



Interessensgruppen und Tarifstruktur am Beispiel des Flughafens Hamburg

Dipl. Verk.-Wirtsch. Christos Evangelinos

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich
List“ Dresden

Konferenz „Kommunales Infrastruktur
Management

06.06.2008

Berlin





1 Einführung

2 Der Flughafen Hamburg

3 Effekte der Tarifstruktur

4 Diskussion



In der Realität: Tarifstrukturen inkompatibel mit der neoklassischen Theorie

- TPS 98 vs. TPS 01
- Pendlerpauschale
- ÖPNV Tarife
- City-Maut
- Differenzierte Lärmgebühr am Flughafen Hamburg?

In particular, if interest groups A and B consuming the same service are to pay different prices, each will lobby the regulator to pay the lower price“

Laffont/ Tirole, (2000), S. 73

- Teilprivatisierung (49% an Hochtief/Aer Rianta)
 - Probleme zwischen Bund und HH
- Price Cap Regulierung (RPI-2%)
 - Bisherige Regulierung: RoR
 - Konsultationen
- Einführung eines neuen Preissystems

Bis Oktober 2001:

- Differenzierte Start- und Landegebühr anhand ICAO Annex 16 (Kap. 2, 3)
- Zusätzliche Differenzierung für Nachtflüge

Seit Oktober 2001:

- Trennung der lärmabhängigen Gebühr vom Rest der Gebühren
- Einführung von 7 Lärmklassen (eigene Messungen)
- Zuschlag für Nachtflüge (100% bzw. 200%)
- Technisch- administrative Maßnahmen

Ziele

- Lärmreduktion
- Einnahmenneutralität
- Diskriminierungsfreiheit

1	2	3	4	5	6	7
Bis 71,9 dB(A)	72,0 bis 74,9 dB(A)	75,0 bis 77,9 dB(A)	78,0 bis 80,9 dB(A)	81,0 bis 83,9 dB(A)	84,0 bis 86,9 dB(A)	ab 87,0 dB(A)
5,50 €	13,00 €	27,00 €	55,00 €	160,00 €	421,00 €	1.350,00 €
AC69	AT722	A3181	A300F	A3006	A3004	AN12
AC6T	AT725	A3191	A3202	A3102	A3302	B7073
AC70	BA31	AJ25	A3211	A3103	A3303	B7272
AT42	BA467	AJ25	A3212	A3201	AN26	B727F
AT422	BE55	AN2	B7373	A3402	B7271	B7472
AT423	BE58	B7376	B7375	A3403	B747S	B7473
AT424	BE60	BA462	B7377	B7374	DC93	BA115
AT425	BN2	BA463	B7378	B7474	DC94	C141
ATP	C172	BBJ	B7572	B7573	FK28	DC103
BA41	C182	BJ40	B757F	B7673	LR24	DC86
BE02	C406	C337	BE40	B7772	MD81	IL62
BE10	C525	C340	BH06	C130	MD82	IL76
BE20	CJ1	C551	DA20	DC101	MD83	IL86
BE30	CJ2	C560	DA21	DC3	MD88	TU34

Start und Landegebühr (per t MTOW)	vor 2002		nach 2002
	Tagsüber	22:00-07:00	
ohne ICAO Zertifikat	73.63 €	82.83 €	3.00 €
ICAO Annex 16 Kap. 2	46.02 €	55.22 €	3.00 €
ICAO Annex 16 Kap. 3	15.65 €	15.65 €	3.00 €
ICAO Annex 16 Kap. 3 (Bonus Liste)	9.20 €	9.20 €	3.00 €
Passagiergebühr			
Inlandsflüge		3.09 €	6.50 €
Europaflüge		3.83 €	7.35 €
Internationale Flüge		3.83 €	7.65 €



Fluglärm schon seit den 60ern ein Politikum in Hamburg

- 1971 Fluglärmschutzkommission
- 1983 Fluglärmschutzbeauftragter
- 1997: Noise Cap

Beteiligung der FLSK in die Konsultationen um die Tarifstruktur

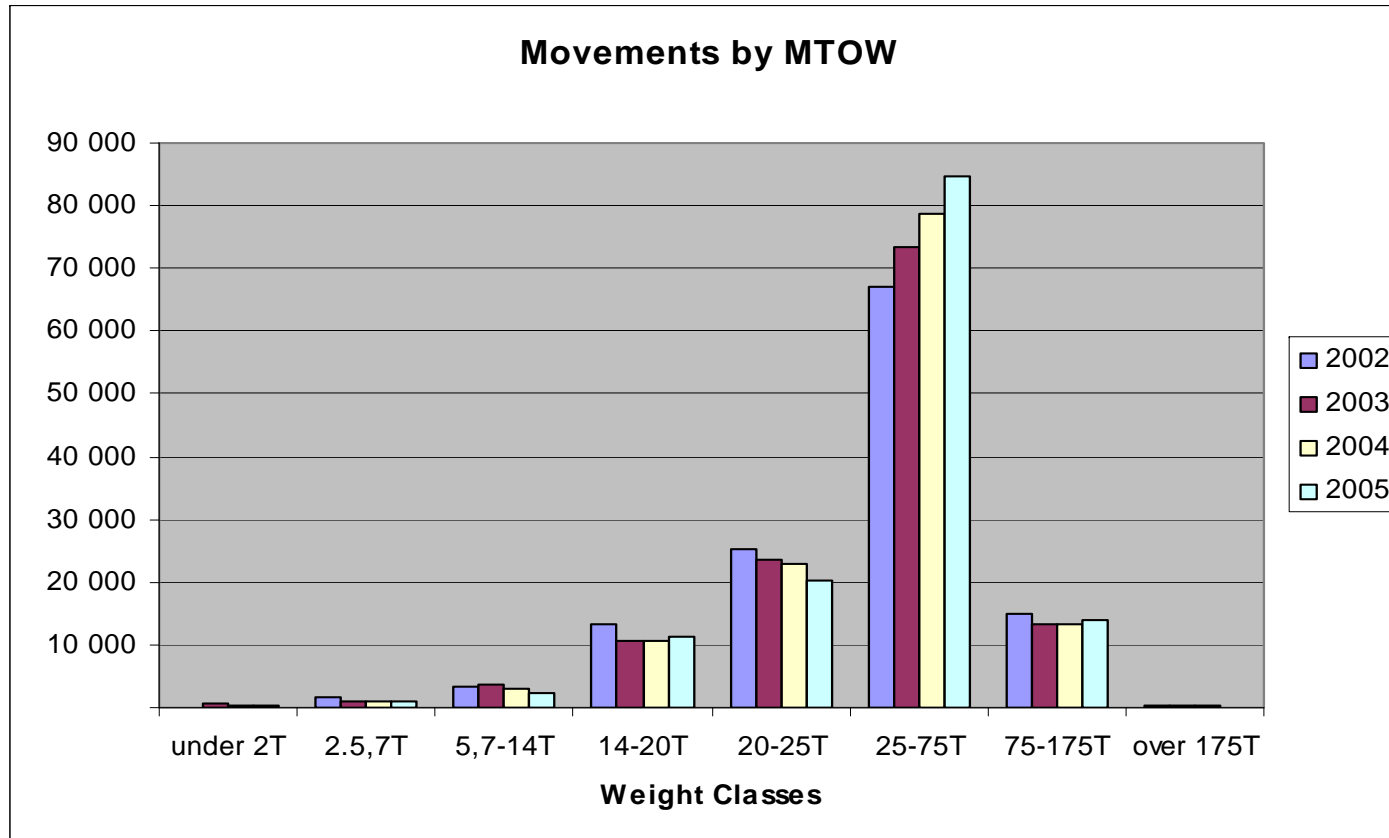
- Ablehnung eines ersten Vorschlags (zu stringent)
- Annahme des 2. Vorschlags



Marktanteile in %				
Jahr	Passagier		Fracht	
	inland	international	inland	international
2001	9.7	5.4	9.1	0.6
2002	9.6	5.2	9.7	0.5
2003	10.2	5.0	10.9	0.4
2004	10.1	4.7	12.2	0.4
2005	10.4	4.9	12.1	0.3

- Price-Cap Regulierung sowie die Intensivierung des Hub-and-Spoke Systems maßgebend für die Entwicklung

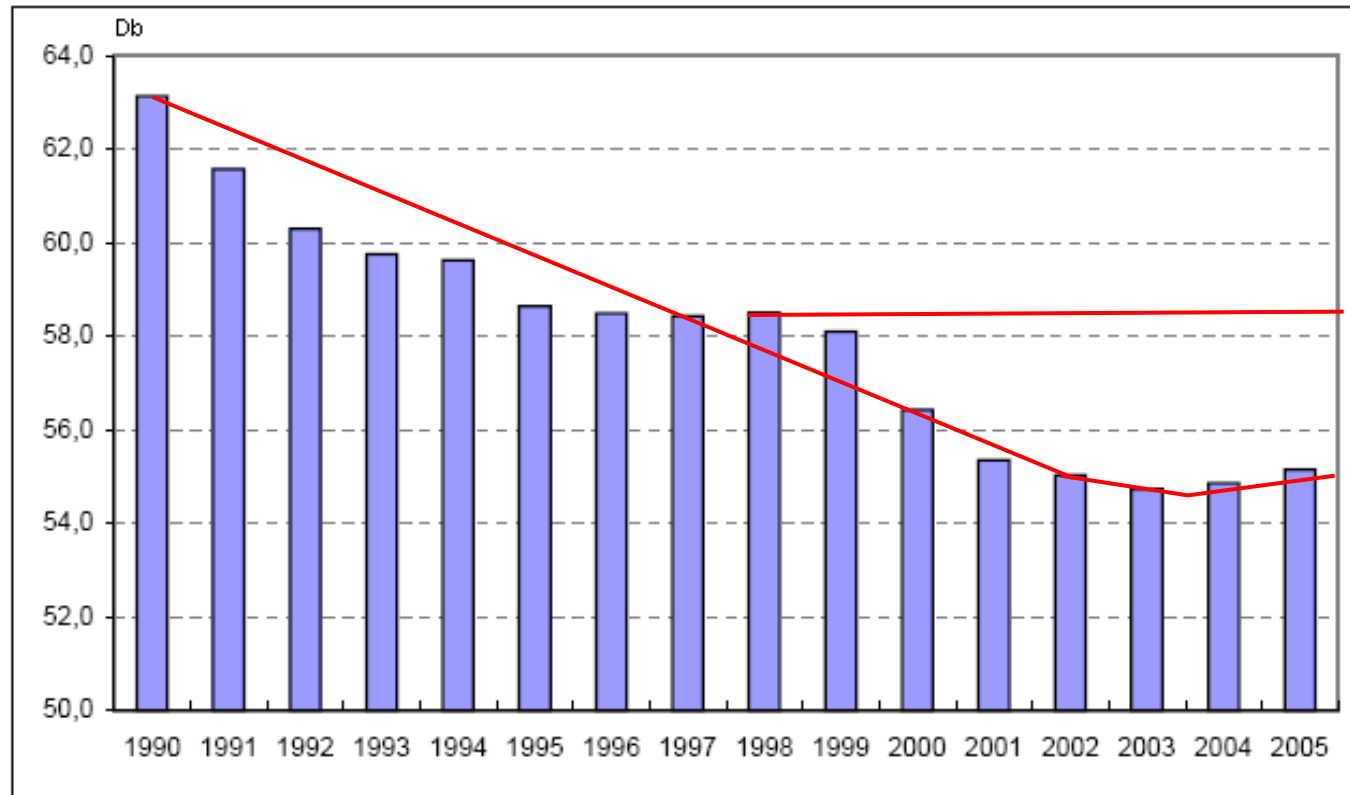
Zusätzliche Nachfrage mit kleinerem Fluggerät



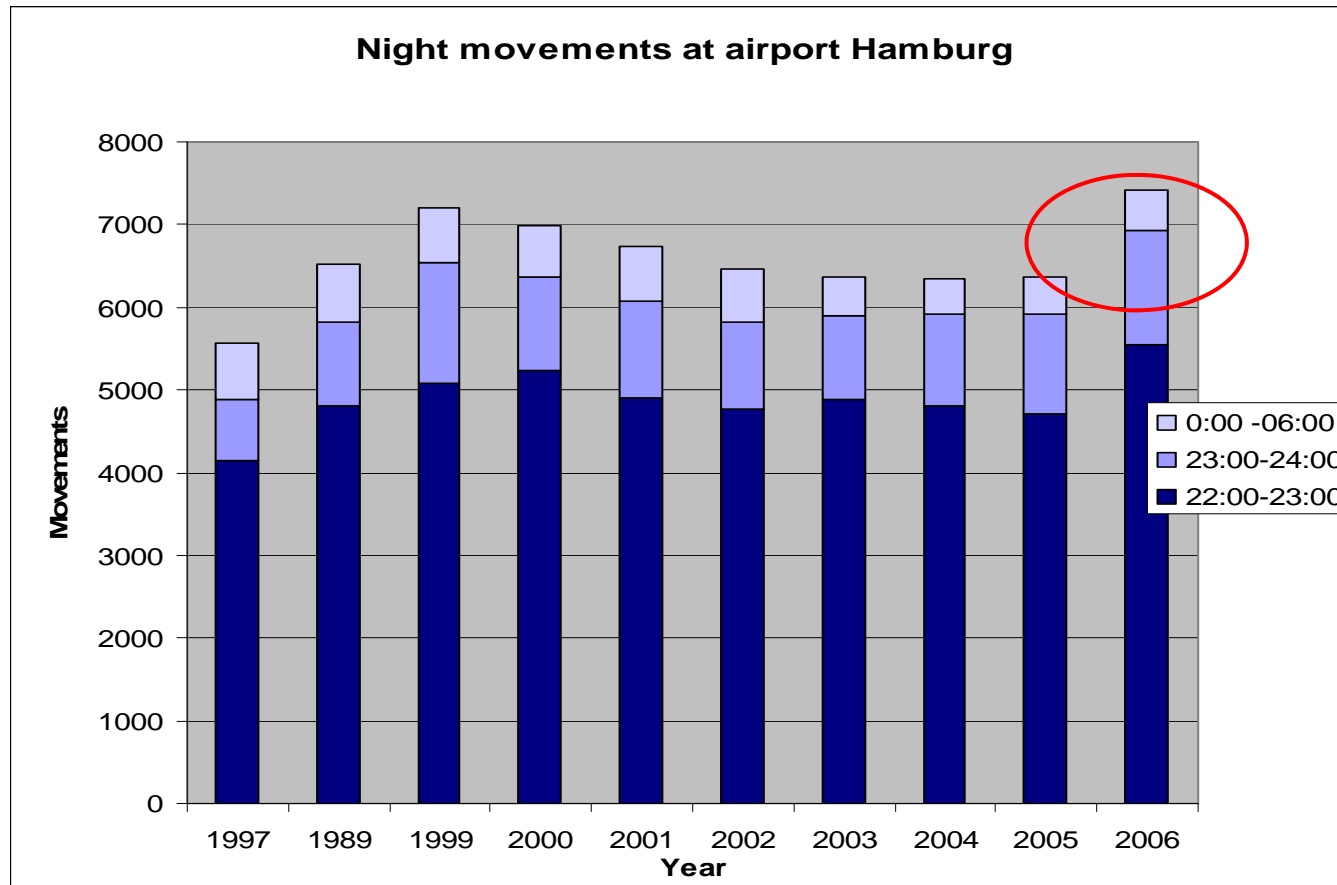


Periode	Variabilitätsgrad (in Prozent)
Vor 2002	37.64
Nach 2002	73.96

- Gründe
 - Risikoverteilung zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften
 - Wettbewerb zwischen Legacy und LCC



Quelle: Wylensek, 2006.



Quelle: FSLK



- Keinerlei Effekte der differenzierten Lärmgebühr
- Nutzer sind insbesondere an einer höheren Bedienungsfrequenz interessiert
- Variabilisierung der Gebühr
- Nachfrage am Endmarkt spielt für die Fluggesellschaften entscheidende Rolle

Parameter	Wert	Std. Fehler	t-test
Flugzeugtypus (Konstante)*	-4.28	2.14	-7.35
TOW	+0.24	0.14	+2.00
Lärmgebühr	-0.0005	+1.93	-0.0003
Life-Cycle	+0.00006	+3.98	+0.00001
Nachtzuschlag	-0.0005	+5.64	-0.0003
Log-likelihood			-7,1618.69
Observations			2,680

*Stellvertretend für alle 40 Flugzeugtypen, die in Hamburg landen



- Politische Dimension
 - Regulierungspraxis
 - Zunahme an Protesten- Formierung von Verbänden
 - Notwendigkeit an Sensibilität seitens der Politik
 - Preisdifferenzierung ist eine mögliche Lösung
- Theoretischer Rahmen
 - Keeler, (1984)
 - Grossman/Helpman, (2000)



- Erklärungsansätze
- Gleichgewicht zwischen Fluggesellschaften und Umweltorganisationen
- Symbolische Verwendung der Tarifstruktur
- Keine Notwendigkeit einer zusätzlicher Differenzierung (ICAO Richtlinien ausreichend)



DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

WEITERE INFORMATION: christos.evangelinos@tu-dresden.de

Christos Evangelinos

Fakultät Verkehrswissenschaften

"Friedrich List"Dresden

