

Entwicklung der Anzahl der Oligopolstrecken in Deutschland

Rang *	REGION	Strecke	Meilen	Fluggesell. (Op. Carrier)	Anzahl Tarife/**	IATA-B.-RT in DM 3/98	Spez. Preis (DM/Meile)	Liberalil.-Index	Entf.-kat.
5	Kanada	FRAYVR	5011	LH	162 / 14	5901	1,16	liberal	I
8	USA	FRAORD	4332	UA, LH, AA	>200 / 26	5593	1,29	liberal	I
1	Mexiko	FRAMEX	5935	LH	166 / 13	5994	1,01	neutral	I
2	Singapur	FRASIN	6387	SQ, LH, QF	169 / 16	6497	1,02	neutral	I
6	Brasilien	FRARIO	5948	RG, LH, VP	133 / 14	7311	1,23	restriktiv	I
4	Thailand	FRABKK	5575	TG, PR, GA, LH,u.a.	172 / 20	6391	1,15	neutral	I
7	Suedafrika	FRAJNB	5400	SA,LH	179 /14	6838	1,27	neutral	I
9	HongKong	FRAHKG	5698	CX, LH	139 / 16	7426	1,30	restriktiv	I
11	China	FRAPEK	4640	LH, CA	74 / 10	7216	1,49	restriktiv	I
10	Indien	FRABOM	4082	DL, LH, AI	103 / 12	5321	1,30	restriktiv	I
3	Dom. Rep.	FRAPUJ	4670	DE, LT	49 / 8	5166	1,11	restriktiv	I
12	Japan	FRATYO	5928	LH, NH, JL	124 / 12	6864	1,50	restriktiv	I
15	Ägypten	FRACAI	1815	LH, MS	91 / 9	3387	1,87	neutral	II
14	Marokko	FRACAS	1415	LH, AT	41 / 6	2608	1,84	restriktiv	II
13	Israel	FRATLV	1831	LH, LY	41 / 8	3240	1,77	restriktiv	II
17	Türkei	FRAANK	1365	LH, TK	40 / 4	2846	2,08	restriktiv	III
18	Malta	FRAMLA	1024	LH, KM	23 / 4	2241	2,19	?	III
19	Rußland	FRASVO	1264	LH, SU, UN	41 / 9	2908	2,30	restriktiv	III
16	Tunesien	FRATUN	915	LH, TU	18 / 5	1840	2,01	restriktiv	III
20	Bulgarien	FRASOF	868	LH, LZ	14 / 4	2705	3,12	restriktiv	III

*=Rangfolge nach dem spez. Preis
**=Anzahl der IATA-Gesellschaften, die auf dieser Strecke Tarife anbieten
Spez. Flugpreis beinhaltet Hin- und Rückflug, da zahlreiche Sondertarife nicht als One-Way Tarife verfügbar sind

Spez. Flugpreise auf 20 NonEU-Strecken in Abhängigkeit vom Liberalisierungsgrad (1998)

Liberalisierung im Luftverkehr Deutschlands

Ausgehend von der Deregulierung des inneramerikanischen Luftverkehrs im Jahre 1978 hat sich die umfassende Liberalisierung der Märkte für Luftverkehrsdienstleistungen zur politischen Leitlinie entwickelt. Etwa zehn Jahre später zog die Europäische Gemeinschaft nach und verwirklichte in drei großen Liberalisierungsschritten 1987, 1990 und 1993 die nahezu vollständige Dienstleistungsfreiheit für den innereuropäischen Luftverkehr. Liberalisierung bedeutet einen Rückzug des Staates aus seiner unmittelbaren Marktlenkungsfunktion. In einer liberalen Marktordnung beschränkt sich der Staat auf die Vorgabe von Rahmenbedingungen, die von den Akteuren des Wirtschaftslebens in möglichst weitgehender Freiheit und Autonomie ausgefüllt werden sollen. An die Stelle hoheitlich gesetzter Verhaltensregeln tritt der Wettbewerb als zentrales Marktordnungsprinzip. Aufgabe des Staates ist es, dafür Sorge zu tragen, dass der Wettbewerb im Luftverkehr ebenso wie in anderen Wirtschaftsbereichen gefördert wird und erhalten bleibt, um diese Ziele erreichen zu können. Damit wird die Wettbewerbspolitik neben der Gestaltung der verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen zu einer wesentlichen Aufgabe des Staates. Diese neuen Aufgaben der Luftverkehrspolitik zu rationalisieren und vorzustrukturieren, war das Ziel dieser Arbeit.