



universität
wien

MAGISTERARBEIT

Titel der Magisterarbeit

„Marktregulierung auf den britischen Flughäfen“

Verfasserin

Natalia Senkyrova, Bakk.

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften
(Mag. rer. soc. oec.)

Wien, im Oktober 2010

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 066 915

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Magisterstudium Betriebswirtschaft

Betreuer:

o.Univ.-Prof. Dr. Jörg Finsinger

Danksagung

Die vorliegende Diplomarbeit entstand im Rahmen meines Studiums der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Wien. Während meines Studiums haben mich viele Menschen unterstützt.

Mein besonderer Dank gilt meiner Mutter, Eva Senkyrova, welche mir mein Studium im Ausland ermöglicht hat. Weiters möchte ich mich beim Herrn Alfred Unterwiesing für seine Unterstützung bedanken.

Für die Diplomarbeit Betreuung danke ich Herrn Prof. Dr. Jörg Finsinger.

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	ix
Abbildungsverzeichnis	xi
Abkürzungsverzeichnis	xiii
1 Einführung	1
2 Notwendigkeit der Regulierung.....	3
2.1 Wettbewerb zwischen Flughäfen	3
2.2 Flughäfen und ihre Fluggäste	5
2.3 Fluglinien.....	6
2.4 Marktmacht und Dominanz in der Flughafenindustrie	7
2.5 Externalitäten.....	9
2.5.1 Produktivität und Wachstum Externalitäten.....	11
2.5.2 Umwelt Externalitäten	12
2.5.2.1 Klimawandel	12
2.5.2.2 Lärmbelastung	13
2.5.2.3 Luftqualität	13
3 Merkmale des britischen Flughafensektors	15
3.1 Änderungen im Passagier- und Frachttransport im Laufe der Zeit	15
3.2 Größe und Lage der Flughäfen.....	17
4 Der institutionelle Rahmen	21
4.1 Privatisierungsprozess	22
4.2 Civil Aviation Authority	23

4.2.1	Struktur.....	24
4.2.1.1	Safety Regulation Group	25
4.2.1.2	Economic Regulation Group	26
4.2.1.3	Directorate of Airspace Policy.....	26
4.2.1.4	Consumer Protection Group	27
4.2.2	Der Gesetzesrahmen.....	27
4.2.2.1	Die Britische Legislative	27
4.2.2.2	Die Europäische Legislative	28
4.2.3	Modernisierungspläne	28
5	Regulierung in Großbritannien	31
5.1	Entwicklung der Marktregulierung.....	31
5.2	Grundsätze der Regulierung in Großbritannien.....	32
5.3	Kriterien für Price Cap Regulierung.....	34
5.3.1	Kriterien für “Designation”	34
5.3.2	Kriterien für “De-Designation“	35
5.4	Der Prozessablauf bei Bestimmung der Price Caps.....	36
6	Die Price Cap Regulierung.....	37
6.1	Das britische Konzept der Price Cap Regulierung	39
6.2	Single Till und Dual Till Regulierung	43
6.2.1	Aeronautische, nichtaeronautische Gebühren	43
6.2.2	Die Single Till Regulierung	43
6.2.3	Die Dual Till Regulierung.....	44
6.3	Regulierung auf Flughäfen der British Airways Authority	44
6.4	Probleme der Price Cap Regulierung.....	46
6.4.1	Die Verzerrung der Investitionsanreizen.....	46
6.4.2	Effekte auf konkurrierenden Flughäfen	47

7	Alternative Formen der Marktregulierung.....	49
7.1	Bottom-up Ansätze	49
7.2	Ansätze mit Aufsicht	50
7.3	Vergleichende Ansätze	50
7.4	Durch den Verbraucher getriebene Ansätze.....	50
7.5	Strukturelle Ansätze	50
7.6	Wettbewerbsbasierte Ansätze.....	51
7.7	Ex- post Ansätze.....	51
7.8	Andere Ansätze	51
8	Conclusio.....	53
9	Literaturverzeichnis	55
10	Anhang.....	59
A.	Natürliches Monopol.....	59
B.	Rate of Return ROR	60
C.	WACC.....	61
D.	Competition Act 1998	61
E.	Privatisierung der Flughäfen in Europa	63
F.	Regulierungsmethoden in den europäischen Flughäfen	64
G.	Die Top Zehn Flughäfen der Welt: Terminal Passagiere 2009.....	65
H.	Die Top Zehn Flughäfen der Welt: Terminal + Transit Passagiere 2009..	65
I.	Die 5 verkehrsreichsten Flugstrecken	66
J.	Führende Fluggesellschaften – Heathrow, Stansted	67
K.	Anzahl der Passagiere	68
L.	Karte der Insel: Isle of Man und Channel Islands.....	69
11	Zusammenfassung	71
12	Lebenslauf.....	73

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Frachttransport in Tsd. Tonnen per Jahr 2007	18
Tabelle 2: RAB Entwicklung auf den regulierten BAA Flughäfen	42
Tabelle 3: Die endgültige Entscheidung der CAA über Price Caps	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der Terminal Passagieren per Jahr, 1981-2007	16
Abbildung 2: Anzahl der Terminal Passagieren per Jahr, 2007.....	17
Abbildung 3: Flughafenstandorte in UK	19
Abbildung 4: Die „Baustein“ Ansatz Regulierung	41

Abkürzungsverzeichnis

ATOL	Air Travel Organiser's Licensing
BAA	British Airways Authority
CAA	Civil Aviation Authority
CAPEX	Capital Expenditures
CC	Competition Commission
CPT	Consumer Protection Group
DAP	Directorate of Airspace Policy
DfT	Department of Transport
EC	European Commission
ERCD	Environmental Research and Consultancy Department
ERG	Economic Regulation Group
ICAO	International Civil Aviation Organisation
LCC	Low Carrier Cost
OPEX	Operational Expenditures
RAB	Regulatory Asset Base
RPI	Retail Price Index
SRG	Safety Regulation Group
WACC	Weighted Average Cost of Capital

1 Einführung

In den letzten zwanzig Jahren hat sich der Flughafensektor stark geändert. Es haben diverse Änderungen in Führung, Regulierung und Eigentumsstruktur stattgefunden. Der Flughafen ist lange nicht mehr eine bloße Verbindungstelle, vielmehr betrachten wir ihn als Multiprodukt, der eine breite Skala von Produkten und Serviceleistungen für Touristen sowie für Businessleute anbietet und somit eine signifikante Rolle in der globalen Wirtschaft und im Transportbereich spielt. Gegenwärtige Flughäfen sind mehr kommerziell orientiert und erhöhen ihre Einnahmen durch verschiedene nicht luftfahrtbezogene Geschäftstätigkeiten. Die Evolution des Flughafensektors hängt mit einer schnell wachsenden Flughafenindustrie und verstärkter Konkurrenz zwischen Fluglinien zusammen. Durch den Anstieg der Billigfluglinien (Low Carrier Cos) haben sich auch die Konkurrenzkämpfe zwischen den Fluggesellschaften wesentlich verschärft. Der Privatisierungsprozess hat am Ende der achtziger Jahre angefangen. Die Liberalisierung wurde von einer Preisregulierung begleitet um den eventuellen Marktmachtmissbrauch zu vermeiden. Die Preisregulierung variiert von Land zu Land. Manche Formen der Regulierung wie ROR (Rate of Return) können zum ineffizienten Kapitalinvestment und nichtausreichender Kostenreduzierung führen. Andere Formen wie die Price Cap

Regulierung steuern nicht den Profit, sondern regeln die Preise und motivieren das Unternehmen seine Effizienz zu steigern. Vor allem die privatisierten Flughäfen sind charakterisiert durch niedrigere Kosten.

2 Notwendigkeit der Regulierung

Es stellt sich die Frage, ob eine Regulierung in der Flughafenindustrie stattfinden soll, oder der Flughafensektor auch ohne reguliert zu werden, angemessen ohne Machtmissbrauch agieren kann. Die Gegner der Privatisierung argumentieren, dass der Flughafen ein natürliches Monopol ist und deshalb auch die Gefahr besteht, dass die Marktmacht missbraucht wird. Somit entsteht die Frage: Verfügen Flughäfen über Marktmacht und wenn ja, was sind die Quellen? Finden Konkurrenzkämpfe in der Flughafenindustrie statt?

2.1 Wettbewerb zwischen Flughäfen

Die traditionelle Begründung für Regulierung ist die Existenz eines natürlichen Monopols, das eine Art des Marktversagens darstellt. Ein Wirtschaftsbereich wird als natürliches Monopol bezeichnet, wenn ein Unternehmen die angefragte Menge x zu niedrigeren Kosten produzieren kann als zwei oder mehrere Unternehmen.¹ Zu den natürlichen Monopolen gehören zum Beispiel Bereiche wie Elektrizitätsnetze, Müllabfuhr, sowie Postzustellung in dünn besiedelten Gebieten, Eisenbahntransport, Leitungsnetze für Gas und Abwasser,

¹ Vgl. Borrmann, J. und Finsinger, J. Markt und Regulierung, (1999), S. 122

Luftfahrtindustrie, etc. In diesen Wirtschaftsbereichen gibt es im geringen Ausmaß einen Wettbewerb. Natürlich, dasjenige Unternehmen, welches das Schienennetz ausgebaut hat, hat eine wesentlich vorteilhaftere Position gegenüber Unternehmen, die erst auf den Markt eintreten wollen. Der Markteintritt ist erschwert und nicht so leicht wie in anderen wettbewerbsfähigen Industrien. Der Spielraum für Wettbewerb in der Luftfahrtindustrie ist trotzdem größer als in anderen privatisierten Utilities (z. Bsp. Post AG).

Der Wettbewerb im Flughafensektor findet in zwei Formen statt. Flughäfen locken direkt die Fluggesellschaften mit einer breiten Auswahl an Flugstrecken an und steuern indirekt Flughafengebühren, um Passagiere zu gewinnen.

Der Wettbewerb wird von mehreren Faktoren beeinflusst. Für den Flughafenbetrieb braucht man viele Inputs, vor allem eine ausreichende Fläche spielt im Konkurrenzkampf eine signifikante Rolle. Die Kosten für den Kauf eines Grundstückes können unsere Position auf dem Markt sehr stark beeinflussen, zum Beispiel die Ausbreitung bestehender Kapazitäten sowie Investierung in neuen Kapazitäten limitieren. Auch der Typ des Flughafens kann sich auf die Wettbewerbsfähigkeit stark auswirken. Netzwerkeffekte bedeuten, dass nur ein Hub Flughafen durch seinen signifikanten Anteil an Flugverkehr einem anderen Hub Flughafen konkurrieren kann. Während regionale Flughäfen nur mit anderen regionalen Flughäfen im Wettbewerbskämpfen stehen können und keine große Konkurrenz für einen Hub Flughafen darstellen. Zu den Hub Flughäfen in Europa gehören zum Beispiel London, Amsterdam, Paris, etc. Andere Faktoren, die sich auf die Konkurrenzfähigkeit des

Flughafens auswirken, sind Flughafeneinrichtung sowie seine Ausstattung und zusätzliche, vom Flughafen angebotene, kommerzielle Dienstleistungen. Also die gesamte Infrastruktur (z. Bsp. die Verbindung mit Straßen- oder Bahnverkehr) ist ein wichtiges Element im Wettbewerb.

Andere Formen des Verkehrs wie Schienen- oder Straßenverkehr können unter Umständen einen Wettbewerbsdruck auf die Flughafenindustrie ausüben. Es hängt natürlich davon ab, ob es sich um längere Reisen handelt oder nur um Reisen innerhalb einer Region.

Der Wettbewerb zwischen Flughäfen kann aber auch eine negative Seite haben. Die Fähigkeit eines „designated“ Flughafens, seine Preise bis zum Price Cap anzuheben, ist limitiert. Dieser Fall ist auf dem Flughafen Stansted eingetreten. Im Jahr 2007 hat Civil Aviation Authority analysiert, dass die Höhe der Flughafengebühren unter dem Niveau liegt, das die effizienten Kosten für einen Neueintritt repräsentiert.

2.2 Flughäfen und ihre Fluggäste

Die Natur der Flughafenindustrie ist auch durch die Konsumenten geprägt. Die wichtigen Faktoren bei der Flughafenwahl sind Lage, Flugzeit und Ticketpreis. Deshalb sind Menschen bereit bis zu 2 Stunden zum Flughafen fahren, welcher ein besseres Service und niedrigere Preise anbietet. Obwohl die Endverbrauchernachfrage für Reisen die Luftlinien Nachfrage bestimmt, verkaufen Flughäfen ihr Service den Flugliniengesellschaften und nicht direkt den Passagieren. Flughäfen bieten Passagieren zusätzlich diverse kommerzielle Leistungen (z. Bsp.

Parkplätze, Duty Free Shops) und generieren somit einen wesentlichen Teil ihrer Einnahmen. Angesichts des kapitalintensiven Charakters der Flughafenindustrie hat Zahl der Passagiere eine signifikante Auswirkung auf den Flughafenprofit. Die große Proportion an den fixen² und sunk³ Kosten limitiert die Fähigkeit eines Flughafens, kurzfristige Kapazitätsänderungen vorzunehmen. Das bedeutet, dass der Profit sensibler auf die Anzahlveränderungen der Passagiere reagiert. Abgesehen von Passagiertransport bieten Flughäfen eine weitere Transportdienstleistung, die Luftfracht (Beförderung von Briefen, Fahrzeugen, etc.), an. Gütertransporte, die mit Passagierflugzeugen⁴ transportiert werden, unterliegen der Price Cap Regulierung auf „designated“ Flughäfen. Die Luftfracht selbst ist ansonsten nicht reguliert, obwohl der Flughafen auch für diese Transporte Flughafengebühren verlangt. Diese sind aber nicht größer als Gebühren für ein äquivalentes Passagierflugzeug.

2.3 Fluglinien

Der Regulierungsrahmen richtet sich auch auf die Flughafenindustrie aus, der Flughafensektor scheint wettbewerbsfähig zu sein und kann den Verbrauchern einen guten Outcome bringen. Vor allem die Marktliberalisierung in den 1990er Jahren hat dazu geführt, dass sich die Industrie vom staatlichen Besitz befreit hat, und sich in einem

² Fixe Kosten anfallen unabhängig von der Ausbringungsmenge (z. Bsp. bestimmte Maschinen, Räumlichkeiten, etc.), Vgl. Borrmann, J. und Finsinger, J., 1999

³ Sunk Kosten = versunkene (irreversible) Kosten – nachdem sie einmal aufgewandt wurden, können nicht mehr rückgängig gemacht werden (z. Bsp. Werbeaufwendungen, Verlegen von Telefonleitungen), Vgl. Borrmann, J. und Finsinger, J., 1999

⁴ Güter, die gemeinsam mit anderen Passagieren transportiert werden, befinden sich in der Mitte des Passagierflugzeuges. Diese Art des Gütertransportes in einem Passagierflugzeug wird als „bellyhold freight“ bezeichnet.

dynamischen freien Sektor entwickelt hat. Der Prozess hat zur Verbreitung von Low Carrier Cost (LCC) für den Passagiertransport geführt. Auch die Kosten des Frachtverkehrs sind gesunken. Der Flughafensektor unterliegt weiterhin dem allgemeinen Wettbewerbsrecht und der Regulierung der Civil Aviation Authority.

2.4 Marktmacht und Dominanz in der Flughafenindustrie

Der Wettbewerb zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften sollte sich positiv für Passagiere auswirken, z. Bsp. Entwicklung der regionalen Flughäfen, niedrigere Preise, größere Wahl der Reiseziele. Der Betrieb führt manchmal nicht zu den erwarteten Ergebnissen, daher sollte ein Rechtsrahmen eingeführt werden, um die Vorteile für die Konsumenten und die Wohlfahrt zu maximieren. Es gibt aber auch Umstände, wo erhebliche Marktmacht und Dominanz präsent sind, und der Marktmechanismus allein nicht den erwünschten Sozialüberschuss erreichen kann. Die Regierungsinterventionen und die Marktregulierung sind Resultate der Marktmachtexistenz auf den britischen Flughäfen. Das Ministerium für Transport ist über die Qualität, vor allem auf BAA London Flughäfen, wo die Marktmacht und Dominanz sehr stark sind, besorgt. Das Ministerium für Transport hat erkannt, dass verschiedene Passagiere auch verschiedene Bedürfnisse sowie unterschiedliche Ansichten über ein gutes Service haben, z. Bsp. Geschäftsleute haben andere Anforderungen als Urlauber oder Menschen, die ihre Familien besuchen möchten. Förderung des Wettbewerbs, der eine umfangreiche Auswahl für Konsumenten bietet, ist ein zentrales Element für einen

Regulierungsrahmen. Investitionen und Verbesserung der vorhandenen Kapazitäten spielen eine wichtige Rolle, um die gute Servicequalität gewährleisten zu können, und gleichzeitig das Wirtschaftswachstum und die Produktivität in Großbritannien zu fördern. Das Ministerium für Transport ist der Auffassung, dass positive Erfahrungen der Fluggäste durch eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und Verringerung der End-to-End Reisezeiten erreicht werden können. Um die Erfahrungen der Konsumenten herauszufinden und in weiterer Folge zu analysieren wurden verschiedene Erhebungen der CAA (Civil Aviation Authority) durchgeführt, sowie unterschiedliche Fokusgruppen untersucht. Im Allgemeinen hat sich ergeben, dass die Zufriedenheit der Konsumenten relativ hoch ist. Es wurden diverse Bereiche des Flughafenbetriebes angesprochen, wie Unterhaltungsmöglichkeiten, Kundenbetreuung, Informationsservice, Flughafendesign, Instandhaltung, etc. Besonders die Kundenbetreuung, die Weiterleitung von Informationen im Falle einer Verspätung, die Problemlösung und Einrichtungen vor den Flugstiegen haben sehr schlecht abgeschnitten. Um die Konsumenten zufrieden zu stellen, sollte das Service um einiges verbessert werden. Es ist notwendig, in neue Kapazitäten zu investieren und dadurch mit neuen und innovativen Dienstleistungen die Fluggäste zufriedenzustellen.

Aufgrund ihrer Position unterstützt die Competition Commission die Regulierung von folgenden Flughäfen: Heathrow, Gatwick und Stansted.⁵ Die Wettbewerbskommission hat Bedenken, dass in der Vergangenheit nicht ausreichend in neue Kapazitäten auf dem BAA Flughäfen (insbesondere im Südengland) investiert wurde. Eine der

⁵ Vgl. Department of Transport, Reforming the framework for the economic regulation of UK airports, March 2009, S. 32

größten Ursachen für die fehlenden Investitionen ist der Mangel an Wettbewerbsdruck. Ein gut funktionierender wettbewerbsfähiger Markt ist der beste Weg, um die Interessen der Passagiere zu sichern und gleichzeitig ist er eine gute Grundlage für einen dynamischen Sektor wie Flughafenbereich. Das alles wirkt sich auf Wachstum und Entwicklung der Wirtschaft in Großbritannien aus. Der mangelnde Wettbewerbsdruck auf den BAA Flughäfen reduziert Investitionsanreize in neue Kapazitäten, die zur Deckung der Nachfrage nötig sind.

Civil Aviation Authority hat erkannt, dass die Leistung des Heathrow Flughafen sehr mager und sogar im Vergleich mit anderen Europäischen Hub Konkurrenten (Amsterdam Schiphol, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt) wesentlich schlechter ist. Dazu haben Faktoren wie Unzuverlässigkeit oder Verspätung beigetragen und damit auch die gesamte Britische Wirtschaft benachteiligt. Die Wettbewerbskommission zieht in Betracht, dass Flughäfen mit präsender Marktmacht und Dominanz ohne Regulierungsinterventionen die erwünschten Ergebnisse nicht erzielen können. In solchen Fällen wird den Konsumenten ein Servicelevel angeboten, der die Bedürfnisse der Fluggäste nicht zufrieden stellen kann, was sie aber auf einen konkurrenzfähigen Markt erwarten können.

2.5 Externalitäten

Es sollte auch die breite Auswirkung auf die Gesellschaft betrachtet werden. Die Präsenz der positiven und negativen Externalitäten aus der Entwicklung im Flughafensektor ist ein weiterer Grund für die Regulierung, oder für andere politische Eingriffe in der

Flughafenindustrie. Externalitäten entstehen dort, wo Einzelpersonen oder das gesamte Unternehmen nicht die vollen Kosten tragen, oder von der Tätigkeit anderer profitieren. Im Fall der Flughafenentwicklung können positive Externalitäten durch die Wirkung auf wirtschaftliches Wachstum und Produktivität in Großbritannien entstehen. Die negativen Externalitäten können von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt kommen. Zu diesen schädlichen Effekten gehören globaler Klimawandel, lokale Luftqualität, oder Lärm. Wenn die Märkte frei arbeiten, kann die Präsenz der Externalitäten zu ineffizienten, vom Verbraucher konsumierten Mengen an Gütern oder Dienstleistungen führen und die soziale Wohlfahrt sinken lassen. Die Anwesenheit der negativen Externalitäten aus den Flughafenaktivitäten kann zu einem Überangebot der Dienstleistungen führen. Die positiven Externalitäten können Unterangebot des Flughafenservices verursachen. In manchen Fällen können diese Probleme durch Zuweisung von Eigentumsrechten (z. Bsp. die Genehmigung einer bestimmten Menge an Emissionen produzieren zu können) gelöst werden. Die Instrumente für die Reduzierung bzw. Beschränkung durch den Flughafensektor verursachten Effekten sind:

- Politische Intervention um die Externalitäten zu adressieren
- Richtlinien der Regulators
- Maßnahmen um die unmittelbare Auswirkungen auf die Umwelt zu identifizieren (inkl. Lärmgrenze und Luftqualität)
- EU ETS (European Union Emission Trading System)
- Regierungsausgaben
- Besteuerung

BAA ist der Meinung, dass die Regierung die Verantwortung für die Umweltpolitik weiterhin behalten soll. Die Bedenken in Bezug auf Umwelt und Klimawandel gehören zu den wichtigsten Aspekten des Flughafensektors. Marktregulierung ist nicht der beste Weg um Externalitäten zu adressieren. In diesem Fall sollte die Regierung die relevanten Entscheidungen treffen. Der Grund dafür ist, dass die Marktregulierung auf Flughäfen mit signifikanter Marktmacht oder Dominanz fokussiert ist, dabei Externalitäten auf verschiedenen Flughäfen auch ohne Marktmacht präsent sein können. In der Flughafenindustrie finden wir Externalitäten, die sich entweder positiv oder negativ auf Menge und Qualität des Services und auf die Kapazität auswirken können. Es gibt zwei Arten der Externalitäten, die im Flughafensektor relevant sind. Dazu gehören Produktivität und Wachstum Externalitäten und Auswirkungen auf die Umwelt.

2.5.1 Produktivität und Wachstum Externalitäten

Die Existenz der potentiellen positiven Externalitäten wurde dort identifiziert, wo die Flughafenqualität mit der Motivation, das Unternehmen in der Großbritannien niederzulassen, verbunden ist. Diese Unterstützung der britischen Wirtschaft wirkt sich gleichzeitig auf den Handel zwischen UK und anderen Ländern aus. Änderungen in Reisekosten und Servicequalität können die Produktivität und Wohlfahrt beeinflussen. Das wesentliche Element bezüglich der Attraktivitätserhöhung von Flugreisen ist die Verbesserung der Erfahrungen. Es kann durch die Änderung in Kosten, Reisezeit oder Qualitätslevel der Dienstleistungen geschehen. Die erhöhte Produktivität können wir mit zusätzlichem Export im Transportbereich assoziieren. Zu

den weiteren Effekten gehört: sinkende Arbeitslosigkeit, Reduzierung der Flugverspätungen, Zuverlässigkeit, etc.

2.5.2 Umwelt Externalitäten

In dieser Gruppe der Externalitäten finden wir die Luftverschmutzung oder die Lärmentstehung, die durch die Flughafentätigkeit und Entwicklung des Flughafensektors entstehen. Das Regierungsziel ist, eine Balance zwischen den lokalen sowie nationalen Nutzen und den lokalen Umweltkosten zu finden. Vor allem diejenigen, die in der Nähe eines Flughafens wohnen, können deutlich diese negativen Effekte der Flughafentätigkeit spüren. Besonders die Elemente wie Klimaänderungen, Gesundheit, Lebensqualität und die Natur sollten beigezogen werden, wenn die Auswirkungen aus den Flughafenaktivitäten definiert und analysiert werden. Die Flughafenindustrie und die Entwicklung produzieren unvorteilhafte Effekte auf die Umwelt. Folgende Externalitäten werden mit der Flughafenindustrie assoziiert: lokaler Lärm, lokale Luftqualität, Klimawandel und andere Auswirkungen (z. Bsp. Lebensraum, Biodiversität, etc.). Es ist klar, dass die Entwicklung im Flughafensektor und seine Tätigkeit eine signifikante Auswirkung auf unsere Umwelt haben.

2.5.2.1 Klimawandel

Besonders die Produktion von CO₂ im Flughafensektor trägt zum Klimawandel bei. Die Emissionen werden durch die Ineffizienz der Warteschleifen erhöht, die sich bei der Landung der Flugzeuge bilden. Das kommt häufig auf den überfüllten Flughäfen vor, oder auf

Flughäfen, deren Bahnkapazität voll ausgenutzt ist. Die Regierungsstrategie ist auf die Reduzierung der CO₂ Emissionen ausgerichtet. Nach dem Regierungsschema ist jeder verpflichtet, eine “Karbon” Bewilligung zu kaufen, damit er eine bestimmte Menge an Emissionen produzieren kann. Die Beteiligung an dieser Strategie sollte sichern, dass die Kosten der Klimaänderungen in die Investitionsentscheidungen einbezogen werden. Entweder direkt, durch Einkaufskosten von Emissionszulassungen (höhere Flughafengebühren), oder indirekt mit Erhöhung der Flugtickets.

2.5.2.2 Lärmbelastung

Lärm aus der Flughafenaktivität ist für die Bewohner, welche in der Nähe des Flughafens leben, ein erhebliches Problem. Derzeit gibt es keine gesetzlichen Grenzwerte über die maximale Lärmbelastung. Flughäfen variieren sehr stark in Größe, Art und Ausmaß der Tätigkeit und in ihren örtlichen Gegebenheiten, so dass „one fits all“ Ansatz für die Lärmreduzierung nicht angemessen wäre.

2.5.2.3 Luftqualität

Im Gegensatz zu Lärm ist die Luftqualität durch europäische und nationale Gesetze reguliert. Ihre Grenzwerte sind als fixer Konzentrationslevel definiert.

3 Merkmale des britischen Flughafensektors

Der Zivilluftfahrtsektor setzt sich aus planmäßigen, außerplanmäßigen und kommerziellen Dienstleistungen (Passagiertransport, Luftfracht, etc.) zusammen. Dieses Service wird als General Aviation (allgemeine Luftfahrt) bezeichnet.

3.1 Änderungen im Passagier- und Frachttransport im Laufe der Zeit

Die britische Luftfahrtindustrie hat ein starkes historisches Wachstum erlebt. In den vergangenen 30 Jahren hat sich der Passagiertransport verfünffacht und erwirtschaftet £ 13 Milliarden jährlich.⁶ In der Abbildung 1 sind die Änderungen der Passagierzahlen zwischen den Jahren 1981 und 2007 dargestellt. Es ist offensichtlich, dass die Tendenz zwar steigend ist aber nicht konstant. Man kann Perioden sehen, in denen sich das Wachstum verlangsamt hat, aber auch die Periode zwischen den Jahren 1990 und 1991, wo die Anzahl der Passagiere rückläufig war.

⁶ Vgl. Department of Transport, Reforming the Framework for the economic regulation of UK Airports, S.16

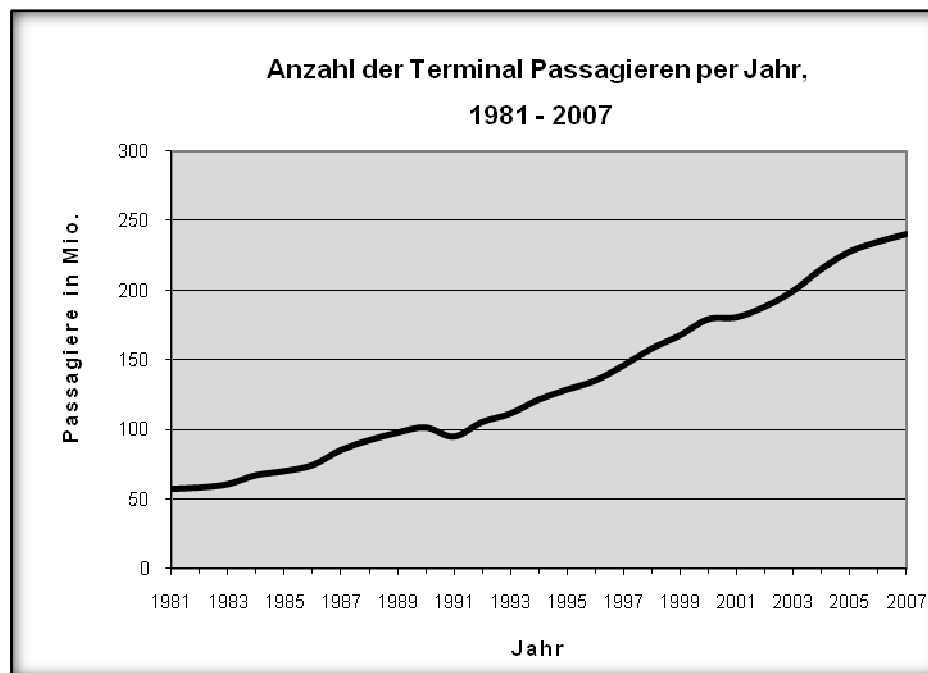


Abbildung 1: Anzahl der Terminal Passagieren per Jahr, 1981-2007

Quelle: Statistik Daten der Civil Aviation Authority, www.caa.co.uk

Die Nachfrage nach Frachttransport war auch steigend, vor allem in den 1990er Jahren und ab dem Jahr 2004 ist sie relativ stabil.⁷ Das starke Wachstum reflektiert eine Reihe von Faktoren: Anstieg in der Nachfrage nach Flugreisen, allgemeines Wirtschaftswachstum, niedrige Preise, Liberalisierung des Flughafensektors in Großbritannien und USA und die Ausbreitung des Flugnetzes. Für die nächsten 30 Jahre wird ein weiterer Anstieg vorhergesagt. Es ist auch zu erwarten, dass sich das Wachstum in einigen Perioden verlangsamen wird, wo die Flughafenbetreiber wirtschaftliche Risiken wagen müssen.

⁷ Reforming the framework for the economic regulation of UK airports, March 2009, S.17

3.2 Größe und Lage der Flughäfen

In Großbritannien gibt es eine große Anzahl an Flughäfen, die im Bezug auf Größe und Lage variieren. Im Jahr 2007 waren es 40 Flughäfen mit Linienverkehr. Abbildung 2 zeigt die Zahl der Passagiere bei mittelgroßen und großen Flughäfen. Es ist zu sehen, dass es zwei Größenklassen gibt. Die erste Gruppe hat mehr als 20 Mio. Passagiere jährlich (Heathrow, Gatwick, Stansted und Manchester) und die restlichen Flughäfen haben weniger als 10 Mio. Passagiere pro Jahr transportiert.

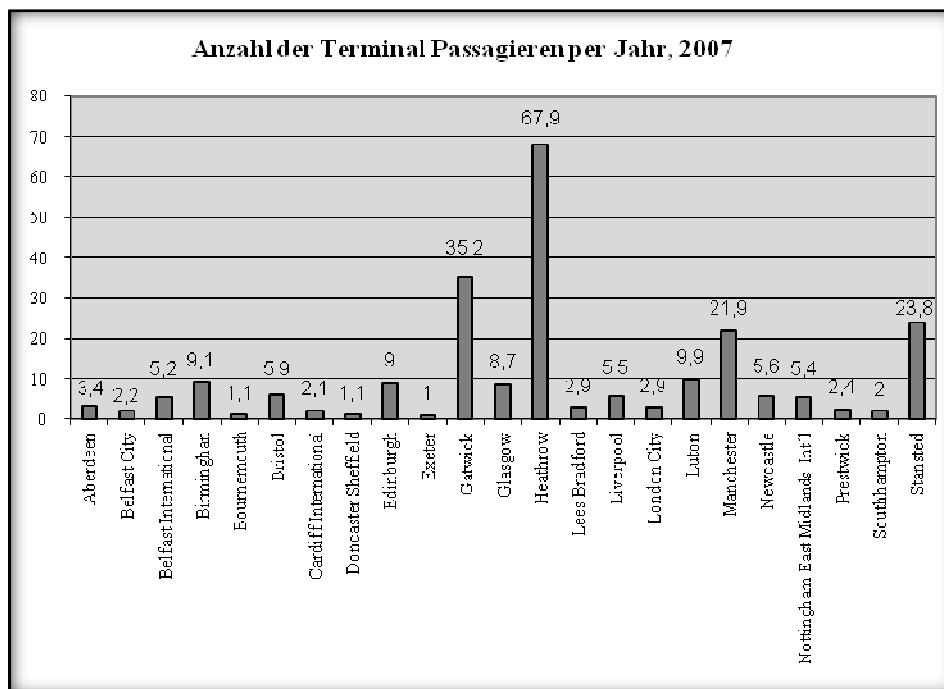


Abbildung 2: Anzahl der Terminal Passagieren per Jahr, 2007

Quelle: Department of Transport, Reforming the framework for the economic regulation of UK airports, March 2009, S.18

Flughäfen betreiben auch Frachttransport und befördern Güter auf verschiedene Weise. In der Tabelle1 ist ersichtlich, dass der Heathrow Flughafen die überwiegende Menge der Güter mit Passagierflugzeugen befördert und sehr wenig mit Frachtflugzeugen. Im Gegensatz zu Heathrow oder Gatwick, verwendet Nottingham und Stansted deutlich mehr Frachtflugzeuge, um Güter zu transportieren. Die Flughäfen unterscheiden sich zusätzlich auch in der Lage und Entfernung von Großstädten und Wirtschaftszentren. Die überwiegende Mehrheit der Flughäfen ist im Süd-West England situiert.

Tabelle 1: Frachttransport in Tsd. Tonnen per Jahr 2007

Flughafen	Passagierflugzeug	Frachtflugzeug	Gesamt
Heathrow	1237	74	1311
Nottingham	0,2	274,6	274,8
Stansted	1,5	202,3	203,8
Gatwick	168,6	2,5	171,1
Manchester	86,2	79,1	165,3
Belfast International	0,5	38	38,5
Luton	1,5	36,6	38,1
Prestwick	0	31,5	31,5
Kent International	0	28,4	28,4
Edinburgh	0,8	18,5	19,3
Birmingham	11,9	1,7	13,6
Coventry	0	7,5	7,5

Quelle: Reforming the framework for the economic regulation of UK airports, March 2009

Notiz: Tabelle enthält Flughäfen, die mit mehr als 7.000 Tonnen Fracht pro Jahr handeln. Es gibt weitere 37 Flughäfen mit weniger als 7.000 Tonnen Fracht.

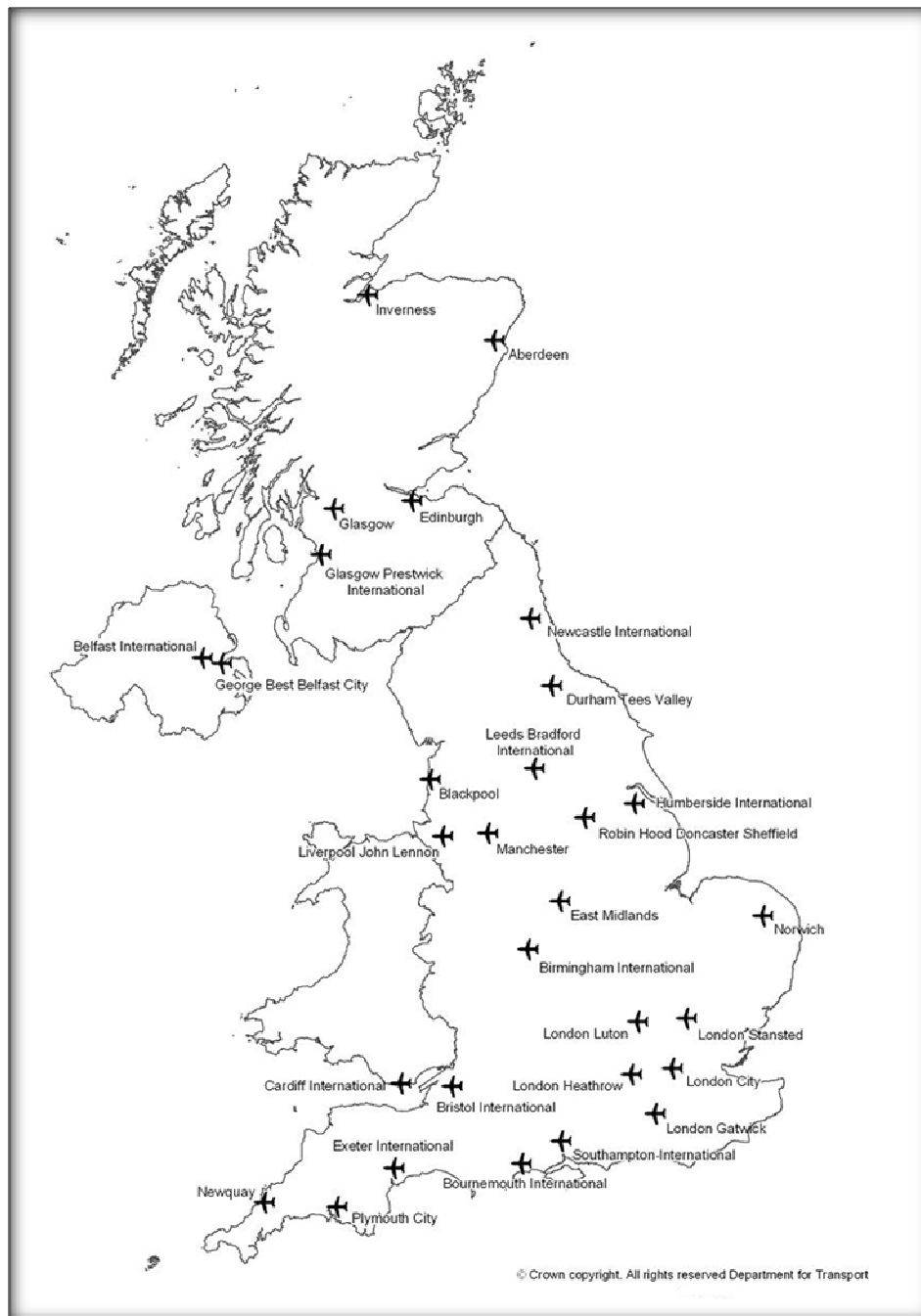


Abbildung 3: Flughafenstandorte in UK

Quelle: Department for Transport, www.dft.gov.uk

4 Der institutionelle Rahmen

Am Anfang der 1980er Jahren war eine Flugreise für die meisten Menschen ein Luxusgut. Die Gesamtanzahl an Passagieren (Abreise und Ankunft), die die britischen Flughäfen im Jahr 1998 transportiert haben, liegt bei 141,7 Mio. Im Jahr 2008 waren es über 212,6 Mio.⁸ Damals haben Kunden ihre Flüge meistens über einen Reiseveranstalter gebucht, was natürlich die Auswahl an Destinationen sowie an Anbietern sehr limitiert hat. Zum Beispiel die Fluggesellschaft British Airways war die einzige Gesellschaft, die damals befugt war, internationale Flüge anzubieten. Der größte Teil des Luftverkehrs wurde von der Regierung kontrolliert. British Airways war eine staatliche Fluglinie und hatte 65% der Gesamtleistung der britischen Flughafenindustrie produziert. Auch British Airport Authority war im staatlichen Besitz und hatte die Kontrolle über die meisten Flughäfen in Großbritannien: Heathrow, Gatwick⁹, Stansted, Glasgow, Aberdeen, Edinburgh und Prestwick. Die restlichen Flughäfen waren in Besitz von den lokalen Behörden.

⁸ Vgl. Department of Transport, Transport Statistics Great Britain, 2009

⁹ Gatwick wurde im Dezember 2009 dem spanischen Unternehmen Ferrovial verkauft.

4.1 Privatisierungsprozess

Der Airport Act aus dem Jahr 1986 definiert die derzeitige Struktur des Flughafensektors in Großbritannien. Der Privatisierungsprozess wurde im Jahr 1985 angekündigt. Damals waren fast alle Flughäfen entweder im Besitz der British Airport Authority (BAA) oder im Besitz der lokalen Behörden.

BAA hat den größten Marktanteil und besitzt derzeit insgesamt sechs Flughäfen, zwei in London Region (Heathrow, Stansted), drei in Schottland (Aberdeen, Edinburgh, Glasgow) und Southampton. Im Jahr 1987 wurden alle Kapitalanteile dem privaten Sektor übertragen und BAA hat sich in BAA plc¹⁰ gewandelt. Nicht alle Flughäfen wurden dem privaten Sektor verkauft. Dazu gehört der Manchester Flughafen, der im Besitz einer öffentlichen Unternehmensgruppe in Northwest England ist. Somit ist Flughafenindustrie in Großbritannien eine privat-public Mixindustrie mit Dominanz des Privatbesitzes. In der Zeit der Privatisierung wurde beobachtet, dass viele Flughäfen auf Grund der natürlichen Monopolstellung¹¹ eine signifikante Marktmacht haben. Um die Marktmacht in Grenzen zu halten und den Missbrauch der Macht zu vermeiden, war es notwendig, ein optimales Regulierungssystem zu schaffen. Laut dem Gesetz Airports Act 1986 wurde festgelegt, welche Flughäfen reguliert werden sollen. Es ist zu dem Schluss gekommen,

¹⁰ „plc“ – Bezeichnung für eine Aktiengesellschaft

¹¹ Natürliches Monopol liegt vor, wenn ein einzelnes Unternehmen Menge x zu niedrigeren Kosten produziert werden kann als zwei oder mehrere Unternehmen (Subaditivität).

dass auf den Flughäfen: Manchester, Heathrow, Gatwick und Stansted eine Price Cap Regulierung stattfinden soll.¹²

4.2 Civil Aviation Authority

Die Civil Aviation Authority (CAA) ist ein öffentliches Unternehmen und wurde vom Parlament im Jahr 1972 gegründet.¹³ CAA ist ein unabhängiger Regulator und Anbieter von Dienstleistungen im Flughafensektor. Seine Tätigkeit umfasst folgende Bereiche: Marktregulierung, Luftraumpolitik, Regulierung der Sicherheit sowie Konsumentenschutz. Die Britische Regierung fordert, dass ihre Kosten grundsätzlich nur durch Einnahmen aus ihrer Tätigkeit gedeckt werden. Im Gegensatz zu anderen Ländern gibt es in Großbritannien keine staatliche Finanzierung. In den letzten Jahren hat sich die Position der Civil Aviation Authority verstärkt und wird weltweit als erstklassiger Regulator bezeichnet. Ihre gesetzliche Macht und Funktionen haben sich unter der Britischen und Europäischen Legislative entwickelt. Zu den oben genannten Funktionen gehören: Vergabe von Lizenzen, Überprüfung der Finanzlage von Fluggesellschaften, Instandhaltung, Flugzeugdesign, Ratgeber, Bestimmung der Richtlinien für die Luftraumnutzung besonders in Bezug auf die Bedürfnisse der Passagiere und die nationale Sicherheit mit Rücksicht auf die ökonomischen und ökologischen Faktoren, Regulierung der Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Stansted), repräsentiert Interessen der Verbraucher, führt wirtschaftliche und wissenschaftliche Forschung durch, generiert Statistikdaten, etc.

¹² Seit 2009 unterliegt Manchester der Price Cap Regulierung nicht mehr.

¹³ <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1>, [Zugang 27.9.2010, 17:36]

- CAA gewährleistet, dass alle Standards im Flughafensektor festgelegt sind und verfolgt werden.
- CAA reguliert Fluggesellschaften, Flughäfen und ökonomische Aktivitäten in der Flughafenindustrie, sichert ihre Diversität und sorgt für Konkurrenzfähigkeit des Flughafensektors.
- CAA verwaltet das Britische Reisesicherungssystem, Lizenzierung der Fluggesellschaften und befasst sich mit Konsumentenproblemen.
- CAA bringt zivile und militärische Interessen zusammen, um Luftraumbedürfnisse von jedem einzelnen Nutzer gerecht zu sichern.

4.2.1 Struktur

Die Civil Aviation Authority ist eine einzigartige Quelle von Fachkenntnissen und hat über 1.000 Mitarbeiter.¹⁴ Die CAA ist in vier Gruppen aufgeteilt: Safety Regulation Group, Economic Regulation Group, Directorate of Airspace Policy und Consumer Protection Group. Sie hat die Abteilung für Umweltforschung und die Konsultationsabteilung gegründet und diese stehen ihr bei Problemlösungen jederzeit zur Verfügung.

¹⁴ <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=286&pagetype=90&pageid=798>, [Zugang am 9.10.2010, 18:41]

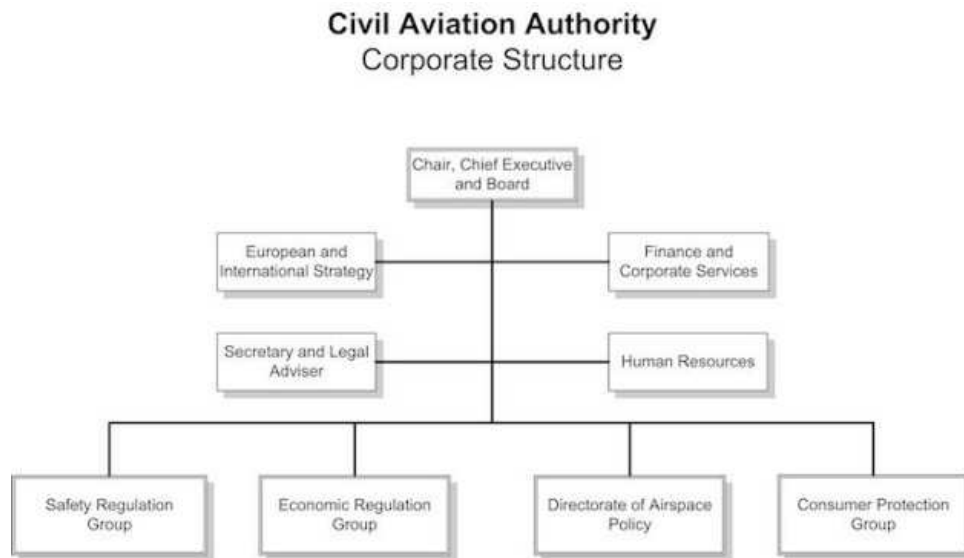


Abbildung 3: Struktur der Civil Aviation Authority

Quelle: www.caa.co.uk

4.2.1.1 Safety Regulation Group

Die Rolle der Sicherheitsgruppe ist die Standards zu sichern und zu sorgen, dass alle Standards möglichst kosteffizient erzielt werden. SRG muss sicherstellen, dass Flugzeuge ordentlich entworfen und produziert werden; Fluggesellschaften kompetent und qualifiziert sind, die Flugbesatzung, Flugkontrolloren, Wartungsingenieuren über Fachkenntnisse verfügen und leistungsfähig sind; Flugplätze für den Flughafenbetrieb vorhanden sind, Flughafenservice sowie allgemeine Luftfahrttätigkeiten den erforderlichen Sicherheitsstandards entsprechen. Um die Aktivitäten zu überwachen, wurde ein Team von Spezialisten eingestellt, die über umfangreiche Fachkenntnisse verfügen. Sie sind fähig ein Flugzeug zu fliegen, testen Flugzeuge, um sie dann zu bewerten, sind in der Lage die Wartung des Flugzeuges durchzuführen,

beteiligen sich bei einem Flugzeugentwurf, sind Flugprüfer und Verkehrskontrolleure und haben Qualifikation auf dem Gebiet der Medizin in der Flugindustrie.

4.2.1.2 Economic Regulation Group

Die ERG Gruppe reguliert Flughäfen, Flugservice sowie Fluggesellschaften und macht Vorschläge über die Flugpolitik aus ökonomischer Sicht. Die Hauptaufgabe ist die Liberalisierung zu fördern, die Restriktionen der Regierung abzubauen, den Markteintritt leichter zu machen, die optimale Versorgung des Marktes sowie Regulierung des Flughafensektors zu erleichtern. Diese Regulierungsgruppe handelt als Regierungsberater, sammelt, analysiert und publiziert statistischen Daten über Flughäfen und Fluggesellschaften.

4.2.1.3 Directorate of Airspace Policy

Die DAP Gruppe ist für die Navigation, Kommunikation, Planung und Regulierung des britischen Luftraumes verantwortlich. Sie sorgt für einen sicheren und effizienten Ablauf der Flughafenaktivitäten. Sie beschäftigt Experten für militärische und zivilrechtliche Angelegenheiten, die über ausreichende Erfahrungen in verschiedenen Bereichen (Rekreation, Militär, Business, Handel) der Flughafenindustrie verfügen. Die Bedürfnisse aller Nutzer werden an die nationalen, ökonomischen und ökologischen Sicherheitsnormen angepasst.

Die Umwelt- und Konsultationsabteilung (ERCD) steht der DAP Gruppe zur Verfügung und bietet eine Reihe von Dienstleistungen im Umweltbereich des Flughafensektors. In erster Linie bietet ERCD technische Beratung für das Ministerium für Transport. Weiters hilft sie

mit ihren Diensten auch allen anderen, die mit Umweltproblemen konfrontiert sind. Seine Expertise umfasst folgende Bereiche: Lärmüberwachung, Lärm und Emissionsproduktion und Forschung der Lärmeffekten auf unsere Gesundheit.

4.2.1.4 Consumer Protection Group

Aufgaben der Verbraucherschutzgruppe sind:

- Regulierung der Finanzen und Tauglichkeit von Reiseveranstaltern, die Flugreisen und Reisepakete in Großbritannien verkaufen.
- Leitung des größten Systems für Konsumentenschutz, Lizenzierung der Reiseveranstalter (ATOL).
- Lizenzierung der britischen Fluggesellschaften.
- Durchsetzung von bestimmten gesetzlichen Vorschriften und Regeln um Konsumenten zu schützen.

4.2.2 Der Gesetzesrahmen

Die CAA Autorität arbeitet unter dem Regulierungsrahmen mit internationalen Standards, die die International Civil Aviation Organisation festgelegt hat. Eine weitere Richtlinie für Marktregulierung bildet die Britische und Europäische Legislative. Beide Legislativen definieren die Rolle der CAA Autorität.

4.2.2.1 Die Britische Legislative

Das Gesetz Civil Aviation Act aus dem Jahr 1982 bildet die Grundlage für den Regulierungsrahmen. In der Britischen Legislative sind folgende

Funktionen der CAA Autorität verankert: Lufttransportlizenzierung, Lizenzierung der Reiseveranstalter (ATOL System), Versorgung von Informationen und Hilfsstelle für Außenminister und Treffen von finanziellen Maßnahmen.

Im Gesetz Airports Act 1986 Teil 4 ist festgelegt, welche Rolle Civil Aviation Authority bei der Flughafenregulierung annehmen soll. Das Gesetz Transport Act 2000 Teil 1 definiert die Rolle der CAA bei der Regulierung von Transportservice, Planung und Luftraumregulierung.

Viele andere Funktionen, die sich speziell auf Sicherheit beziehen, sind in den sekundären Gesetzen festgelegt wie z. Bsp. Air Navigation Orders unter dem Paragraf 60 aus dem Gesetz Civil Aviation Act 1982.¹⁵

4.2.2.2 Die Europäische Legislative

Die Macht der CAA Autorität geht auch aus der Europäischen Legislative heraus, wo diverse Sicherheitsregelungen verankert sind. Gleichzeitig legt die Europäische Legislative diverse Funktionen der CAA Autorität fest, z. Bsp. Überwachung der Richtlinienumsetzung oder Lizenzierung der Fluglinien.

4.2.3 Modernisierungspläne

Die CAA arbeitet an einer Reihe von Initiativen, um weiterhin ihre Regulierungstätigkeit und Geschäftsprozesse zu verbessern. Das neue E-Business Programm sollte eine IT-Umgebung schaffen, die den Kunden eine direkte Interaktion mit dem Business System ermöglichen soll. Kunden werden somit über ein sicheres Transaktionssystem ihre

¹⁵Auszug aus dem Gesetz Civil Aviation Act 1982 befindet sich im Anhang

Lizenzen und Zulassungen beantragen, oder Ihre persönlichen Daten verwalten können. Kunden werden mit gewünschten Informationen versorgt. Es wird besonders auf die Bedürfnisse der Kunden geachtet. Auf diesem Weg wird der Informationsaustausch gewährleistet.

5 Regulierung in Großbritannien

5.1 Entwicklung der Marktregulierung

Es gibt zwei Arten der Regulierung, die im Flughafensektor am meisten verwendet werden. Die kostenorientierte Rentabilitätsregulierung oder auch Rate of Return¹⁶ (ROR) genannt und die Anreize stimulierende Price Cap Regulierung. Länder wie Belgien, Holland oder Canada haben die ROR Regulierung übernehmen. Die Price Cap Regulierung nimmt Platz auf den britischen, australischen oder dänischen Flughäfen.¹⁷ Die Price Cap Regulierung hat sich als populäre entwickelt. Sie ist für das Unternehmen motivierend und schafft Anreize für Kosteneffizienz. Die ökonomische Regulierung in Großbritannien hat im Jahr 1984 im Telekommunikationssektor und zwei Jahre darauf (1986) im Flughafensektor angefangen.¹⁸ Zu den wichtigsten Entwicklungen seit dem Jahr 1986 gehören:

- *Die Struktur der Regulierungsbehörden* – Die meisten britischen Regulierungsbehörden haben eine „Board“ Struktur, welche sich aus exekutiven und nichtexekutiven Organen zusammensetzt.

¹⁶ Notiz: für die genaue Definition siehe Anhang

¹⁷ Notiz: die Regulierungsmethoden auf den europäischen Flughäfen sind in der Tabelle im Anhang eingeführt.

¹⁸ Vgl. Department of Transport Reforming the framework for the economic regulation of UK airports, 2009, S. 23

- *Soziale und ökologische Rollen* – Es hat immer eine größere Anzahl an Regulatoren gegeben, die sich mit Umweltfragen beschäftigt haben, um die Regierungsziele im Sozial- und Umweltbereich zu erreichen.
- *Wettbewerb und sein breiter Einsatz* – Die Forschung von anderen Wirtschaftszweigen hat gezeigt, dass die Anwendung des Wettbewerbs auch in Bereichen, die vorher als Monopol betrachtet waren, anwendbar ist.
- *Vielfältigkeit und Komplexität der Finanzstruktur* – Regulierte Unternehmen haben zunehmend zu einer finanziell ausgerichteten Struktur gewechselt, was für die Regulierungsbehörde eine neue Herausforderung war und eine Diskussion über den Konsumentenschutz angeregt hat.
- *Allgemeines Wettbewerbsrecht* – Im Jahr 1998 wurde das Wettbewerbsrecht mit Anwendung in allen Wirtschaftssektoren Großbritannien (Competition Act 1998) vorgestellt. Handelsverkehr Büro (Office of Trading) und andere Regulierungsbehörden waren für die Durchsetzung des Wettbewerbsrechtes verantwortlich.

5.2 Grundsätze der Regulierung in Großbritannien

Das Ministerium für Transport bestimmt, welcher Flughafen „designated“ ist. Flughäfen sind dann „designated“, wenn sie über ausreichende Marktmacht verfügen und eine dominante Position auf dem Markt haben. Preise, die die Flughäfen verlangen, werden reguliert, damit es zu keinem Missbrauch der Macht kommen kann und keine

übertrieben hohe Preise verlangt werden. Ohne Markregulierung würde die Gefahr bestehen, dass die Qualität der Serviceleistungen, sowie die Anreize zu investieren sinken würden. Die Civil Aviation Authority ist für die Price Cap Setzung verantwortlich.

Angesichts der Wettbewerbsstärke sind derzeit „designated“, und somit für die Price Cap Regulierung vorgesehen, nur drei Flughäfen (Heathrow, Gatwick und Stansted). In der Vergangenheit wurde auch der Manchester Flughafen reguliert. Die restlichen Flughäfen, deren Jahresumsatz zweimal in den letzten drei Jahren £ 1 Mio.¹⁹ überschritten hat, müssen eine Zulassung bei der CAA Autorität erwerben, um die Flughafengebühren erheben zu können. Diese Flughäfen unterliegen der Regulierung im § 41 aus dem Airports Act mit ex post Verboten, die im Competition Act 1998, Chapter 2, Article 102 „Prohibition on abuse of dominant position“ verankert sind. Solche Flughäfen sind also nicht Price Cap reguliert. Die Tatsache, dass nur Flughäfen, die als „designated“ bezeichnet sind und deshalb der Price Cap Regulierung unterliegen, ist ein wichtiges Element der Flughafenindustrie in Großbritannien. Derzeit sind Flughäfen auf den Inseln²⁰: Isle of Man und Channel Islands sowie Flughäfen, die Civil Aviation Authority und Regierung besitzt, von der Marktregulierung ausgeschlossen.

Zurzeit gibt es zwei separate und parallele Systeme zur Regelung von wettbewerbswidrigen Verhalten im britischen Flughafensektor.

- § 41 Airports Act 1986

¹⁹ Civil Aviation Authority Economic Regulation of Airport- General Guidance, 2010, S. 1

²⁰ Vgl. Karte im Anhang

- Competition Act 1998 und Artikel 101 und 102 EC Treaty on the Functioning of the European Union

5.3 Kriterien für Price Cap Regulierung

5.3.1 Kriterien für “Designation”

Kriterien, ob ein Flughafen „designated“ ist oder nicht, wurden von der Civil Aviation Authority in der Zusammenarbeit mit Office of Fair Trading und Transport Select Committee ausgearbeitet und in weiterer Folge an das Ministerium für Transport weitergeleitet. Das Ministerium prüft die Kriterien nach und konsultiert sie dann mit dem Außenminister. Derzeitige Kriterien wurden am 31.5.2007 vom Außenminister bestätigt. Die Bezeichnung „designated“ Flughafen ist dann angemessen, wenn nach Ansicht des Außenministers folgende Punkte erfüllt sind:

- Der Flughafen, entweder allein oder gemeinsam mit anderen Flughäfen, eine erhebliche Marktmacht besitzt oder davon auszugehen ist, dass er eine solche Macht in der Zukunft besitzen wird;
- Inländisches oder EC Wettbewerbsrecht sind nicht ausreichend um das Risiko fehlender Regulation und derer Konsequenzen zu adressieren. Ohne Regulierung besteht die Gefahr, dass Flughäfen ihre Preise über dem Wettbewerbslevel erhöhen und ihr Output sowie Qualitätsniveau einschränken können.
- § 40 aus dem Airport Act 1986; das Zustandekommen von schädlichen Wirkungen bringt zusätzliche Leistungen mit sich, die gegenwirkend sind und die Kosten in die Höhe treiben.

5.3.2 Kriterien für „De-Designation“

Die „De- Designation“ ist nach Ansicht des Außenministers dann sinnvoll, wenn eine von den oben genannten Kriterien nicht mehr anwendbar ist.²¹ Bei der Entscheidung über Price Cap Regulierung werden alle relevanten Faktoren sowie internationale Verpflichtungen berücksichtigt. In der Vergangenheit wurde auch der Manchester Flughafen reguliert. Seit dem Jahr 2007 wurde diskutiert, ob die Flughäfen Stansted und Manchester weiterhin der Price Cap Regulierung unterliegen sollen. Es ist zu dem Schluss gekommen, dass der Manchester Flughafen nicht mehr reguliert werden soll. Civil Aviation Authority hat den Außenminister mitgeteilt, dass der Manchester Flughafen die Kriterien für „Designation“ nicht mehr erfüllt. CAA hat den zukünftigen Besitz des Flughafens Manchester sowie den Regulierungsrahmen und die Entwicklung des Flughafensektors in Betracht genommen und hat keine Besorgnis, dass diese Handlung in der Zukunft eine negative Auswirkung haben könnte. Civil Aviation Authority ist somit nicht mehr verpflichtet, Price Cap für die nächste Periode beginnend mit April 2009 festzulegen. CAA war der Meinung, dass das erste Kriterium bei der Entscheidung vollkommen ausreichend wäre.

- Der Manchester Flughafen hat keine signifikante Marktmacht und seine Position scheint sich nicht in absehbarer Zukunft zu ändern;
- Wettbewerbsrecht bildet eine ausreichende Grundlage, die Risiken und Konsequenzen der Nichtregulierung zu adressieren

²¹ Secretary of State/ Department for Transport, Decision on the regulatory status of Manchester Airport, 2008, S. 4

- „Designation“ würde keine zusätzlichen Vorteilen mitbringen, die über den Kosten liegen würden.

5.4 Der Prozessablauf bei Bestimmung der Price Caps

Am Ende einer fünfjährigen Periode muss die CAA eine neue Modifizierung vornehmen und ein neues Maximum „Price Cap“ festlegen. Diese festgelegten Beträge werden als Flughafengebühren von dem Flughafenbetreiber in den nächsten fünf Jahren erhoben. Bevor irgendwelche Änderungen vorgenommen werden, muss die CAA ihre Vorschläge der Wettbewerbskommission vorlegen. Diese gibt ihre Empfehlungen in Bezug auf die Höchstbeträge an die CAA Autorität weiter und gleichfalls analysiert sie die Tätigkeit einzelner Flughäfen und prüft nach, ob öffentliche Interessen in der vorherigen Periode nicht verletzt worden sind, oder ob nicht die Gefahr besteht, dass der Flughafenbetrieb gegen die Interessen ausgerichtet werden kann.

6 Die Price Cap Regulierung

Die Price Cap Regulierung ist ein Verfahren zur Einschränkung der Preisentwicklung und wird meistens auf privatisierten Flughäfen verwendet. Price Caps sind nicht häufig auf öffentlichen Flughäfen zu sehen.

Der Regulierer setzt eine Obergrenze „Price Cap“ fest. Das Unternehmen kann seine Preise nur so setzen, dass der Price Cap nicht überschritten wird. Im Prinzip werden Price Caps nicht nur für einzelnes Gut festgelegt, sondern auch für ganze Körbe von Gütern und zwar mit Hilfe eines Indexes. Im zweiten Fall können sich die Preise der einzelnen Güter ändern, aber nur solange der Index nicht verletzt wird. Preisindizes werden für die jeweilige Periode mittels eines Anpassungsfaktors angepasst. Sollte es sich um längere Intervalle (mehrere Jahre) handeln, können auch die Anpassungsfaktoren neu bestimmt werden. Es gibt hier eine Informationsasymmetrie, da das Unternehmen im Vergleich zu dem Regulator über mehr Information (z. Bsp. Nachfrage, Kosten) verfügt. Die Price Cap Regulierung ist eine Mischung aus Bayesschen²² und nicht Bayesschen²³ Verfahren. In einer

²² Bayessche Verfahren (Regulierungsverfahren Baron & Myerson):
Wahrscheinlichkeitsverteilung für künftige Ereignisse und dadurch eine ungefähre Abschätzung der Kosten

statischen Umgebung wird Price Cap Regulierung als nicht Bayessches Verfahren (RPI) und in einer dynamischen Umwelt als Bayessches Verfahren (RPI- X) betrachtet. Der Regulator schaut sich Rentabilität der letzten fünf Jahren an und dann bestimmt der X Faktor. Acton und Vogelsang (1989)²⁴ haben die Merkmale der Price Cap Regulierung folgend determiniert:

- Der Regulator setzt einen Preis sog. Price Cap fest. Das regulierte Unternehmen kann seine Preise unter dem Price Cap, oder auf den gleichen Level setzen und kann jeglichen Profit, den das Unternehmen bei diesem Preis erwirtschaftet hat, auch behalten, was bei einer Rentabilitätsregulierung (ROR) nicht der Fall ist.
- In einem Mehrproduktfall kann der Regulator einen aggregierten Price Cap für ganze Güterkörbe definieren. Der Price Cap nimmt die Form eines Indexes an, oder wird als gewichteter Preisdurchschnitt berechnet. Das jeweilige Unternehmen kann die Preise ändern, muss sie aber so anpassen, dass der Index nicht ansteigt.
- Der Regulator kann die Price Caps über die Zeit anpassen. Zum Beispiel wird der Price Cap mit dem Index der Inputpreise geknüpft.
- Bei längeren Intervallen kann der Regulator die Price Caps ändern. Er muss aber bestimmte Faktoren wie Nachfrage, Kosten und Profit Bedingungen des Unternehmens in Betracht nehmen.

²³ Nicht Bayessche Verfahren (Subventionsmechanismen: Sappington & Sibley, Finsinger & Vogelsang, Loeb & Magat): keine a-priori Wahrscheinlichkeit, Optimierung nur durch Anpassungen

²⁴ Train, K. Optimal Regulation: The Economic Theory of Natural Monopoly, 1991, S.317

Die Price Cap Regulierung ist zukunftsorientiert. Es beinhaltet Prognosen der Inflations- und Produktivitätsentwicklung und verzichtet auf die Kostenüberprüfung der Tarife aus der Vergangenheit. Diese Art der Regulierung ist preisbezogen. Das heißt, dass die Preise und nicht das Verhältnis Kosten- Erlöse reguliert werden. Sollte ein Unternehmen effizienter als der X Faktor arbeiten, erwirtschaftet er Mehrelöse. Sollte aber das Unternehmen unter dem X Faktor wirtschaften, trägt das Unternehmen Defizite. Auf diese Weise ist das Unternehmen gezwungen, effizient zu arbeiten und dadurch die Kosten zu senken. Somit generiert das Unternehmen Gewinne. Ein weiteres Positivum ist die Produktionserhöhung und ein relativ geringerer Bedarf an Informationen.

6.1 Das britische Konzept der Price Cap Regulierung

Die Civil Aviation Authority verwendet für die Price Cap Regulierung eine „Stand-alone“ Methode. Es gibt also keinen uniformen Price Cap für alle „designated“ Flughäfen. Es bedeutet, dass CAA individuelle Price Caps festsetzt. Price Caps setzen sich aus aeronautischen Kosten wie z. Bsp. Gebühren für Ladung sowie für Start und Abstellen von Flugzeugen, Passagier- Check- In, Pass- und Zollkontrollen, etc. zusammen. Nach dem Gesetz aus dem Jahr 1986 ist Civil Aviation Authority für die Festlegung der Obergrenzen für Gebühren auf „designated“ Flughäfen verantwortlich. Das Konzept für die Price Cap Regulierung heißt RPI-X Konzept. Das RPI-X Konzept wurde ursprünglich von Professor Stephen Littlechild (1983) im

Telekommunikationssektor angewendet. RPI ist ein Verbraucherpreisindex (retail price index) und der Faktor X bezeichnet die Effizienzerhöhung und wird üblicherweise von der Regulierungsbehörde festgelegt. Die Preisentwicklung wird durch den Faktor RPI-X begrenzt, um Effektivitätsanreize zu schaffen.

Im Laufe der Zeit hat sich das RPI-X Model weiterentwickelt und heutzutage finden wir es in verschiedenen Formen. Die Civil Aviation Authority hat den „Baustein“ Ansatz übernommen, um den maximalen Level der Flughafengebühren sog. „Price Caps“ einzuschätzen. Diese Methode wird als Regulatory Asset Base (RAB) Methode bezeichnet. Es handelt sich um einen „market transfer approach“. Die RAB Methode ist ein gut etabliertes Konzept im Bereich der Regulierung im Flughafensektor und ist auf der Seite der Investoren leicht zu verstehen. Sie hilft eine Umwelt mit Investitionsanreizen zu schaffen. Um die Price Caps zu berechnen, müssen wir Regulated Asset Base (RAB), Operating Cost (OPEX) und Capital Expenditure Costs (CAPX) kennen. Kapitalaufwand CAPEX wird mit RAB Basis zusammenaddiert und die jeweiligen Abschreibungen werden subtrahiert. Regulatory Asset Base bestimmt zwei Bausteine der angeforderten Einnahmen und zwar die „return allowance“ (kalkuliert durch die Multiplikation der RAB und Kapitalkosten) und „depreciation allowance“. Diese zwei Blöcke werden dann mit OPEX addiert. Auf diese Weise werden die erforderlichen Einnahmen ausgerechnet. Die Civil Aviation Authority legt dann den maximalen Ertrag pro Passagier fest. Dieser Prozess ist in der Abbildung 4 dargestellt. In diesem Verfahren ist eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften sehr wichtig. Sie werden aufgefordert, eine Diskussion zu führen und alle wichtigen Inputfaktoren

zu besprechen. Vor allem Themen wie Kapazitätsanforderungen, Charakteristika des Outputs, Servicelevel, Möglichkeiten für die Effizienzsteigerung und eventuelle Nachteile, sowie Gründe für Unstimmigkeiten sind der Mittelpunkt der Diskussion. Die RAB Methode kommt in verschiedenen Varianten zum Einsatz, und ist abhängig vom jeweiligen Flughafen, auf dem die Price Cap Regulierung stattfinden soll.

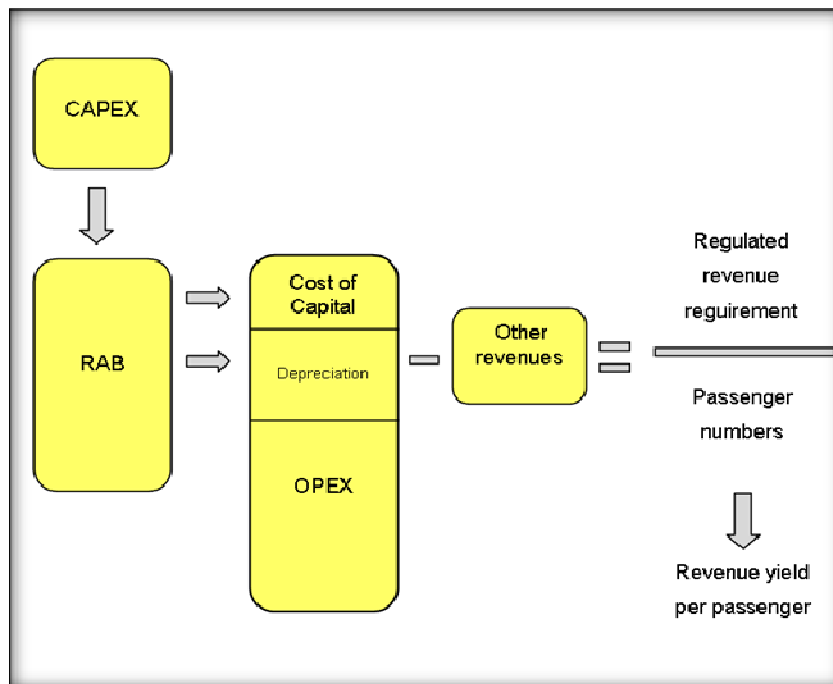


Abbildung 4: Die „Baustein“ Ansatz Regulierung

Quelle: Economic Regulation of Heathrow and Gatwick Airports 2008-2013, Civil Aviation Authority, March 2008, S. 27

Bei Bestimmung der Regulatory Asset Base wird vom Marktwert der Anlagen zum Zeitpunkt der Privatisierung (Wert der Aktien am Tag des Börsengangs abzüglich der Verschuldung) ausgegangen. Die Tabelle 2

enthält die Entwicklung der RAB auf den drei Price Cap regulierten Flughäfen.

Tabelle 2: RAB Entwicklung auf den regulierten BAA Flughäfen

	Heathrow	Gatwick	Stansted	Gesamt
31.März 2005	6.052,70	1.385,00	881,30	8.319,00
31.März 2006	7.223,00	1.432,70	943,30	9.599,00
31.März 2007	8.365,50	1.519,20	1.071,50	10.956,20
31.März 2008	9.232,60	1.559,70	1.184,60	11.976,90
31.März 2009	9.743,00	1.575,60	1.243,00	12.561,60
31.Dezember 2009	10.452,90	-	1.277,60	11.730,50
31.März 2010	10.728,50	-	1.293,00	12.021,50
30.Juni 2010	10.970,60	-	1.308,70	12.279,30
31.Dezember 2010	11.479,00	-	1.339,00	12.818,00

Quelle: www.baa.com, [Zugang am 4.10.2010, 00:36]

6.2 Single Till und Dual Till Regulierung

6.2.1 Aeronautische, nichtaeronautische Gebühren

Flughäfen generieren ihre Erlöse aus zwei Aktivitäten: traditionelle aeronautische Tätigkeit und kommerzielle (konzessionierte) Tätigkeit. Die erste Gruppe beinhaltet folgende Aktivitäten: Landebahnen, Parken von Flugzeugen, Terminals. Die zweite lizenzierte Gruppe der Aktivitäten enthält zum Beispiel die Duty-Free Shops, Autovermietung, Parken, etc. Im Laufe der Zeit sind Erlöse aus den kommerziellen Aktivitäten immer schneller gewachsen als Erlöse aus der traditionellen Flughafentätigkeit und stellen für den Flughafen den größten Teil der Einnahmen dar.

6.2.2 Die Single Till Regulierung

Für die Kalkulation der Price Caps verwendet Civil Aviation Authority den Single Till Ansatz. Es ist eine traditionelle Methode für die Festlegung der Flughafengebühren. Single Till bedeutet, dass sowohl die aeronautische als auch die Erlöse aus anderen Tätigkeiten (z. Bsp. Parkplätze) berücksichtigt werden. Von den erforderlichen Erlösen (Erlöse aus den Flughafengebühren, die für Deckung der Kosten aus der aeronautischer Tätigkeit notwendig sind) werden die erwarteten kommerziellen Erlöse abgezogen. Czerny (2004) hat in seiner Studie gezeigt, dass auf den nicht kapazitätsbeschränkenden Flughäfen die Single Till Regulierung der Dual Till Regulierung aus Sicht der Wohlfahrt dominiert. Ein wichtiger Vorteil des Single Till Ansatzes ist die Schaffung der Anreize für die Ausbreitung der Kapazitäten. Aus

langfristiger Sicht ist das der einzige Weg, um das Wachstum des Profits zu sichern.

6.2.3 Die Dual Till Regulierung

Im Gegensatz zum Single Till Ansatz werden aeronautische und kommerzielle Erlöse separat betrachtet. Price Caps für Flughafengebühren werden nur auf Basis der aeronautischen Erlöse berechnet. Czerny (2004) hat in seiner Studie gezeigt, dass die Single Till Regulierung dominiert. Oftmals wurde über den Einsatz der Dual Till Methode diskutiert. Bis jetzt ist es aber zu keiner Änderung gekommen. Für die Festsetzung der Flughafengebühren bleibt die Single Till Basis weiterhin in Verwendung.

6.3 Regulierung auf Flughäfen der British Airways Authority

Der Airport Act legt den Regulierungsrahmen für britische Flughäfen fest. Der Regulator in der Flughafenindustrie ist die Civil Aviation Authority, welche Price Caps für „designated“ Flughäfen festsetzt. Heathrow, Stansted und Gatwick sind designated und deshalb Price Cap reguliert. Für BAA bedeutet es, dass für die Flughäfen Heathrow und Stansted²⁵ alle fünf Jahre neue Price Caps festgelegt werden müssen. Bevor die Preise festgesetzt werden, prüft CAA zwei Aspekte im Business der British Airways Authority nach. Auf einer Seite macht sie eine Überprüfung der Einnahmen und auf der anderen Seite untersucht sie die Kapitalausgaben der letzten, sowie der vorstehenden Periode, um

²⁵ Gatwick wurde im Dezember 2009 an das spanische Unternehmen Ferrovial verkauft

RAB zu determinieren. CAA muss solche Preiskontrollen anordnen, damit eine effiziente, wirtschaftliche und profitable Operation der Flughäfen gesichert wird. Price Caps sollen auf einem Level festgelegt werden, der investitionsfördernd ist, um die zukünftige Nachfrage zufriedenstellen zu können. Ein weiterer Aspekt, der besondere Aufmerksamkeit verdient, sind die öffentlichen Interessen. Für die Bestimmung der Price Caps ist die Einbeziehung aller dieser Aspekte sehr wichtig. Die endgültigen maximalen Preise für die fünfjährige Periode befinden sich in der Tabelle 3.

Tabelle 3: Die endgültige Entscheidung der CAA über Price Caps
(maximaler Preis per Passagier)

Heathrow	2008 / 2009	2009 / 2010	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013
	£ 12,80	RPI + 7,5% pro Jahr			£ 16,99
Gatwick	2008 / 2009	2009 / 2010	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013
	£ 6,79	RPI + 2% pro Jahr			£ 7,34
Stansted	2009 / 2010	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013	2013 / 2014
	£ 6,53	£ 6,53	RPI + 1,63% pro Jahr		

Quelle: www.baa.com, [Zugang am 13.10.2010, 21:20]

Economic Regulation of Heathrow and Gatwick Airport 200-2013- CAA Decision, 2008, S. 194

6.4 Probleme der Price Cap Regulierung

Die CAA hat einige Bedenken über das gegenwertige Price Cap Regulierungskonzept. Diese Besorgnis bezieht sich vor allem auf das Potenzial der verzerrten Auswirkung auf die Investitionsanreize. Die zweite Problematik ist, dass der festgesetzte Price Cap eines Flughafens die Investitionsentscheidung des anderen beeinflussen kann. Diese beiden Aspekte können Folgewirkungen auf die Entwicklung des Wettbewerbs im Flughafensektor haben.

6.4.1 Die Verzerrung der Investitionsanreizen

Die Civil Aviation Authority hat in den letzten Jahren auf dem Flughafen Stansted verzerrte Auswirkungen auf die Investitionsanreize beobachtet. Wenn die Preise mit dem festgelegten Price Cap limitiert sind, heißt es: je höher die RAB Basis, desto höher der Price Cap. Dieses Konzept kann deshalb Anreize für das regulierte Unternehmen schaffen. Das Unternehmen kann mit seinen Investitionsentscheidungen die zukünftigen Preise beeinflussen. Diese Effekte können zu sowohl Unterinvestierung als auch zu Überinvestierung führen. Das Ausmaß dieses Effektes hängt von mehreren Faktoren ab:

- Das Verhältnis zwischen $WACC^{26}$ (verwendet für die Bestimmung der Preiskontrolle) und den aktuellen Kapitalkosten im Unternehmen: Wenn WACC größer ist als die aktuellen Kapitalkosten, wird der Price Cap dem Flughafen einen

²⁶ WACC - gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz (siehe Anhang)

zusätzlichen Profit zum Investieren ermöglichen und wird ihm zu Überinvestierung stimulieren und et vice versa.

- Der Charakter der Regulierungsmaßnahmen: Sollten andere Regulierungsstimuli vorliegen, die auf die Investitionsentscheidung interagieren, kann es zu Unter- bzw. Überinvestierung kommen.
- Die Glaubwürdigkeit der RAB Basis: Wenn die Glaubwürdigkeit hoch ist, entstehen Anreize auf der Seite der Flughäfen, die Price Caps zu beeinflussen. Es geschieht durch die Erhöhung der RAB Basis mittels Investitionen. Wenn sie gering ist, kann eine Unterinvestierung vorkommen.

Diese Form der Regulierung kann in manchen Fällen unvorteilhafte Anreize bei den Fluggesellschaften kreieren. Die Wettbewerbsnatur des Flughafenmarktes kann einen Druck auf die Fluggesellschaften ausüben, Kosten inkl. Flughafengebühren niedrig zu halten und somit die Preise nach unten zu drücken.

6.4.2 Effekte auf konkurrierenden Flughäfen

Die Civil Aviation Authority hat Bedenken, dass der Price Cap eines Flughafens die Investitionsentscheidungen auf anderen konkurrierenden Flughafen beeinflussen kann. Wenn auf einen „designated“ Flughafen Druck von anderen Flughäfen ausgeübt wird, kann die Price Cap Regulierung zur Unterinvestierung auf dem regulierten Flughafen und zur höheren Investitionen auf dem nicht „designated“ Flughafen führen.

Über eine längere Zeit kann dies systematisch die Entwicklung des Flughafens verzerren, zum Beispiel durch die künstliche Förderung der

Expansion, der regulierten Flughäfen auf Kosten der nichtregulierten Flughäfen. Diese Effekte können zwei Konsequenzen haben:

1. Solch eine Verzerrung könnte den Verbrauchern schaden, da die hochgeschätzten Investitionen mit niederwertigen Alternativen ersetzt werden.
2. Es kann Profitabilität der nichtregulierten Flughafenbetreiber untergraben und potentiell sogar die Natur und das Level des Wettbewerbs zwischen den Flughäfen beeinträchtigen.

7 Alternative Formen der Marktregulierung

Die Flughafenindustrie hat viele spezifische Features, die wir bei der Betrachtung von anderen Formen der Marktregulierung einbeziehen müssen. Zu diesen Merkmalen zählen folgende: Existenz des Wettbewerbs zwischen Flughäfen, Verhältnis zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften, mehrere Quellen der Einnahmen (aeronautische und kommerzielle Dienstleistungen), sowie kapitalintensive Natur der Flughafenindustrie. Alle diese Faktoren wirken sich auf die Investitionsanreize und Entwicklung des Wettbewerbs aus. Es gibt mehrere alternative Ansätze zur Price Cap Regulierung. Diese sind in acht Kategorien aufgeteilt.

7.1 Bottom-up Ansätze

Bottom – up Ansätze orientieren sich bei der Festlegung der Preise nach den Kosten. Diese Kosten setzen sich aus allen zur Produktion eines bestimmten Outputlevels erforderlichen Inputfaktoren zusammen. Durch das Dividieren dieser Kosten mit relevanter Menge erhalten wir den gesuchten Höchstpreis.

7.2 Ansätze mit Aufsicht

Es werden spezifische Regulierungsmaßnahmen angewandt, um die Investitionen eines Unternehmens zu kontrollieren und in weiterer Folge zu analysieren, ob die vorgeschlagen Investitionen optimal und kostengünstig sind.

7.3 Vergleichende Ansätze

In diesem Fall werden die Preise anhand eines anderen vergleichbaren Unternehmens oder Sektors festgelegt. Das wäre zum Beispiel: Festlegung der Preise im Vergleich mit anderen regulierten Flughäfen oder die Festlegung der Preise als Durchschnittskosten innerhalb eines Sektors.

7.4 Durch den Verbraucher getriebene Ansätze

Solche Ansätze verbinden eine Preiskontrolle sehr eng mit Präferenzen der Konsumenten. Entweder durch die Verhandlungen zwischen den Benutzern und dem regulierten Unternehmen oder durch ein marktsignalbasiertes Schema.

7.5 Strukturelle Ansätze

Diese Gruppe der Ansätze berücksichtigt strukturelle Änderungen in der Industrie und/oder parallele Änderungen des Regulierungsrahmens. Die

resultierende Struktur der Industrie wirkt sich auf den Umfang der Preiskontrolle aus.

7.6 Wettbewerbsbasierte Ansätze

Ansätze unter dieser Kategorie repräsentieren Ansätze, die sich auf dem Wettbewerb zwischen Unternehmen beziehen, um eine effiziente und kostenspiegelnde Preissetzung aufzubauen.

7.7 Ex- post Ansätze

Diese Kategorie der Ansätze hat die ex post Intervention zur Folge. Das heißt, die Eingriffe oder eventuelle Sanktionen kommen nur dann zum Einsatz, wenn es nach Meinung des Regulators notwendig ist. Die Preissetzung wird in diesem Fall nicht prior zur Regulierungsperiode, sondern nach dem jeweiligen Zeitraum stattfinden. Derartige Ansätze sehen Preismonitoring vor, um zu sichern, dass die Marktmacht bzw. Dominanz nicht verletzend wirkt. Der Regulator ist befugt auch dann einzugreifen, wenn von der Seite eines Dritten eine Beschwerde kommt.

7.8 Andere Ansätze

In dieser Gruppe befinden sich alle restlichen Ansätze, die in keiner der obengenannten Kategorien reinpassen. Hier finden wir die umsatzgetriebene oder risikoteilende Ansätze.

8 Conclusio

Das derzeitige Regulierungssystem auf den britischen Flughäfen wurde im Jahr 1986 von den Airports Act gegründet. In den letzten Jahren hat sich die Struktur der Flughafenindustrie wesentlich geändert. Noch vor zwanzig Jahren waren britische Flughäfen im öffentlichen Besitz. Die Welle der Privatisierung hat am Ende der 1980er Jahren angefangen. Aus British Airways Authority wurde die Aktiengesellschaft BAA plc. In der Gegenwart operieren die Fluggesellschaften in einer konkurrenzstarken Umwelt. Flughäfen stellen einen Mix aus Privatisierung und Monopolstellung dar. Diese Aspekte spielen eine wichtige Rolle bei der Frage der Regulierung. Vor allem die Marktmacht und Dominanz sind die Hauptfaktoren, welche die Konkurrenzfähigkeit von andern Flughäfen limitieren und stark beeinflussen. Um den Missbrauch der Macht zu vermeiden und gleichzeitig Konsumenten zu schützen, ist es notwendig die Höhe der Flughafengebühren zu regulieren. Preise der regulierten Flughäfen in Großbritannien sind durch die festgelegten Price Caps limitiert. In Großbritannien unterliegen der Price Cap Regulierung nur diejenigen Flughäfen, die als „designated“ bezeichnet werden. Das sind solche Flughäfen, die über Macht und Dominanz verfügen und den größten Teil des Marktes beherrschen. Welcher Flughafen als „designated“ bezeichnet wird, das bestimmt das

Ministerium für Transport (DfT). Derzeit sind Flughäfen Heathrow, Gatwick und Stansted Price Cap reguliert. Sie können ihre Flughafengebühren nicht über den festgelegten Price Cap anheben. Dieser Mechanismus motiviert die Flughafenbetreiber in neue Kapazitäten zu investieren und trotzdem ist es erlaubt ihr ganzen Profit zu behalten. Die einzige Bedingung ist den Price Cap nicht zu überschreiten. Die Price Cap Regulierung baut auf der RAB Methode auf. Dabei wird jeder der drei regulierten Flughäfen individuell betrachtet. Auf Grund der unterschiedlichen Natur der Flughäfen wäre es nicht angemessen, einen „one fits all“ Ansatz anzuwenden. Noch vor der Preisfestlegung ist es notwendig, die vorgeschlagenen Price Caps zu konsultieren. Der britische Regulator CAA kooperiert mit Wettbewerbskommission, die gleichzeitig die wirtschaftliche Lage des jeweiligen Flughafens analysiert. Price Caps werden für eine fünfjährige Periode festgelegt. Häufig wurde auch diskutiert, ob anstatt des Single Till Ansatzes ein Dual Till Ansatz zur Verwendung kommen soll. Bis jetzt liegen keine signifikanten Gründe für das Dual Till Verfahren vor. Der Single Till Ansatz wird vor allem auf Flughäfen verwendet, deren Kapazität nicht beschränkt ist. Dieses Verfahren bringt bessere Wohlfahrtergebnisse mit sich als der Dual Till Ansatz.

Der Flughafensektor hat auf jeden Fall ein Wettbewerbspotential. Um die Konkurrenzfähigkeit zu stärken, ist es erforderlich die schädlichen Effekte der natürlichen Monopolstellung auszuschalten und die Einstiegsmöglichkeit in die Flughafenindustrie zu erleichtern. Auf Grund der Dynamik im Flughafensektor ist eine flexible, proportionale und auf die wirtschaftlichen Umstände angepasste Regulierung der beste Weg, um die Passagierbedürfnisse zufriedenzustellen.

9 Literaturverzeichnis

Bilotkach, V., Clougherty, J. A., Mueller, J., Zhang, A. Regulation, Privatization, and Aeronautical Charges: Panel Data Evidence from European Airports, 2010

Bel, G. und Fageda, X. “Does privatization spur regulation? Evidence from the regulatory reform of European airports”, 2010

Bel, G. und Fageda, X. Privatization, regulation and airport pricing: an empirical analysis for Europe, Journal of Regulatory Economics, 37, 142–16, 2010

Borrmann, J. und Finsinger, J. Markt und Regulierung, München, Verlag Vahlen, 1999

Bottassa, A. und Conti, M. An Assessment on the Cost Structure of the UK Airport Industry: Ownership Outcomes and Long Run Cost Economies, Working Paper n. 35, 2010

British Airways, The Single Till and the Dual Till Approach to the Price Regulation of Airports, 2001

Civil Aviation Authority, Economic Regulation of Heathrow and Gatwick Airports 2008-2013 CAA decision, 2008

Civil Aviation Authority, Stansted Airport CAA price control proposals, 2008

Civil Aviation Authority, Regulation of Stansted Airport 2009-2014 CAA Decision, 2009

Civil Aviation Authority, Economic Regulation of Airports - General Guidance, 2010

Czerny, A.I. Price-cap regulation of airports: single-till versus dual-till, *Journal of Regulatory Economics*, 30, 85–97, 2006

Department of Transport, Reforming the framework for the economic regulation of UK airports, 2009

Department of Transport, Regulating Air Transport: Consultation on Proposals to Update the Regulatory Framework for Aviation, 2009

Department of Transport, Transport Statistics Great Britain, 2009

Europe Economics, Alternative approaches to price cap regulation to minimise distortions to competition and investment incentives, 2008

Europe Economics, Alternative approaches to price cap regulation to minimise distortions to competition and investment incentives, 2010

Gillen, D. Airport Governance and Regulation: the Evolution over Three Decades of Aviation System Reform, October 2008

Knieps, G. und Brunekreeft, G. Zwischen Regulierung und Wettbewerb, 2. Auflage, Physica Verlag Heidelberg, 2003, S. 54

Oum, T.H., Zhang, A. und Zhang, Y. Alternative Forms of Economic Regulation and their Efficiency Implications for Airports, *Journal of Transport Economics and Policy*, 38(2), 217-246, 2004

Piga, C.A. und Bachis, E. Hub Premium, Airport Dominance and Market Power in the European Airline Industry, 2007

Secretary of State/ Department for Transport, Decision on the regulatory status of Manchester Airport, 2008

Senguttuvan, P.S. Impact of Air Transport Liberalization and the role of framing Economic Mechanism in Airport Regulation and Competition – Modern Approach towards Regulating Public Utility Industry, 2005

Starkie, D. und Yarrow, G. The Single-Till Approach to the Price Regulation of Airports, 2000

Starkie, D. Aviation markets: studies in competition and regulatory reform, Ashgate Publishing, 2008

Starkie, D. The Airport Industry in a Competitive Environment: A United Kingdom Perspective, 2008

Train, K. Optimal Regulation: The Economic Theory of Natural Monopoly, 1991

www.caa.co.uk

www.baa.com

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1>, [Zugang 27.9.2010, 17:36]

<http://www.lcacc.org/index.html>, [Zugang am 27.9.2010, 17:47]

www.caa.co.uk/airportstatistics, [Zugang am 27.9.2010, 18:12]

www.opsi.gov.uk, [Zugang am 28.9.2010, 18:45]

http://www.baa.com/portal/page/BAA+Airports%5EAbout+BAA%5EOur+performance%5ETraffic+statistics%5ETen-year+statistics/f3a5ec27b5eee110VgnVCM10000036821c0a____/448c6a4c7f1b0010VgnVCM200000357e120a____/, [Zugang am 4.10.2010, 00:36]

http://www.baa.com/portal/page/BAA+Airports%5EAbout+BAA%5EOur+performance%5ETraffic+statistics%5EDetailed+statistics%5E2009/2dad8d9cecf1b210VgnVCM10000036821c0a____/448c6a4c7f1b0010VgnVCM200000357e120a____/, [Zugang am 4.10.2010, 00:33]

<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=286&pagetype=90&pageid=798>, [Zugang am 9.10.2010, 18:41]

http://www.baa.com/portal/page/About/BAA+Airports%5EAbout+BAA%5EHow+we+do+it%5ERegulation/41f0ec27b5eee110VgnVCM10000036821c0a____/448c6a4c7f1b0010VgnVCM200000357e120a____/%20BAA, [Zugang am 13.10.2010, 21:20]

10 Anhang

A. Natürliches Monopol

Der entscheidende Punkt der Betrachtung ist die Eigenschaft der Subaditivität. Es handelt sich um ein spezielles Merkmal der Kostenfunktion. Eine Funktion ist dann subaditiv in x , wenn die folgende Ungleichung gilt:

$$C(x) < C(x^1) + \dots + C(x^m)$$

Das bedeutet, dass ein Unternehmen die Menge x zu niedrigeren Kosten produzieren kann als von mehreren Unternehmen. Die Aufteilung des Outputs zwischen den Unternehmen ist dabei nicht entscheidend.

Ein Wirtschaftsbereich wird als natürliches Monopol bezeichnet, wenn die Kostenfunktion im gesamten Bereich der Nachfrage subaditiv ist.²⁷

²⁷ Borrmann, J. und Finsinger, J. Markt und Regulierung, 1999, S. 122

B. Rate of Return ROR

Unter der Rentabilitätsregulierung ist dem regulierten Unternehmen erlaubt, eine faire Rentabilität in Kapital zu produzieren. Was der Unternehmer aber nicht kann, ist den Profit über diese erlaubte Rentabilität zu machen. Das Unternehmen kann frei die Menge der Inputfaktoren und deren Preise wählen, solange die Rate of Return nicht überschritten wird.

$$f \Rightarrow \textcircled{(PQ - wL) / K} \longrightarrow \text{kann nicht größer sein als rate of return (f)}$$

$$\pi \leq \textcircled{(f-r) K} \longrightarrow \text{maximaler Profit, der das Unternehmen}$$

produzieren kann

PQ – Erlös

w – Lohnsatz

L – Arbeit

K – Kapital

f – rate of return (erlaubte Rentabilität)

r – Kapitalzinssatz

Unterliegt ein gewinnmaximierender Monopolist der Rate of Return, so wählt er nur Produktion seiner Ausbringungsmenge, x ein ineffizient hohes Kapital – Arbeitsverhältnis $\Rightarrow$ AVERCH JOHNSON EFFEKT²⁸

²⁸ Borrmann, J. und Finsinger, J. Markt und Regulierung, 1999

C. WACC

WACC sind die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten eines Unternehmens. Sie werden für die Bestimmung der Mindestrendite für Investitionsprojekte verwendet. Die Zahlungsüberschüsse der Eigen- sowie Fremdkapitalgeber werden diskontiert, wobei die Renditeansprüche dieser Gruppen berücksichtigt werden. Um den Eigenkapitalwert zu ermitteln, müssen wir den Marktwert des Fremdkapitals vom gesamten Unternehmenswert subtrahieren.

$$\text{WACC} = \text{EK/GK} * k_{\text{EK}} + \text{FK/GK} * k_{\text{FK}} * (1-s)$$

EK - Eigenkapital

FK - Fremdkapital

GK - Gesamtkapital

k_{EK} - Eigenkapitalkostensatz

k_{FK} - Fremdkapitalkostensatz

s - Steuersatz auf Unternehmensebene

D. Competition Act 1998

“The Competition Act 1998 came into force on the 1 March 2000. It introduces two main prohibitions:

Chapter I: *a prohibition of anti-competitive agreements, based closely on Article 81 of the EC treaty; and*

Chapter II: *a prohibition of abuse of a dominant position in a market, based closely on Article 82 of the EC Treaty.*

Key aspects of the new legislation are:

- *anti-competitive agreements, cartels and abuses of a dominant position are now unlawful from the outset;*
- *businesses which infringe the prohibitions are liable to financial penalties of up to 10% of UK turnover for up to 3 years ;*
- *competitors and customers are entitled to seek damages;*
- *the Director General of Fair Trading has new powers to step in at the outset to stop anti-competitive behaviour; “*

E. Privatisierung der Flughäfen in Europa

Flughafen	% Privatbesitz	Jahr der Privatisierung
London-Heathrow (LHR)	100	1987
London-Gatwick (LGW)	100	1987
London-Stansted (STN)	100	1987
Edimburg (EDI)	100	1987
Glasgow (GLA)	100	1987
Aberdeen (ABZ)	100	1987
Venice (VCE)	71	1987
Liverpool (LPL)	76	1990
Glasgow-Prestwick (PIK)	100	1992
Vienna (VIE)	60	1992-1995-2001
Copenhagen (CPH)	60,8	1994-1996-2000
Belfast (BFS)	100	1994
London City (LCY)	100	1995
Birmingham (BHX)	51	1997
Bristol (BRS)	100	1997
Naples (NAP)	70	1997
Hahn (HHN)	65	1997
Rome-Fiumicino (FCO)	65,75	1997-2001
Rome-Ciampino (CIA)	65,75	1997-2001
London-Luton (LTN)	100	1998
Düsseldorf (DUS)	50	1998
Hannover (HAJ)	30	1998
Zürich (ZRH)	42	2000
Hamburg (HAM)	49	2000
Torino (TRN)	44,29	2000
Frankfurt (FRA)	29	2001
Athens (ATH)	45	2001
Newcastle (NCL)	49	2002-2005
Malta (MLA)	80	2005
Brussels (BRU)	62,1	2005
Budapest (BUD)	75	2005
Larnaca (LCA)	100	2005
Pisa (PSA)	78	2005
Paris-Charles de Gaulle (CDG)	32,5	2006
Paris-Orly (ORY)	32,5	2006
Bolonia (BLQ)	13,9	2007
Leeds (LBA)	100	2007
Quelle: Bel, G. und Fageda, X. "Does privatization spur regulation? Evidence from the regulatory reform of European airports, 2010, S. 24		

F. Regulierungsmethoden in den europäischen Flughäfen

Staat	Flughafen	Methode
Vereinigtes Königreich	Heathrow, Gatwick, Stansted, Manchester	Price-Caps
	Restliche Flughäfen	keine Regulierung
Spanien	Alle Flughäfen	Basic Regulierung
Italien	Alle Flughäfen	Basic Regulierung
Deutschland	Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover	Price-Caps
	Alle Flughäfen	Rate of Return
Frankreich	Charles de Gaulle, Orly	Price-Caps
	Restliche Flughäfen	Basic Regulierung
Nordland	Alle Flughäfen	Basic Regulierung
Griechenland	Alle Flughäfen	Basic Regulierung
Irland	Dublin	Price-Caps
	Shannon, Cork	keine Regulierung
Schweiz	Alle Flughäfen	keine Regulierung
Portugal	Alle Flughäfen	Basic Regulation
Polen	Alle Flughäfen	keine Regulierung
Schweden	Stockholm-Arlanda	Price-Caps
	Göteborg	keine Regulierung
Belgien	Alle Flughäfen	Rate of Return
Holland	Amsterdam	Rate of Return
	Kopenhagen, Malta	Price-Caps
Andere Länder	Wien, Budapest	Price-Caps
Andere Länder	Helsinki, Sofia	Basic Regulierung
Andere Länder	Prag, Bukarest, Riga, Larnaca	keine Regulierung
Quelle: Bel, G. und Fageda, X. "Does privatization spur regulation? Evidence from the regulatory reform of European airports, 2010		

G. Die Top Zehn Flughäfen der Welt: Terminal Passagiere 2009

Flughafen	Passagiere in Mio.
Atlanta	88
Heathrow	65,9
Beijing	65,3
Chicago O'Hare	64,4
Tokyo Haneda	62
Paris DCG	57,9
Los Angeles	56,5
Dallas Fort Worth	56
Frankfurt	50,9
Madrid	48,2

Quelle: www.baa.com [Zugang am 4.10.2010, 00:33]

H. Die Top Zehn Flughäfen der Welt: Terminal + Transit Passagiere 2009

Flughafen	Passagiere in Mio.
Heathrow	60,7
Paris DCG	53
Honk Kong	45
Frankfurt	44,5
Amsterdam	43,5
Dubai	40,1
Singapore	36,1
Tokyo Narita	30,9
Madrid	29,2
Bangkok	28,8

Quelle: www.baa.com [Zugang am 4.10.2010, 00:33]

I. Die 5 verkehrsreichsten Flugstrecken

Heathrow	Passagiere in Tsd.	% Anteil am Gesamtverkehr
New York (JFK)	2,479 3.8	3,8
Dubai	1,727 2.6	2,6
Dublin	1,620 2.5	2,5
Amsterdam	1,51	2,3
Hong Kong	1,427	2,2
Andere Flugstrecken	57,145	86,7
Gesamt	65,908	100
Stansted	Passagiere in Tsd.	% Anteil am Gesamtverkehr
Dublin	787	3,9
Alicante	386	1,9
Rome (Ciampino)	377	1,9
Edinburgh	374	1,9
Milan (Bergamo)	333	1,7
Other Routes	17,694	88,7
Gesamt	19,952	100

Quelle: www.baa.com [Zugang am 4.10.2010, 00:47]

J. Führende Fluggesellschaften – Heathrow, Stansted

	Passagiere		Lufttransport	
	in Tsd.	% vom gesamt	in Tsd.	% vom gesamt
Heathrow				
British Airways	26.857	40,7	189,5	41,2
BMI	4.206	6,4	50	10,9
Virgin Atlantic	3.602	5,5	14,9	3,2
Lufthansa	2.111	3,2	25,5	5,5
American Airlines	2.099	3,2	11,4	2,5
Andere Fluglinien	27.033	41	168,9	36,7
Gesamt	65.908	100	460	100
Stansted				
Ryanair	13.724	68,8	93,3	59,7
Easyjet	3821	19,2	30,4	19,5
Air Berlin	499	2,5	6,6	4,2
Germanwings	320	1,6	3,2	2
Thomson Airways	305	1,5	1,8	1,1
Andere Fluglinien	1283	6,4	21	13,4
Gesamt	19952	100	156,2	100

Quelle: www.baa.com [Zugang am 4.10.2010, 00:36]

K. Anzahl der Passagiere

2.2 (continued) Traffic at United Kingdom airports: by type of service and operator: 1998-2008

(b) Terminal passengers (arrivals or departures)											Millions
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
International (incl. traffic to/from oil rigs): ¹											
Scheduled	89,2	96,7	105,5	104,9	108,8	116,7	130,8	143,7	151,9	160,1	160,9
Non-scheduled	36,1	36,7	37,1	37,9	37,9	37,4	36,3	34,3	33,5	31,9	28,9
Total	125,3	133,4	142,6	142,8	146,7	154,1	167,1	178,0	185,4	192,0	189,8
Domestic: ^{1, 2}											
Scheduled	16,2	17,0	18,1	18,6	20,5	22,3	23,7	24,5	24,3	23,8	22,6
Non-scheduled	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	16,4	17,2	18,3	18,9	20,7	22,6	23,9	24,7	24,5	24,0	22,8
All traffic: ^{1, 2}	141,7	150,5	160,9	161,7	167,3	176,7	191,0	202,7	209,9	216,0	212,6
Selected airports:											
International:											
Gatwick	26,3	27,6	29,0	28,1	26,1	26,0	27,5	28,8	30,0	31,1	30,4
Heathrow	53,2	54,8	56,9	53,8	56,4	56,6	60,2	61,0	61,3	62,1	61,3
Luton	3,3	3,9	4,4	4,8	4,7	5,1	5,9	7,5	7,9	8,4	8,9
Stansted	5,6	8,0	10,4	11,6	13,6	16,0	18,2	19,3	21,0	21,2	20,0
Birmingham	5,4	5,8	6,3	6,5	6,7	7,5	7,5	7,8	7,5	7,6	8,1
Bristol	1,4	1,6	1,7	2,1	2,5	2,8	3,3	3,8	4,3	4,6	5,1
East Midlands	1,8	1,9	1,9	2,0	2,7	3,4	3,6	3,5	4,0	4,7	4,9
Manchester	14,6	14,7	15,5	16,3	15,9	16,4	17,7	18,7	18,6	18,7	18,1
Newcastle	2,0	2,0	2,2	2,4	2,2	2,5	3,0	3,3	3,6	3,9	3,5
Aberdeen	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,3	1,5	1,5
Edinburgh	1,0	1,3	1,5	1,8	1,8	2,0	2,2	2,3	2,7	3,4	3,7
Glasgow	3,0	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,9	4,2	4,2	4,1	3,9
Belfast International	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,2	1,4	1,5	1,8	2,1
Domestic: ³											
Gatwick	2,7	2,8	2,9	3,0	3,4	3,9	3,9	3,9	4,1	4,0	3,7
Heathrow	7,2	7,1	7,4	6,6	6,7	6,7	6,9	6,7	6,0	5,8	5,6
Luton	0,9	1,3	1,7	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5	1,3
Stansted	1,2	1,5	1,4	2,0	2,5	2,7	2,7	2,7	2,7	2,6	2,3
Birmingham	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,4	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5
Bristol	0,4	0,4	0,4	0,5	0,9	1,1	1,3	1,4	1,4	1,3	1,2
East Midlands	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7
Manchester	2,6	2,7	2,8	2,8	2,7	3,1	3,3	3,4	3,5	3,2	2,9
Newcastle	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,5	1,7	1,8	1,8	1,7	1,5
Aberdeen	1,6	1,5	1,5	1,7	1,6	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	1,8
Edinburgh	3,5	3,7	4,0	4,3	5,1	5,5	5,8	6,1	5,9	5,6	5,3
Glasgow	3,4	3,5	3,6	3,8	4,3	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,2
Belfast International	1,8	2,1	2,2	2,6	2,7	3,0	3,2	3,4	3,5	3,4	3,1
All traffic: ³											
Gatwick	29,0	30,4	31,9	31,1	29,5	29,9	31,4	32,7	34,1	35,2	34,2
Heathrow	60,4	61,9	64,3	60,4	63,0	63,2	67,1	67,7	67,3	67,9	66,9
Luton	4,2	5,2	6,1	6,6	6,5	6,8	7,5	9,1	9,4	9,9	10,2
Stansted	6,8	9,5	11,8	13,6	16,0	18,7	20,9	22,0	23,7	23,8	22,3
Birmingham	6,6	6,9	7,5	7,7	7,9	8,9	8,8	9,3	9,1	9,1	9,6
Bristol	1,8	2,0	2,1	2,7	3,4	3,9	4,6	5,2	5,7	5,9	6,2
East Midlands	2,2	2,3	2,2	2,3	3,2	4,3	4,4	4,2	4,7	5,4	5,6
Manchester	17,2	17,4	18,3	19,1	18,6	19,5	21,0	22,1	22,1	21,9	21,1
Newcastle	2,9	2,9	3,2	3,4	3,4	3,9	4,7	5,2	5,4	5,6	5,0
Aberdeen	2,5	2,3	2,3	2,5	2,5	2,5	2,6	3,0	3,2	3,4	3,3
Edinburgh	4,5	5,0	5,5	6,0	6,9	7,5	8,0	8,4	8,6	9,0	9,0
Glasgow	6,4	6,8	7,0	7,2	7,8	8,1	8,6	8,8	8,8	8,7	8,1
Belfast International	2,6	3,0	3,1	3,6	3,6	4,0	4,4	4,8	5,0	5,2	5,2

Quelle: Department of Transport, Transport Statistics Great Britain, 2009

L. Karte der Insel: Isle of Man und Channel Islands



Quelle: www.weltatlas.de [Zugang am 9.10.2010, 21:05]

11 Zusammenfassung

Abstract English

This paper is about the importance of regulation on British airports and investigates the main reasons for price control, particularly of designated airports (Heathrow, Gatwick, Stansted). Aviation services should lead to good outcome for passenger, but there are circumstances where the presence of market power and dominance will not deliver socially desirable outcome. We consider factors limited the competition between airports. There has been strong evidence of insufficient investment, particularly because of the lack of competitive pressure. We analyze the British regulatory framework and the features of the airport industry in UK. The British regulator is Civil Aviation Authority. Only designated airports are subject of price cap regulation. RAB based regulation is well established within the UK aviation sector and provides investment incentives. The single till approach is the traditional method for setting prices. Price Caps are individually tailored to each designated airport. Finally, we show some other approaches to price cap regulation.

Key word: price cap regulation, single till approach, market power and dominance, “designated” airport

Abstract Deutsch

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Regulierung auf den britischen Flughäfen und mit den Hauptgründen für die Preiskontrolle auf den „designated“ Flughäfen (Heathrow, Gatwick, Stansted). Die Flughafenaktivität soll in einen guten Outcome für Passagiere resultieren. Allerdings gibt es Umstände wie die Präsenz der Marktmacht sowie Dominanz, wenn das Marktfunktionieren versagt und nicht mehr die erwünschte Wohlfahrt erzielen kann. Wir untersuchen die Faktoren, die die Konkurrenz auf dem Markt limitieren. Der mangelnde Konkurrenzdruck wurde durch die nichtausreichenden Investitionen verursacht. Wir analysieren den britische Regulierungsrahmen und Merkmale der Flughafenindustrie in UK. Der britische Regulator heißt Civil Aviation Authority. RAB basierte Regulierung hat sich gut etabliert und motiviert zu neuen Investitionen. Der Single Till Ansatz ist die traditionelle Methode für die Preissetzung. Der Price Cap ist auf den jeweiligen „designated“ Flughafen angepasst. Zum Schluss präsentieren wir noch einige Ansätze zur Price Cap Regulierung.

Schlüsselwörter: Price Cap Regulierung, Single Till Ansatz, Marktmacht und Dominanz, „designated“ Flughafen

12 Lebenslauf

Persönliche Daten

Name	Natalia Senkyrova
Adresse	A - 1020 Wien, Kleine Pfarrgasse 29/7
E- Mail	nataliabb@azet.sk

Studium

09/2004 – 08/2005	Universität Matej Bel, Finanzwissenschaftliche Fakultät, Slowakei, (Finanzwesen, Bankwesen und Investitionen)
10/2005 – 01/2009	Bakk., Universität Wien, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, (Betriebswirtschaft)
seit 03/2009	Universität Wien, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, (Magisterstudium Betriebswirtschaft)

Schul Ausbildung

09/2000 – 06/2004	Gymnasium Andrej Sladkovic, Komenskeho 18, Banska Bystrica, Slowakei
-------------------	--

Berufserfahrung

seit 10/2005	Sachbearbeiterin, Josef Unterweger KG, Wien
seit 01/2008	Marketing- und Einkaufsassistentin, Josef Unterweger KG, Wien

Sprachkenntnisse

Slowakisch	Muttersprache
Deutsch	fließend
Englisch	fließend

Weitere Kenntnisse

EDV	Microsoft Office (Word, Excel, Power Point, Publisher) SAP Any Logic TradeControl (Business Software) JET FIBU (Data Systems Austria)
-----	--