

Airlines sind wettbewerbsrechtlich verstellt. Eine Ausnahme bilden Verdrängungsprozesse, die durch überproportionales internes Wachstum größerer Fluggesellschaften ausgelöst werden könnten. Solange jedoch keine Subventionen einzelner EU-Mitgliedstaaten dem Wettbewerb verzerren, ist nach Ansicht Höfers eine Abnahme der Wettbewerbsintensität nicht zu befürchten.

Allerdings ist der Markt, auf den sich diese Aussage bezieht, nicht mehr derjenige, der am Anfang der Untersuchungen steht. Als Folge der Deregulierung prognostiziert Höfer eine signifikante Verringerung der industriellen Fertigungstiefe europäischer Carrier. Sie werden sich langfristig sogar aus dem operativen Flugbetrieb, zumindest im Kurz- und Mittelstreckenverkehr, zurückziehen und sich als handels- und finanzdienstleistungsorientierte Holdinggesellschaften betätigen. Dabei werden sie vornehmlich jene Geschäftsfelder bearbeiten, die durch die Existenz signifikanter Economies of Scale gekennzeichnet sind, z.B. Beschaffung und Brokerage von Flugzeugen, Triebwerken, Treibstoffen, Catering, Flugzeugwartung sowie die Verwertung der in Besitz befindlichen Slots.

Die dann unter dem Namen einer der großen Gesellschaft verkauften Flugleistungen sind nur noch zu einem geringen Teil von derselben produziert, zum größten Teil werden sie bei Tochtergesellschaften und konzernexternen Airlines eingekauft. Die externen Unternehmen werden sich durch Kooperationsverträge langfristig an die „Vermarkter“ binden und sich den Leistungsanforderungen und wahrscheinlich dem äußeren Erscheinungsbild anpassen. Die Holding-Gesellschaften tragen dann aus eigenem Interesse Sorge dafür, daß auf dem eigentlichen Transportmarkt keine zu engen Oligopole entstehen. Die notwendige Marktmacht dazu erhalten sie nach Ansicht Höfers aus den Start- und Landerechten, über die die Holding-Gesellschaften als Nachfolger der heutigen nationalen Fluggesellschaften weiterhin verfügen können.

Die Arbeit ist ohne Zweifel ein wenig umfangreich geraten. Nicht allen Überlegungen, denen Höfer nachgeht, hätte so viel Raum gegeben werden müssen. Hintergrundthemen werden ausführlicher dargestellt, als es für die Behandlung des Kernthemas notwendig gewesen wäre. Aber gerade das macht die Arbeit für ein breiteres Publikum interessant. Sie gewinnt dadurch auch Qualitäten eines Nachschlagewerkes für diejenigen, die nur Teilfragen interessieren. Höfer schließt mit seiner Dissertation im Bereich der Luftverkehrsökonomie eine Lücke, deren Existenz für Studierende des Faches Verkehrswissenschaft äußerst mißlich war.

Dipl.-Kfm. Hans Peter Holz, Bonn

## ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRS- WISSENSCHAFT

### INHALT DES HEFTES:

- |   |           |
|---|-----------|
| 40 Jahre Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik<br>Von Rainer Willeke, Köln   | Seite 167 |
| Organisationsstrukturen des öffentlichen<br>Personennahverkehrs und ihre Einbindung in<br>den kommunalen Bereich<br>Von Joachim R. Daduna, Konstanz   | Seite 187 |
| „Menschenrecht“ auf Mobilität –<br>kann, darf gegengesteuert werden?<br>Juristische Perspektiven<br>Von Michael Ronellenfitsch, Tübingen  | Seite 207 |
| Modal Split im Nachrichtenverkehr –<br>Eine theoretische und empirische Analyse<br>der Interdependenzen zwischen Brief- und<br>Fernsprechdienst<br>Von Matthias Ernst und Dirk Walpuski, Würzburg | Seite 214 |

Manuskripte sind zu senden an die Herausgeber:

Prof. Dr. Herbert Baum  
Prof. Dr. Rainer Willeke  
Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln  
50923 Köln

Verlag – Herstellung – Vertrieb – Anzeigen:  
Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 40237 Düsseldorf  
Telefon: (02 11) 9 91 93-0, Telefax (02 11) 6 80 15 44  
Telex 8 586 633 vvfj

Einzelheft DM 22,30 – Jahresabonnement DM 82,05  
zuzüglich MwSt und Versandkosten

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 11 vom 1. 1. 1995

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.