZE (2000, Art. 6 EGV), S. 281. Ein Problem hierbei ist allerdings, dass der Begriff der nachhaltigen Entwicklung weder im EGV noch durch Sekundärrecht näher definiert wird.

4.2.1 Gesellschaftliche Kriterien

Die jungen, noch stark wachsenden Billigfluggesellschaften auf dem europäischen Markt betreiben relativ neue Flugzeugflotten.⁴⁶ Auf Grund des technischen Fortschritts produzieren diese neueren Maschinen im Allgemeinen bedeutend weniger Lärm. Zurzeit haben die Billigfluggesellschaften somit durchschnittlich leicht bessere Lärmemissionswerte als traditionelle Netzcarrier. Allerdings ist absehbar, dass sich nach einer Abflachung des rasanten Wachstums bei den Billigfliegern das Flugzeugflottenalter den Netzcarriern angleicht und damit dieser Vorteil verschwindet. Ob das vermehrte Anfliegen von Provinzflughäfen den Billigfliegern hinsichtlich der Lärmemissionen einen (Nachhaltigkeits-)Vorteil verschafft, ist schwer abzuschätzen. Einerseits werden durch die Billigflieger mehr Flughäfen angeflogen und somit mehr Menschen von Fluglärm direkt betroffen. Zudem haben die Flugbewegungen nicht zuletzt wegen der tiefen Preise zugenommen und somit zu vermehrten Lärmemissionen geführt. Andererseits wird aber zum Beispiel mit Bezug auf den Flughafen Frankfurt-Hahn argumentiert, dass er hinsichtlich des Fluglärms sozial nachhaltig im Sinne einer «gerechten Verteilung» des Fluglärms sei, da mit ihm eine weitere Landebahn auf dem Hauptflughafen eingespart werde und somit den schon stark geplagten Anwohnern von Frankfurt-Main zusätzliche Lärmemissionen erspart blieben.⁴⁷

Im Unterschied zu den Lärmemissionen landseitiger Verkehrsmittel stellt der Fluglärm «lediglich» in der näheren Umgebung von Flughäfen ein Problem dar. Über eine Strecke gerechnet produziert der Luftverkehr somit bedeutend weniger Lärmemissionen als der motorisierte Individualverkehr und die Bahn, da Flugzeuge in grosser Höhe fernab menschlicher Siedlungen verkehren.⁴⁸

Bezüglich der Sicherheit müssen sich LCC grundsätzlich an dieselben von der International Civil Aviation Organization (ICAO) erstellten (und durch die EU marginal ergänzten) Sicherheitsbestimmungen halten wie alle anderen Passagier-Fluggesellschaften.⁴⁹ Bis *dato* konnten wir keinen (veröffentlichten) Bericht finden, der über die Sicherheit bei den Billigfliegern Auskunft gibt. Klar ist aber, dass das Personal täglich länger im

46 easyJet wirbt aktiv mit dem Argument, eine der weltweit jüngsten Flotten mit einem Durchschnittsalter der Maschinen von unter fünf Jahren zu haben, vgl. EASYJET (2004a)

47 Siehe KOLBE (2002).

48 Siehe INFRAS (2000), S. 18.

49 Siehe hierzu SCHWARZE (2000, Art. 80 EGV), S. 928.

Einsatz ist, was das Unfallrisiko wegen Ermüdungserscheinungen tendenziell erhöht. Ob die Vergabe der Wartungsarbeiten an Externe einen negativen Einfluss auf die Sicherheit hat, muss offen gelassen werden. Vergleicht man die LCC mit landseitigen Verkehrsmitteln, so schneiden sie punkto Sicherheit eindeutig besser ab: Auf Personenkilometer gerechnet ist ein Flugzeug durchschnittlich rund 25-mal sicherer als ein Auto und rund 18-mal sicherer als die Bahn.⁵⁰

In Bezug auf das Kriterium Reisebedürfnisbefriedigung ist festzuhalten, dass die «No-frills-Flüge» trotz mangelhaftem Reisekomfort den Erwartungen breiter Gesellschaftsschichten entsprechen. Solange der Preis stimmt, nehmen die Reisenden offensichtlich erhebliche Einschränkungen bei Bordservice, Beinfreiheit, Buchungsmöglichkeiten, Anreiseweg etc. in Kauf. Im neuen Streckenangebot, der besseren Performance der LCC bezüglich Flugdauer und Pünktlichkeit sowie den neuen (v.a. elektronischen) Buchungsmöglichkeiten sieht ein Grossteil der mobilitätsbedürftigen Gesellschaft eine Steigerung der Reisequalität. Zudem ermöglichen die Discount-Preise erstmals einem breiten Teil der Gesellschaft, häufig Flugreisen zu unternehmen und auch weiter entfernt liegende Destinationen in kurzer Frist zu erreichen.

Verglichen mit landseitigen Verkehrsmitteln ist das Flugzeug nur auf langen Strecken konkurrenzlos bezüglich Reisekomfort, Preis und Reisedauer. Auf Kurz- und Mittelstrecken, wie sie von LCC geflogen werden, ist die Situation von einer Vielzahl von Faktoren abhängig und variiert stark: So beeinflusst die spezifische Strecke (z.B. Stadtzentrum zu Stadtzentrum), das Reisedatum, das Vorhandensein von Autobahnen und Hochgeschwindigkeitsbahnnetzen oder der Zeitpunkt der Reise (Stau) den Reisekomfort, den Preis und die Reisedauer. Je nach Situation befriedigt ein Verkehrsträger das Reisebedürfnis besser als die anderen.⁵¹

4.2.2 *Ökonomische Kriterien*

Das Aufkommen der LCC zeigt bis anhin gesamthaft gesehen einen positiven Markteinfluss auf den verkrusteten europäischen Flugmarkt: Die verschärfte Konkurrenz senkte die Preise für die Kunden und zwang die traditionellen Fluggesellschaften zu mehr Effizienz und Produktivitäts-

50 Siehe INFRAS (2000), S. 66.

51 Siehe INFRAS (2000), S. 16 ff.

steigerungen. Durch den Kommissionsentscheid i.S. Charleroi Airport wurde zudem die Wahrscheinlichkeit einer wettbewerbsverzerrenden Ungleichbehandlung von LCC gegenüber traditionellen Netzcarriern durch Flughafensbetreiber vermindert.

Vergleicht man die LCC bezüglich Marktverzerrungen (Subventionen, Bevorteilung bei Steuern und Abgaben) mit den landseitigen Verkehrsträgern, so fällt auf, dass diese sehr ungleich behandelt werden: Im Gegensatz zum Eisenbahnverkehr ist der europäische Flugverkehr generell weitgehend liberalisiert und die Konkurrenz und Effizienz hoch. Auch die zulässigen Beihilfen an Fluggesellschaften sind verglichen mit dem Schienenverkehr gering. Im Verhältnis zum Strassenverkehr wird der internationale Flugverkehr aber klar bevorzugt, indem er weder mehrwertsteuerpflichtig ist noch irgendwelche Abgaben auf den Treibstoff entrichten muss.⁵²

Relativ eindeutig fällt hingegen eine vergleichende Beurteilung in Bezug auf das Kriterium Förderung der (regionalen) Wirtschaftsentwicklung aus: Das rasante Wachstum der europäischen Billigflieger konnte unbestreitbar eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze schaffen. Obwohl Ryanair und easyJet nur für unmittelbare Kernaufgaben eigenes Personal einsetzen, beschäftigten die Marktführer im Jahr 2003 knapp 3000 Personen.⁵³ Hinzu kommt ein Mehrfaches an direkt abhängigen Arbeitsplätzen bei Dritten für Wartung, Gepäck- und Passagierabfertigung, Flugsicherung etc. Da etliche von Billigfliegern angeflogene Flughäfen in strukturschwachen Regionen liegen, ist das starke Wachstum dieses Flugsegments als positiv für eine Förderung der regionalen Wirtschaftsentwicklung dezentraler Gebiete zu werten. Am ehemaligen Militärflughafen Frankfurt-Hahn im peripheren Hunsrück arbeiten zum Beispiel mittlerweile 2266 Personen in 107 Betrieben (Stand April 2004).⁵⁴ Neben den flughafennahen Zulieferbetrieben profitieren auch sonstige Unternehmen durch eine bessere Anbindung der Region an die wirtschaftlichen Zentren Europas. Die positiven direkten und indirekten Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft sind zudem beim Flugverkehr eher grösser als bei einer Anbindung an das übergeordnete Strassen- und Schienennetz.⁵⁵

52 Siehe INFRAS (2000), S. 60ff.

53 Siehe INFRAS (2000), Anhang S. 1ff.

54 Siehe FLUGHAFEN FRANKFURT HAHN (2004).

55 Siehe INFRAS (2000), S. 16.

Speziell günstige Abkommen mit den Flughafenbetreibern und eine teilweise Deckung der Infrastrukturkosten durch die öffentliche Hand lassen vermuten, dass die Low Cost Carrier eher tiefere Infrastrukturkostenbeiträge zahlen als traditionelle Airlines. Der Kommissionsentscheid i.S. Charleroi Airport wird unserer Meinung nach zwar die wettbewerbsverzerrende Ungleichbehandlung korrigieren, doch werden die LCC wegen ihrer punktuellen Marktdominanz auf absehbare Zeit trotzdem noch profitablere Verträge mit Flughafenbetreibern abschliessen können. Im Verhältnis zur Bahn ist darauf hinzuweisen, dass die LCC trotz (legaler oder illegaler) Beihilfen den grössten Teil ihrer Infrastrukturkosten selbst tragen, während das erstgenannte Verkehrsmittel nur für einen kleinen Teil seiner Infrastrukturkosten selbst aufkommen kann und zu einem grossen Teil auf Subventionen vom Staat angewiesen ist. Der Individualverkehr deckt hingegen die Infrastrukturkosten auf Grund des hohen Steueranteils am Kraftstoffpreis (in der EU: 56–76%)⁵⁶ noch besser ab als die LCC.

4.2.3 *Ökologische Kriterien*

Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Billigflugverkehr tendenziell mehr zusätzlichen Landverbrauch verursacht als traditionelle Airlines, diesbezüglich aber besser abschneidet als der landseitige Verkehr: Wegen den umfangreichen bodengebundenen Infrastrukturanlagen (Strassen, Schienen) verbrauchen landseitige Verkehrsmittel im Allgemeinen bedeutend mehr Landschaft und Boden als der Flugverkehr.⁵⁷ Da LCC kleine Provinzflughäfen bevorzugen, kann man allerdings argumentieren, dass neue Flughafeninfrastruktur benötigt und so zusätzlich Land verbaut wird. Indirekt können insbesondere die erheblichen Investitionen in die Zubringerinfrastruktur (Strassen, Geleise), welche die oftmals abgelegenen, schlecht erschlossenen Provinzflughäfen in Zukunft nach sich ziehen werden, den Billigcarriern als Negativpunkt angerechnet werden.

Das weitaus grössere und zentrale Problem des Billigflugverkehrs ist der erhebliche Energieverbrauch und die daraus resultierende Luftverschmutzung. Die durch die Emissionen verursachten negativen Auswir-

56 Siehe KUNERT ET AL. (2003), S. 72.

57 Siehe INFRAS (2000), S. 18.

kungen auf die Umwelt machen gemäss verschiedenen Studien denn auch den grössten Teil der hohen externen Kosten des Luftverkehrs aus.⁵⁸ Auch ist auf absehbare Zeit kein ökologischerer Treibstoff als Kerosin in Sicht. Dank moderner Technik sind heutige Flugzeuge zwar um 65% effizienter als 1965 und weisen mittlerweile auf innereuropäischen Strecken annähernd die gleiche Performance bezüglich Luftverschmutzung und Energieverbrauch auf wie der motorisierte Individualverkehr. Weitere technische Effizienzsprünge werden aber vor allem im Kurzstreckenbereich nur noch bedingt möglich sein.⁵⁹ Die Leistung der Bahn bezüglich Energieverbrauch und Luftverschmutzung ist markant besser, wenn auch deren Performance entscheidend durch die Art der Stromerzeugung (z.B. Atomstrom, Kohle) beeinflusst wird.⁶⁰

In direktem Vergleich mit den traditionellen Fluggesellschaften argumentiert easyJet, dass sie wegen der moderneren (und damit auch treibstoffeffizienteren) Flugzeugflotte, der dichteren Bestuhlung sowie der höheren Auslastung der Flugzeuge den Treibstoffverbrauch *pro Passagier* geringer halten können als konventionelle Airlines.⁶¹ Dieser ökologische Vorteil *pro Passagier* darf aber nicht überbewertet werden und sollte nicht dazu führen, die Billigfliegerei als «ökologisches Verkehrsmittel» zu deklarieren: Für die Umwelt ist es letztlich egal, ob ein Flugzeug leer oder gefüllt fliegt – die Emissionen entstehen so oder so. In diesem Zusammenhang ist vor allem der durch die Low Cost Carrier verursachte Mehrverkehr problematisch: Verschiedene Umfragestudien weisen darauf hin, dass ein Teil (je nach Untersuchung 12 bis 42%) der Kundschaft ohne die attraktiven Angebote zu Hause geblieben und damit ihre Ökobilanz nicht negativ beeinflusst hätten.⁶² Die billigen Preise generieren somit zusätzlichen Flugverkehr und dadurch zusätzliche externe Kosten.

Die gewonnenen Erkenntnisse lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

58 Siehe INFRAS und IWW (2000), S. 3f, wo sich ebenfalls eine vergleichende Quantifizierung der externen Kosten für Westeuropa nach Verkehrsmittel und aufgeteilt nach Effekten (Lärm, Unfälle, Klima- veränderung etc.) bzw. Güter- und Personenverkehr findet. Beim Personenverkehr steht die Luftfahrt bei den durchschnittlichen externen Kosten mit 48 Euro/1000 Personenkilometern (Pkm) hinter dem Pkw-Verkehr (87 Euro/1000 Pkm) an zweiter Stelle. Die gesamten externen Kosten des Luftverkehrs (Personen und Güter) wurde in derselben Studie für das Jahr 1995 auf 29 Mrd. Euro geschätzt. Quantifizierungen der externen Kosten des Luftverkehrs finden sich zudem bei SCHMID ET AL. (2003) und DINGS (2002).

59 Siehe INFRAS (2000), S. 18.

60 Siehe INFRAS (2000), S. 17.

61 Siehe EASYJET (2004b).

62 Siehe etwa MONITOR GROUP (2002) oder BAUM und SCHNEIDER (2004), S. 36. Eine umfassende, europaweit durchgeführte Studie zu diesem Punkt ist leider noch ausstehend.

Tabelle 6 Gesamtüberblick: Die Nachhaltigkeit von LCC im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern

Dimension der Nachhaltigkeit	Kriterien	Performance der LCC im Vergleich		
		zu traditionellen Airlines	zum motorisierten Individualverkehr	zum Bahnverkehr
Gesellschaft	<i>Lärm</i>	Zurzeit leicht besser	Generell besser (nur lokal)	Generell besser (nur lokal)
	<i>Sicherheit</i>	Soweit bekannt gleich, evtl. leicht schlechter	Viel sicherer (pro Pkm)	Sicherer (pro Pkm)
	<i>Reisebedürfnis-Befriedigung</i>	Bedeutend besser für breite Bevölkerungsschichten	Je nach Strecke	Je nach Strecke
Wirtschaft	<i>Markteinfluss</i>	Effizienzsteigerung am Markt	Schlechter (mehr Verzerrungen durch Regulierungen und Beihilfen)	Besser (weniger Verzerrungen durch Regulierungen und Beihilfen)
	<i>Förderung der Wirtschaft</i>	Verbesserung (Dezentralisierung)	Grösserer Effekt	Grösserer Effekt
	<i>Deckung der Infrastrukturkosten</i>	Schlechter	Schlechter	Besser
Umwelt	<i>Luftverschmutzung</i>	Pro Sitzkilometer zurzeit leicht besser	In etwa gleich	Deutlich schlechter
	<i>Energieverbrauch</i>	Pro Sitzkilometer zurzeit leicht besser	In etwa gleich	Schlechter
	<i>Landverbrauch</i>	Tendenziell schlechter	Besser	Besser

Quelle: eigene Darstellung.

Auf den ersten Blick scheinen die LCC bei vielen Kriterien nachhaltiger zu sein als die anderen Verkehrsträger. Diese gesamthaft recht gute Performance muss allerdings relativiert werden: Erstens wurden die gewählten Kriterien in keiner Weise gewichtet. Zudem ist bei den Kriterien Lärm, Luftverschmutzung und Energieverbrauch zu bedenken, dass die momentanen Vorteile durch das zunehmende Flottenalter der LCC-Flugzeuge voraussichtlich verschwinden werden. Ferner ist zu betonen, dass es sich im Vorhergehenden um eine *vergleichende* Analyse handelt,

das heisst, es wurde impliziert, dass eine Reise auf jeden Fall unternommen wird. Wie bereits erwähnt, verursachen die Discountangebote der LCC aber Mehrverkehr, weshalb vor allem die vermeintlichen ökologischen Vorteile (bzw. gleichwertigen Einschätzungen) zusätzlich relativiert werden müssen.

Schliesslich ist auf folgende zwei grundsätzliche problematische Punkte hinzuweisen: In der heutigen westlichen Gesellschaft wird Mobilität als Besitzstand angesehen und als Recht beansprucht. Diese – in Anbetracht der kritischen Umweltsituation – fragwürdige Grundhaltung wird auch von der Europäischen Kommission als gegeben hingenommen.⁶³ Die LCC stellen in diesem Zusammenhang insofern einen Kulminationspunkt dar, als sie mit ihren tiefen Preisen in einem bis *dato* unbekanntem Ausmass schnellstmögliche Mobilität über Hunderte von Kilometer für einen Grossteil der Bevölkerung ermöglichen. Angesichts des ökologischen Defizits des Kurz- und Mittelstrecken-Luftverkehrs stellt sich die Frage, ob es verantwortbar ist, diese Art der Mobilität als wünschenswertes Phänomen darzustellen bzw. es zu fördern, wie dies die Europäische Kommission tut.

Weiter wäre die oft gehörte These, dass zunehmende Mobilität das gegenseitige Verständnis und den europäischen Zusammenhalt fördere, auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen. Bekanntlich kann man sich auch im Ausland bzw. einer fremden Stadt aufhalten, ohne sich auf die einheimische Bevölkerung oder die dortige Kultur einzulassen. Grundsätzlich dürfte weniger die Mobilität an und für sich, als vielmehr der Reisezweck und/oder die Grundeinstellung des Reisenden ausschlaggebend dafür sein, ob es tatsächlich zu einer Verständigung mit der anderen Kultur kommt oder nicht. In diesem Zusammenhang wäre eine Analyse der Reisemotive von Billigflug-Kunden, der Zusammensetzung der Passagiere (Freizeit, Business) und der Reiselänge interessant.

63 Siehe EUROPÄISCHE KOMMISSION (2001), S. 12. Die Kommission unterstützt im Weissbuch diese Einstellung zwar nicht explizit, verzichtet aber an der genannten Stelle auch auf jegliche Distanzierung.

5 Schlusswort

Der Billigflugverkehr hat in der EU hinsichtlich der Kriterien Wirtschaftsförderung, Markteinfluss und Reisebedürfnisbefriedigung positive Effekte innerhalb des Luftfahrtsektors, was die Förderung dieses Verkehrssegments durch die Kommission erklärt. Wie einzelne Umfragestudien belegen, ist allerdings aufgrund der niedrigen Preise bei den Billigfliegern von einer Ausdehnung des Reiseflugverkehrs auszugehen. Diese Entwicklung ist insofern problematisch, als sie zu einer gleichzeitigen Erhöhung der mit dem Flugverkehr verbundenen und vor allem im ökologischen Bereich anfallenden externen Kosten führt. Angesichts der Tatsache, dass eine Zunahme des Luftverkehrs in absehbarer Zukunft automatisch zu einer grösseren Umweltbelastung führen wird, sind unter dem in Art. 2 und 6 EGV verbindlich verankerten Nachhaltigkeitsgebot politische Massnahmen nötig. Dabei kann es nicht darum gehen, spezielle Reglementierungen nur für die Low Cost Carrier einzuführen, zumal viele International Passage Airlines in den letzten Jahren ihre Preisgestaltung bei den Interkontinentalflügen derjenigen der Billigflieger angepasst haben. Zudem würden durch einseitige Massnahmen die positiven Effekte der Etablierung von LCC (mehr Wettbewerb, Annäherung der Preise an die Produktionskosten) vermutlich weitgehend zunichte gemacht. Zu prüfen wären vielmehr europaweite und für den ganzen Luftverkehr geltende, anreizorientierte Massnahmen wie etwa die in der Schweiz und Schweden bereits eingeführten emissionsabhängigen Landegebühren, ein Emissionshandel für den Luftverkehr oder eine streckenabhängige Emissionsabgabe. Auf diese Weise könnten die externen Kosten, vor allem mit Blick auf das gestiegene bzw. noch steigende Luftverkehrsaufkommen, stärker als bisher internalisiert und ein massgeblicher Beitrag zur Erreichung eines nachhaltigen europäischen Luftverkehrs geleistet werden.

Literatur

- ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES [AEA] (2003), *No-frills Carriers in the European Aviation Industry: an AEA Analysis. Key facts and figures*, Brüssel: AEA.
- BASLER ZEITUNG (2004), *Koffer selber ins Flugzeug tragen*, 16.02.2004, Nr. 39, S. 9.
- BAUM, HERBERT, JUTTA SCHNEIDER, KLAUS ESSER und JUDITH KURTE (2004), *Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Low cost-Marktes im Raum Köln/Bonn, Studie für den Köln Bonn Airport, die IHK Köln und die IHK Bonn/Rhein-Sieg*, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.
- BUTTON, KENNETH J., KINGSLEY E. HAYNES und ROGER STOUGH (1998), *Flying into the future. Air transport policy in the European Union*, Northampton, Mass.: Edward Elgar Publishing.
- DANKERS, FRED (2003), *Full Scale Carrier oder Low Cost Carrier?*, *Rundschau, Publikation des AEROPERS Pilotenverband der SWISS*, Nr. 1/2003, Übersetzung von Hans Kok, S. 6–7.
- DIE WIRTSCHAFT (2004), *Sag, wie macht das die Ryanair?*, Internet: <http://www.die-wirtschaft.at/ireds-793.html> (Seitenaufwurf vom 10. September 2004).
- DINGS, JOS (2002), *External costs of aviation. Study commissioned by the German Bundesumweltamt, Executive summary*, Delft, Internet: <http://www.umweltdaten.de/daten-e/aviation.pdf> (Seitenaufwurf vom 10. September 2004).
- DOGANIS, RIGAS (2001), *The airline business in the twenty-first century*, London: Routledge.
- EASYJET (2004a), *warum easyJet?*, Internet: <http://www.easyjet.com/DE/unsere/> (Seitenaufwurf vom 19. Juli 2004).
- EASYJET (2004b), *Informationspaket – Umweltpolitik*, Internet: http://www.easyjet.com/DE/unsere/infopack_environment.html (Seitenaufwurf vom 19. Juli 2004).
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2004), *Medienmitteilung vom 3.2.2004 zum Entscheid i.S. Flughafen Charleroi*, Dok.-Nr. IP/04/157.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2001), *Weissbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010. Weichenstellungen für die Zukunft*, Dok.-Nr. KOM (2001) 0370.
- FLUGHAFEN FRANKFURT-HAHN (2004), *Jobmotor Flughafen: Arbeitsplätze für die Region*, Pressemitteilung vom 05.04.2004, Internet: http://www.hahn-airport.de/default.aspx?menu=press_archive&cc=de&dataid=6228 (Seitenaufwurf vom 10. September 2004).

- HÖLTSCI, RENÉ (2004a), Ryanair nur zu Teilrückzahlung verpflichtet. Charleroi-Entscheid der EU mit Präcedenzwirkung, *Neue Zürcher Zeitung*, 04.02.2004, Nr. 28, S. 21.
- HÖLTSCI, RENÉ (2004b), Ryanair bleibt in Charleroi. Anpassung der Fluggesellschaft an EU-Entscheid, *Neue Zürcher Zeitung*, 14.04.2004, Nr. 86, S. 23.
- INFRAS (2000), *Sustainable Aviation. Pre-study for Air Transport Action Group ATAG*, Zürich: Infrass.
- INFRAS und IWW DER UNIVERSITÄT KARLSRUHE (2000), *Externe Kosten des Verkehrs. Unfall-, Umwelt- und Staukosten in Westeuropa*. Übersetzung d. Zusammenfassung, Internet: http://www.uic.asso.fr/d_environnement/envissues/ext-cost-summary_de.pdf (Seitenaufwurf vom 10. September 2004).
- KOLBE, GERD (2002), Wo Hase und Ryanair sich gute Nacht sagen: Die Erfolgsgeschichte des Hunsrück-Flughafens Hahn, *Neue Zürcher Zeitung*, 22.11.2002, Nr. 272.
- KUNERT, UWE, HARTMUT KUHFIELD, STEFAN BACH und ABDULKERIM KESER (2003), *Europäischer Vergleich der Steuer- und Abgabensysteme für den Erwerb, das Inverkehrbringen und die Nutzung von Kraftfahrzeugen*, Forschungsgutachten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministerium der Finanzen, Monatsbericht 01/03, Berlin: Bundesministeriums der Finanzen.
- MAURER, PETER (2002), *Luftverkehrsmanagement, Basiswissen*, 2. ergänzte Auflage, Wien: Oldenbourg.
- MEFFERT, HERIBERT und MANFRED BRUHN (2003), *Dienstleistungsmarketing. Grundlagen-Konzepte-Methoden, Mit Fallstudien*, 4. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage, Wiesbaden: Gabler.
- MONITOR GROUP (2002), *Monitor-Studie belegt: Stabiles Wachstum für «Low-Cost-Airlines» in Deutschland erwartet*, Pressemitteilung vom 20.11.2002, Internet: <http://www.presseportal.de/story.htx?nr=398494&firmid=50688> (Seitenaufwurf vom 10. September 2004).
- MÜNSTER, PETRA (2003), Billigflieger verdrängen Airlines nicht. Newcomer beleben das Geschäft, *Neue Zürcher Zeitung*, 09.07.2003, Nr. 156, S. 17.
- SCHMID, STEPHAN A., PHILIPP PREISS, ALEXANDER GRESSMANN und RAINER FRIEDRICH (2003), *Ermittlung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main, Endbericht*, Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung, Universität Stuttgart. Internet: http://www.dialogforum-flughafen.de/html/uploads/asset/EK_FINALVERSION.pdf (Seitenaufwurf vom 10. September 2004).
- SCHWARZE, JÜRGEN (2000) (Hrsg.), *EU-Kommentar*, Baden-Baden: Nomos.

WOERZ, CLAUDIA (1996), *Deregulierungsfolgen im Luftverkehr. Handlungsempfehlungen für Marktordnung und Umweltpolitik*, R.v. Deckers's rechts- und sozialwissenschaftliche Abhandlungen Bd. 67, Heidelberg: R.v. Decker's Verlag.

Rechtsquellen

Entscheidung (EG) Nr. 2004/393/EG der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi, ABl. Nr. L 137 vom 30.4.2004, S. 1–62.

Entscheidung 87/602/EWG des Rates vom 14. Dez. 1987 über die Aufteilung der Kapazitäten für die Personenförderung zwischen Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten und über den Zugang von Luftfahrtunternehmen zu Strecken des Fluglinienverkehrs zwischen Mitgliedstaaten. Abl. Nr. L 374 vom 31.12.1987, S. 19.

Richtlinie 87/601/EWG des Rates vom 14. Dez. 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten. Abl. Nr. L 374 vom 31.12.1987, S. 12–18.

Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23.7.1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs, ABl. Nr. L 240 vom 24.08.1992, S. 8–14.

Verordnung (EWG) Nr. 2409/1992 des Rates vom 23.7.1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten, ABl. Nr. L 240 vom 24.08.1992, S. 15–17.

Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dez. 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen. Abl. Nr. L 374 vom 31.12.1987, S. 1–8.

Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 des Rates vom 14. Juli 1990 über Tarife im Linienflugverkehr. Abl. Nr. L 217 vom 11.08.1990, S. 1–7.

Verordnung (EWG) Nr. 2410/92 des Rates vom 23. Juli 1992 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen. Abl. Nr. L 240 vom 24.08.1992, S. 18.

Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV) vom 25.3.1957 in der Konsolidierten Fassung vom 24.12.2002, ABl. Nr. C 325, S. 33 ff.

Autoren – Authors**Dr. Simon J. Evenett**

Saïd Business School
Park End Street
Oxford, Oxfordshire
England
OX1 1HP
Tel.: +44 (0)1865-288875
simon.evenett@sbs.ox.ac.uk

Prof. Dr. Jochen Michaelis (corresponding author)**Heike Minich**

Universität Kassel
Institut für Volkswirtschaftslehre
Nora-Platiel-Str. 4
D – 34127 Kassel
Tel.: +49 (0)561 804 3562
michaelis@wirtschaft.uni-kassel.de

Maria-Anna Fernández (corresponding author)**Michael Kropac**

Weite Gasse 30
CH – 5400 Baden
Tel.: +41 (0)56-222 85 03
fernandez33@hotmail.com

Dr. Kersten Kellermann (corresponding author)**Dr. Carsten-Henning Schlag**

Städtle 4
FL – 9490 Vaduz
Tel.: +423-232 85 42
kerstenkellermann@bluewin.ch