

## Zusammenfassung

Die Marktordnung im Luftverkehr ist derzeit geprägt durch eine grundsätzliche Tendenz zu einer Liberalisierung der für die Fluggesellschaften relevanten Rahmenbedingungen. Im internationalen Linienflugverkehr wurden diese Rahmenbedingungen in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des Abkommens von Chicago 1946 in bilateralen Verträgen zwischen den luftfahrtbetreibenden Staaten geregelt. Da der Verkehr, auch der Luftverkehr, als wettbewerbspolitischer Ausnahmebereich gesehen wurde, kam es zu Festlegungen nahezu aller im Wettbewerb relevanten Faktoren, insbesondere von Marktzutritt, Mengenangebot und Preis. Dies führte zu einer besonders vor Wettbewerb geschützten Stellung der so genannten National Carrier, die typischerweise den internationalen Linienflugverkehr der Staaten durchführten. Diese geschützte Position wurde lediglich im Ferienflugverkehr durch die Chartergesellschaften gelockert.

Mitte der 70er-Jahre begann eine Tendenzwende in dieser Entwicklung, die sich insbesondere in den Vereinigten Staaten, dann auch in den anglophonen Ländern zeigte. 1978 wurde der Luftverkehr in den USA dereguliert, und ab 1984 zeigten sich erste Tendenzen in Europa, als es zu liberalen bilateralen Abkommen zwischen einigen Ländern kam. Was den öffentlichen Luftverkehr Deutschlands betrifft, kann heute eine dreigeteilte „Welt“ unterschieden werden: 1. Seit 1993 ein liberalisierter multilateraler Rahmen innerhalb der Europäischen Union, der auch den inländischen Verkehr der Mitgliedsländer umfasst; 2. Liberal gestaltete bilaterale Verträge mit Ländern, die selbst auch eine liberale Luftverkehrspolitik verfolgen; 3. Bilaterale Verträge mit mehr oder weniger restriktiv festgelegtem Rahmen. Der Übergang zwischen den letzten beiden Varianten ist natürlich fließend. Da europäische Fluggesellschaften in der Regel in mehreren oder in allen drei Segmenten aktiv sind, ist unter Wettbewerbsgesichtspunkten diese Dreiteilung langfristig nicht wünschenswert. Auf Grund unterschiedlicher rechtlicher Rahmenbedingungen und politischer Gegebenheiten ergeben sich Effizienzverluste, die weder im Interesse der betroffenen Fluggesellschaften noch dem der Flugreisenden liegen können.

Notwendig ist eine Liberalisierung der Rahmenbedingungen im Luftverkehr. Seit 1993, spätestens jedoch seit dem 1. April 1997, kann im Bereich der Mitgliedsländer der Europäischen Union (EU) von einem liberalisierten Luftverkehrsrahmen ausgegangen werden. Dies gilt nicht in gleicher Weise für den Verkehr mit Staaten außerhalb der EU, der durch bilaterale Abkommen geregelt ist. Ein multilateraler liberaler Rahmen sollte letztlich das Ziel sein, der den Marktteilnehmern auf der Angebots- und Nachfrageseite maximale Freiheiten lässt, begleitet von einer Wettbewerbspolitik, die diese Freiheiten auch langfristig zu sichern weiß.

Das erste Kapitel dieser Arbeit beschreibt den internationalen rechtlichen Rahmen, der für die Luftfahrt gültig ist sowie Lücken und Anwendung innerhalb der EU. Das folgende Kapitel dient der Definition des grundsätzlichen Marktes und der im Luftverkehr – insbesondere aus wettbewerbsrechtlicher Sicht – wichtigen Randmärkte. Darauf aufbauend wird die historische Entwicklung sowie die zurzeit gültige Markt- und Wettbewerbsstruktur des US- und europäischen Luftverkehrsmarktes dargestellt. Nach einer kurzen Beschreibung der jetzigen Marktsituation in der Luftfahrt wird die Wettbewerbsstruktur des liberalisierten Personenluftverkehrs analysiert. Es wird die europäische Ebene mit Kommission und Gericht gewürdigt, zum anderen die Rolle der Fluggesellschaften mit ihren Versuchen der Marktbeschränkung in unterschiedlichen Teilmärkten des Luftverkehrs.

Nachdem die Defizite zwischen Ziel und derzeitigem Stand sowohl auf rechtlicher wie auch empirischer Ebene dargestellt worden sind, geht es darum, wie dieses Ziel für die verschiedenen Märkte erreicht werden kann. Dabei steht die Entscheidung im Vordergrund, wie und in welcher Form diese Schritte ausgeführt werden können, und welche Möglichkeiten zur Erhaltung und Förderung des Wettbewerbs bestehen.

Die Schlussfolgerung der Notwendigkeit eines multilateralen Wettbewerbsrahmens wurde nun auch durch die Erklärung von Doha dokumentiert und mit Hilfe einer festen Terminvorgabe zur Aufnahme von Verhandlungen für die Mitglieder der WTO manifestiert.