

Sichelschmidt, Henning

**Book Review — Digitized Version**

[Book Review of] Hermann Witte ...: Die Preisbildung im  
Luftverkehr, Berlin, 1982

Weltwirtschaftliches Archiv

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Sichelschmidt, Henning (1983) : [Book Review of] Hermann Witte ...: Die Preisbildung im Luftverkehr, Berlin, 1982, Weltwirtschaftliches Archiv, ISSN 0043-2636, Mohr, Tübingen, Vol. 119, Iss. 3, pp. 595-598

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3534>

**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.*

der Ost-West-Kooperation und der RGW-Integration durch eine eindeutige Prioritätensetzung zugunsten der RGW-Integration gelöst werden. Langfristig aber setzt man sich für eine Anpassung der RGW-Integration an die Außenwirtschaftsreformen ein. Dies bedeutet das Eintreten für eine Verbindung von Produktions- und Marktintegration im RGW, wie sie erst unlängst wieder von ungarischen Wissenschaftlern gefordert worden ist<sup>1</sup>.

Faßt man die Ergebnisse der Arbeit zusammen, so kann man sagen, daß sie eine tiefgehende Analyse der ungarischen Außenwirtschaft darstellt, die sich im Spannungsfeld zwischen zwei unterschiedlichen Organisationsmechanismen befindet, wobei man sich aus ökonomischen Überlegungen im Konfliktfalle eher für den Marktmechanismus entscheiden würde und aus politischen Gründen eher für den Planungsmechanismus. Trotz der schon erwähnten kleineren Mängel, der manchmal etwas weit ausholenden Vorgehensweise und der teilweise etwas leichtfertigen Interpretationen des zur Verfügung stehenden Datenmaterials, das sich nur auf einige wenige Jahre erstreckt, stellt die Arbeit einen wesentlichen Beitrag zum Verständnis und zur Analyse des ungarischen Wirtschaftssystems dar, deren Lektüre von hohem Gewinn für den Fachmann ist.

Horst Brezinski

**Witte, Hermann, Fritz Voigt, Wilhelm Laschet**, Die Preisbildung im Luftverkehr. Theoretische Analyse und quantitative Überprüfung für den internationalen Passagierlinienverkehr. Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn, Bd. 43. Berlin 1982. Duncker & Humblot. XVIII, 312 S.

Die seit Jahren zu beobachtende zunehmende Schwächung des Preiskartells, zu dem die Unternehmen des internationalen Linienluftverkehrs in der International Air Transport Association (IATA) zusammengeschlossen sind, hat das Interesse an Analysen der Preisbildung in diesem Verkehrszweig wachsen lassen. Der Preisverfall, der sich insbesondere darin äußert, daß IATA-Tarifvereinbarungen entweder überhaupt nicht mehr zustande kommen oder durch ein umfangreiches Angebot von Flugreisen auf dem „grauen Markt“ z. T. erheblich unterboten werden, schwächt die Integrationskraft der IATA. Grundhypothese des vorliegenden Werkes ist, daß diese Schwächung wegen der großen Bedeutung der IATA für die Zusammenarbeit im internationalen Luftverkehr, die weit mehr als die Tarife und Frachtraten erfaßt, „zu einem qualitativ minderwertigeren internationalen Luftverkehrssystem führen“ werde (S. 1). Dementsprechend wird der Preisbildungsprozeß im internationalen Passagierlinienluftverkehr mit dem Ziel analysiert, der IATA Vorschläge für eine Verbesserung ihrer Tariffixierung zu machen. Durch

<sup>1</sup> Vgl. z. B. Kálmán Pécsi, *The Future of Socialist Economic Integration*. New York 1981, S. 9.

diesen Ansatz und die quantitative Methode unterscheidet sich das Werk grundlegend etwa von der Studie von Haanappel (*Ratemaking in International Air Transport: A Legal Analysis of International Air Fares and Rates*. Deventer 1978), der vornehmlich die rechtlich-institutionellen Aspekte der Luftverkehrspreisbildung diskutiert.

Zunächst werden eine Reihe preisbildungsrelevanter Faktoren untersucht: im ersten Teil der Studie die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des internationalen Luftverkehrs, sodann im zweiten Teil quantitative Aspekte wie die Entwicklung des Transportaufkommens und dessen Verteilung auf die Fluggesellschaften, die Eigentumsverhältnisse an den Luftverkehrsunternehmen, strukturelle Unterschiede zwischen den verschiedenen internationalen Flugstrecken(gruppen), die regionale Verteilung der potentiellen Nachfrage nach Linienflugleistungen sowie die Struktur des Charterflugmarktes, da Charterflüge für den Linienverkehr ein wichtiger Wettbewerbsfaktor sind. Diese Analyse zeigt erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen regionalen Teilmärkten des Passagierlinienluftverkehrs auf. Damit soll vor allem begründet werden, daß ein Preisbildungsprinzip flexibel sein und die Berücksichtigung der regionalen Divergenzen gestatten muß, weil die IATA der ihr übertragenen Aufgabe der Tarif- bzw. Preisaushandlung sonst nicht nachkommen könne (S. 107). Zudem ist nach Ansicht der Autoren die insbesondere von den Vereinigten Staaten angestrebte weitgehende Liberalisierung des internationalen Linienluftverkehrs, der bislang stark reglementiert ist, auch infolge der erwähnten Unterschiede kaum durchführbar. Mit dieser These vermag die Studie allerdings nicht zu überzeugen. So verwundert es, wenn aus der beobachteten Konzentration des Charter-Transportaufkommens auf wenige Fluggesellschaften aus wenigen Staaten geschlossen wird, daß „diese Tendenz ... eine liberale Preisbildung eigentlich gar nicht zulassen [kann]“ (S. 64) — denn bekanntlich ist im Charterverkehr die Preisbildung weitgehend den Marktkräften überlassen! Für den Linienverkehr heißt es vorsichtiger, die auch dort beobachtete Konzentration könne „nicht als günstige Voraussetzung für eine liberale Luftverkehrspolitik bezeichnet werden“ (S. 55); dazu muß aber wohl auch noch gesagt werden, daß die bestehenden staatlichen Marktregulierungen dem Aufkommen neuer Anbieter vielfältige Hemmnisse entgegenstellen und auf diese Weise die Konzentration vermutlich begünstigen. Soweit dies zutrifft, ist die Konzentration das Ergebnis der staatlichen Politik; sie kann daher nicht ihrerseits als Argument gegen eine Lockerung der Marktregulierung verwendet werden. Allerdings wird nicht ganz deutlich, ob die Autoren möglicherweise nur die Liberalisierung im Sinne einer zunehmenden Unabhängigkeit der Preisbildung von IATA-Beschlüssen, jedoch nicht auch die Liberalisierung im Sinne eines verminderten staatlichen Einflusses auf die Luftverkehrsmärkte skeptisch beurteilen. In jedem Falle ist einzuräumen, daß die derzeit sehr uneinheitlichen Wettbewerbsbedingungen auf den verschiedenen Teilmärkten des internationalen Passagierlinienluftverkehrs (vgl. S. 35) wohl nur eine langsamere Liberalisierung als auf dem relativ homogenen amerikanischen Inlandsmarkt zulassen.

Im folgenden (dritten) Teil der Studie werden für eine Reihe ausgewählter Routen, vornehmlich die Nordatlantikstrecken, die Preisbildung der IATA sowie die Preise verschiedener ausgewählter Billigtickets, die 1980/81 auf dem „grauen Markt“ angeboten wurden, eingehend analysiert. Die dort abgeleiteten Regeln zur Preisdifferenzierung (S. 169) sind allerdings nur bedingt anwendbar: bezüglich der Wahl unter mehreren Differenzierungsmöglichkeiten mit gleicher Anzahl von Preisen gelten sie nur, wenn die Höhe der Preise vorgegeben ist. Dies schränkt die Aussagekraft des Modells sowie die praktische Bedeutung der daraus hergeleiteten Schlüsse naturgemäß ein; bei der nachfolgenden Analyse der tatsächlichen Tarifstruktur für Nordatlantikflüge im Jahre 1978 wird denn auch deutlich, daß die optimale Höhe der einzelnen Tarife sowie die Abgrenzung der Nachfragergruppen nur in der Praxis durch „trial and error“ bestimmt werden können (S. 185).

Im letzten Teil der Studie wird versucht, ein praktikables Preisbildungsmodell für die IATA zu konstruieren. Wegen der Kostenunterschiede kann das Kartell nach Ansicht der Autoren nur funktionieren, wenn die Preise an den Kosten einer Gesellschaft mit mittlerem Kostenniveau orientiert werden (bei Ausrichtung an den kostengünstigsten Unternehmen wäre u. a. die Außenseiterkonkurrenz zu stark) und wenn die Zustimmung der Unternehmen, die mit den vereinbarten Preisen ihre Kosten nicht decken können, mit Kompensationszahlungen erkaufte wird; anderenfalls würden diese Unternehmen aus dem Kartell ausscheiden und dessen Tarifsystem unterlaufen (S. 207 ff., S. 246). Gegen die Notwendigkeit von Kompensationszahlungen sprechen indessen sowohl rechtliche als auch wirtschaftliche Gründe: Rechtlich ist es jedem IATA-Mitglied unbenommen, höhere Preise als die vereinbarten Tarife zu fordern, da die IATA-Preise lediglich Mindestpreise sind (Resolution 048); von staatlichen Tarifenehmigungsvorbehalten vermag auch ein Austritt aus der IATA nicht zu befreien. Wirtschaftlich werden sich höhere Preise allerdings wegen der Homogenität der angebotenen Leistungen von keinem Unternehmen im Alleingang durchsetzen lassen; dies gilt aber unabhängig von der IATA-Mitgliedschaft. Es ist daher nicht zu sehen, weshalb ausgerechnet relativ ineffiziente Unternehmen, die zur Kostendeckung höhere Preise als die im Kartell vereinbarten Tarife fordern wollen, das Kartell verlassen sollten und nur mit Kompensationszahlungen davon abgehalten werden können. Vielmehr ist es durchaus möglich, daß im Kartell nur Preise zustande kommen, die nicht allen Mitgliedern Kostendeckung gewähren können, weil sonst die relativ effizienten Unternehmen mit unterdurchschnittlichen Kosten Wettbewerbsvorteile außerhalb des Kartells suchen würden.

Die Schlußfolgerungen des Buches gehen von der Hypothese aus, daß die IATA erhalten werden soll. Die Autoren nehmen bewußt nicht zu der Frage Stellung, „ob die IATA für die Gesellschaften und/oder die Nachfrager Voroder Nachteile bringt“ (S. 269). Aus der angenommenen Notwendigkeit eines Kompensationssystems wird gefolgert, daß u. a. die Kosten- und Leistungsstrukturen der Mitgliedsgesellschaften einander angeglichen sowie auch die von den einzelnen Unternehmen angebotenen Kapazitäten reguliert werden

müssen, wozu auch die Vernichtung von Flugzeugen erforderlich sein kann (S. 270f.). Dieser Forderung, das Kartell „mit allen Konsequenzen“ (S. 271) durchzuführen, wird man sich allerdings selbst dann nicht ohne weiteres anschließen können, wenn man mit der — ihrerseits diskussionswürdigen — Ausgangshypothese übereinstimmt; denn es läßt sich, wie oben angedeutet, zeigen, daß ein Kompensationssystem keine unabdingbare Voraussetzung für ein Funktionieren des Kartells ist.

Insgesamt bietet das Buch aber trotz der hier vorgetragenen Kritik ein gutes Beispiel für die Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung preistheoretischer Überlegungen sowie — vor allem im zweiten Teil — zahlreiche quantitative Informationen über die Struktur des internationalen Passagierluftverkehrs. Darüber hinaus ist es ein interessanter Beitrag zur luftverkehrspolitischen Diskussion, weil seine Grundhypothese in deutlichem Gegensatz vor allem zur Politik der Vereinigten Staaten steht, die mindestens zeitweise eine Schwächung der IATA anstreben.

Henning Sichelschmidt