

Prof. Dr. Georg Hirte

Einführung in die Verkehrswirtschaft

9 Marktmacht und Regulierung

9.1 Unvollständige Konkurrenz und Monopol

Skalenerträge und Effizienzverluste

Unvollständige Konkurrenz und Monopol

Marktmacht besteht, wenn ein Unternehmen den Preis gestalten kann

Gründe für Preissetzungsmacht / Marktmacht

- Firma ist **Alleinanbieter** eines Gutes und es gibt **kein enges Substitut** für sein Produkt
- Es gibt **Markteintrittsschranken**
 - Ein Produktionsfaktor gehört einer einzigen Unternehmung
 - Eine staatliche Lizenz (Patente, Markenschutz) gewährt Monopolstellung
 - Kostenvorteil gegenüber anderen Produzenten
 - Unternehmen sprechen sich ab (Kartelle)

Natürliches Monopol ist ein Unternehmen, das den gesamten Markt zu einem Preis beliefern kann, der geringer ist als der von Konkurrenten. Ursache dafür sind fallende Durchschnittskosten im relevanten Marktbereich

Preissetzung Monopol: Preis = Grenzerlös

Beispiele für staatlich gewährte Monopolstellungen und Markteintrittsschranken im Verkehrsbereich

- Fernbus: Beschränkung für Fernbuslinien entlang von Strecken des Schienenpersonenverkehrs bis 2013
- Genehmigungspflicht für Personenbeförderung in Straßenbahnen, Omnibussen und Kraftfahrzeugen im Linien- und Gelegenheitsverkehr
- Taxikonzessionen
- Kontingentierte Betriebskonzessionen im Güterfernverkehr bis 1998
- Tarifbindung im nationalen Straßen- und Binnenschiffverkehr bis 1994
- Kabotageverbot (internationaler Güterfernverkehr, Taxi)

Einschränkung des Einsatzes neuer Technologien

- Bis 2021 sind On-Demand Verkehre nur in Ausnahmefällen erlaubt (Konkurrenz zu Taxi)

Skalenerträge, Verbundvorteile, Netzwerkeffekte

Die Folge von hohen Fixkosten sind Größenvorteile in der Bereitstellung von Verkehrsleistungen. Mit steigender Produktionsmenge sinken die Durchschnittskosten

Bei Multiproduktunternehmen entstehen Verbundvorteile durch die Ausnutzung von Synergieeffekten (Z.B. Plattformen für Fahrzeuge, IT-Plattformen für verschiedene Verkehrsleistungen, Flughäfen)

Es können Kostenvorteile aufgrund von Netzwerkeffekten entstehen (z.B. Hub-and-Spoke)

Kostenvorteile

Ergebnis:

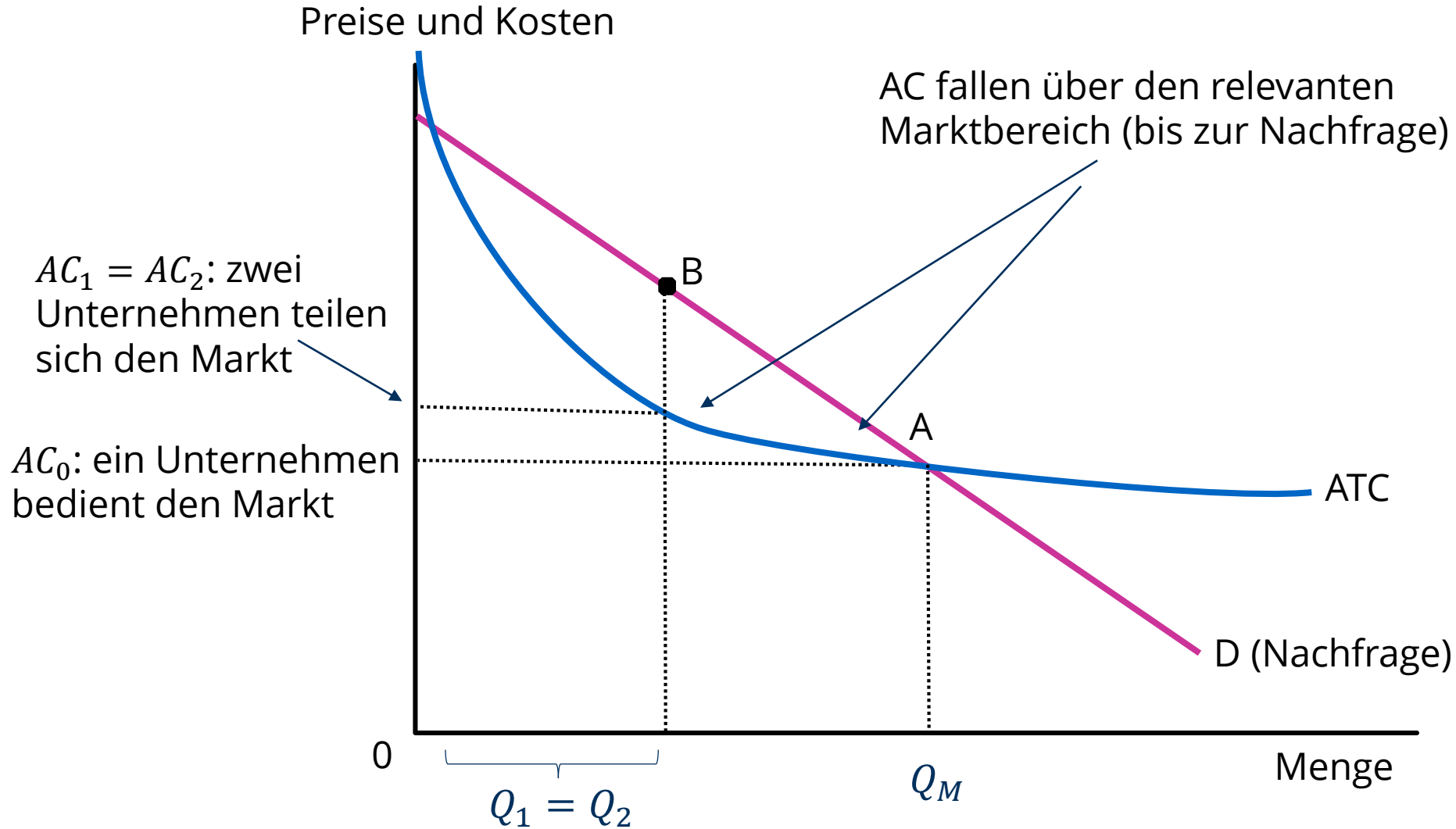
- Durchschnittskosten für lokales Angebot an Verkehrsleistungen sinken über einen Großteil des Marktes
- Es entstehen Kostenvorteile gegenüber Wettbewerbern, die noch nicht am Markt sind

Natürliches Monopol

Ergebnis:

- Wenn die Durchschnittskosten im gesamten relevanten Marktbereich (mindestens bis zur Nachfrage) fallen, dann agiert das Unternehmen im gesamten Bereich mit steigenden Skalenerträgen
- Es besteht Subadditivität der Kosten (Kosten wachsen unterproportional mit der Erhöhung des Outputs)
- Konsequenz: Ein Unternehmen kann den Markt zu insgesamt geringeren Kosten bedienen, als zwei oder mehr Unternehmen, die auf dem Markt aktiv sind. Die Effiziente Lösung ist nur ein Unternehmen auf dem Markt
- Konsequenz: Wettbewerber können von der bereits am Markt befindlichen Firma unterboten werden und erfolgreiche Markteintritte sind eher unwahrscheinlich
- Konsequenz: Marktmacht des natürlichen Monopols

Natürliches Monopol

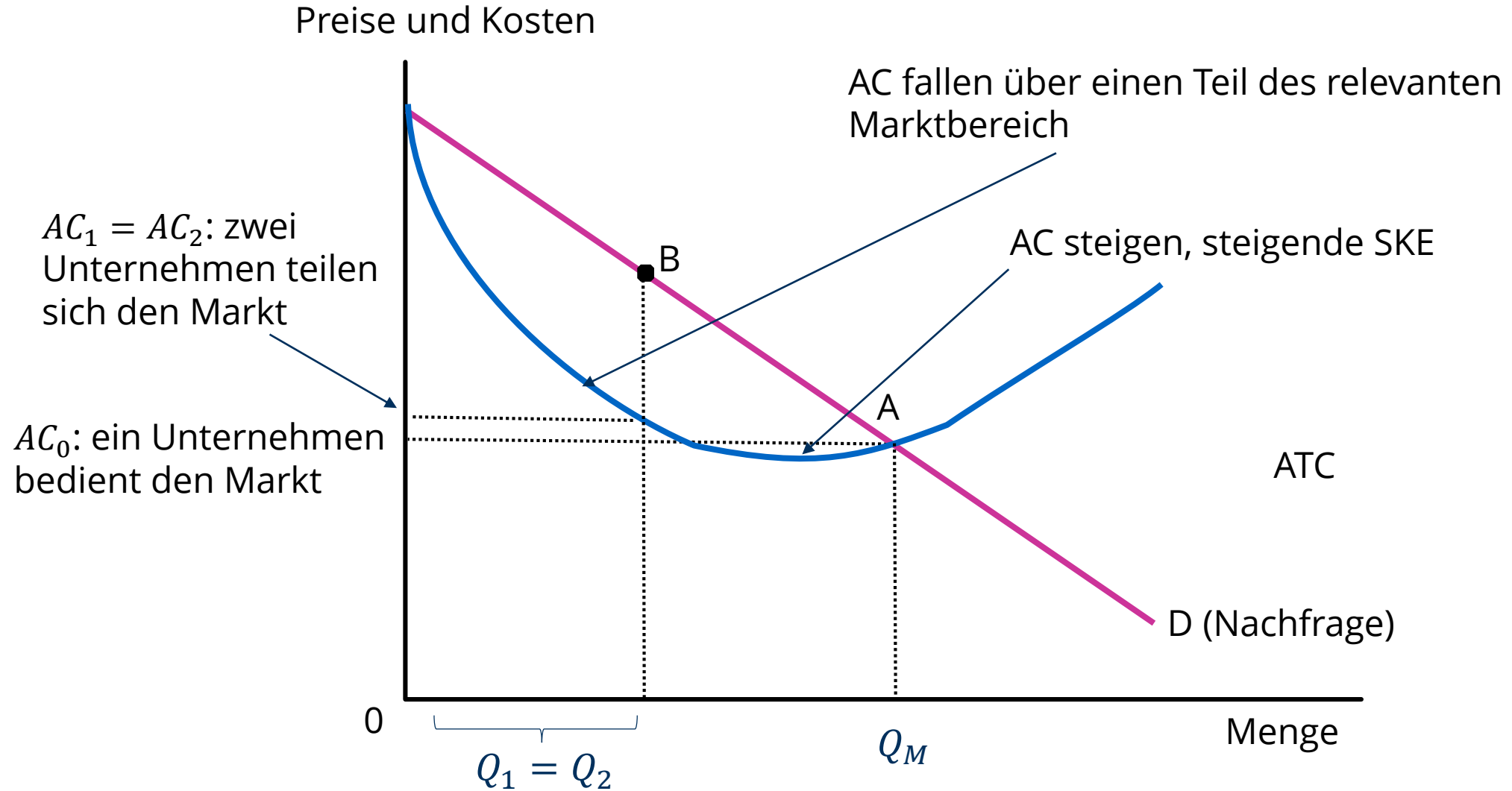


Schwaches natürliches Monopol

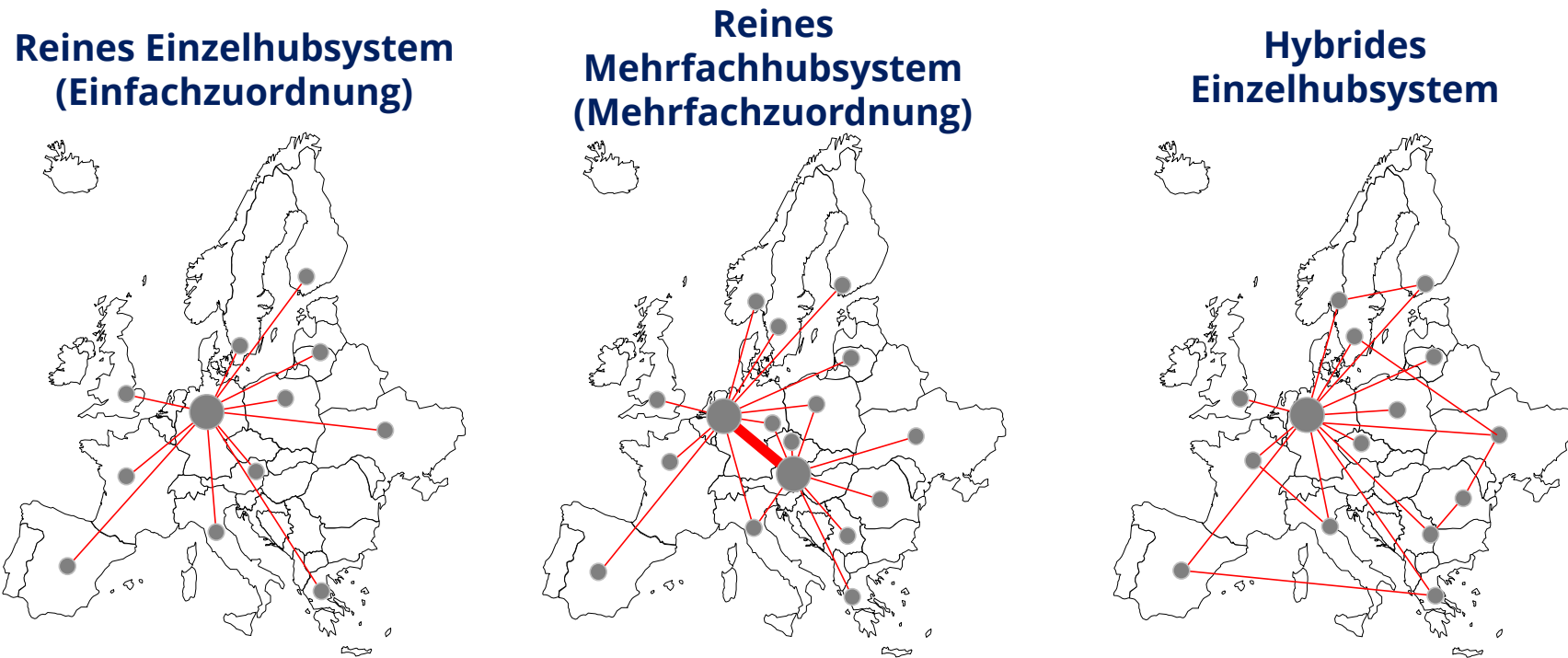
Ergebnis:

- Wenn bei einem u-förmigen Durchschnittskostenverlauf im relevanten Bereich ein Unternehmen den Markt zu geringeren Durchschnittskosten bedienen kann, als zwei oder mehr Unternehmen, dann besteht ein schwaches natürliches Monopol
- In diesem Fall kann das Ergebnis auch sein, dass das Unternehmen mit steigenden Skalenerträgen produziert

Schwaches Natürliches Monopol



Hub & Spoke-Netzwerke von Verkehrsunternehmen

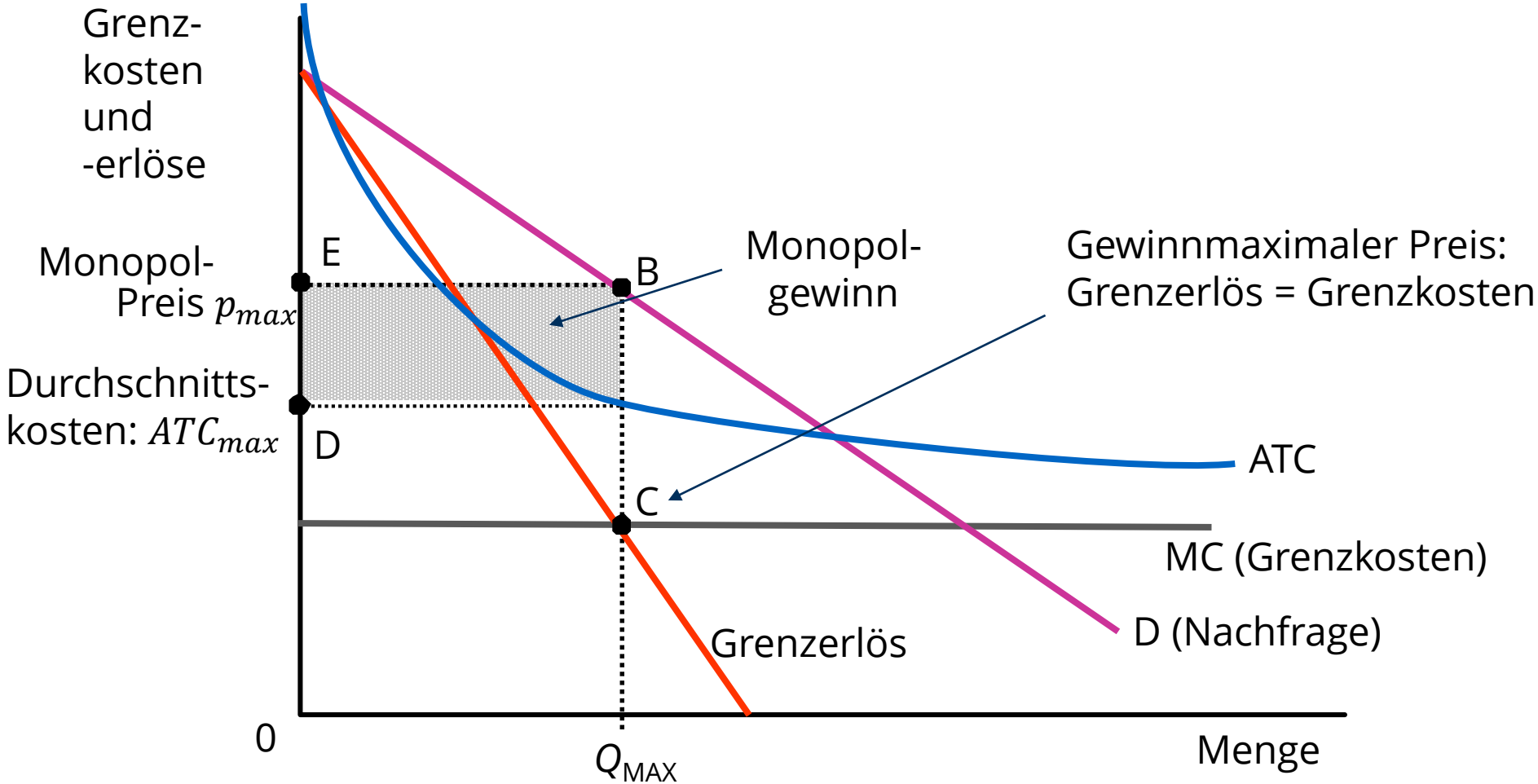


Marktmacht

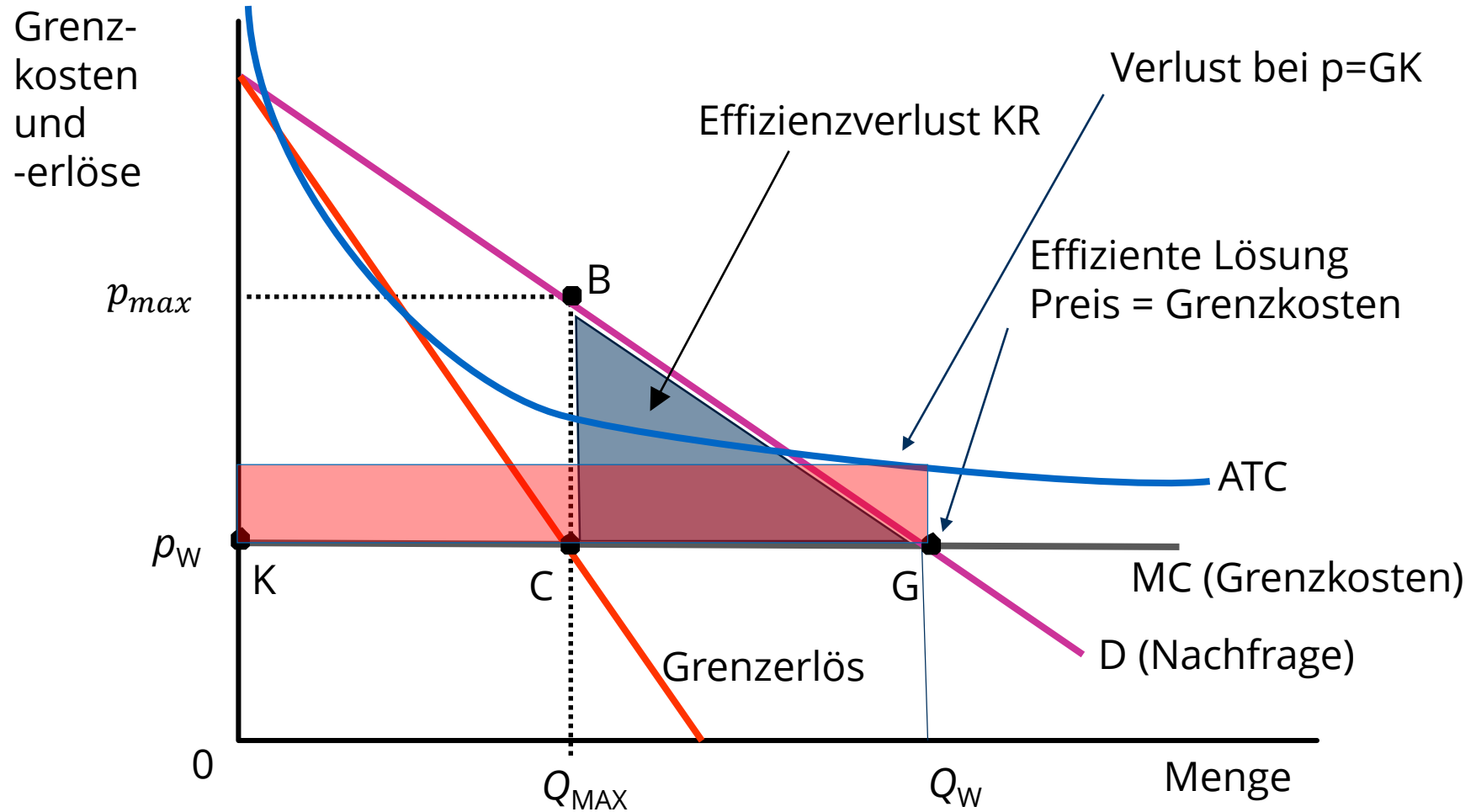
Problem:

- Gibt es nur ein Unternehmen auf dem Markt, kann dieses Monopolrenten abschöpfen
- Es wird zum Preissetzer
- Die gewinnmaximale Menge wird über Grenzerlös = Grenzkosten bestimmt
- Es gibt einen Markup auf die Grenzkosten (Diff. $B - C$), der von der Preiselastizität der Nachfrage abhängt
- Die angebotene Menge ($MR = MC$) ist kleiner als die effiziente Menge (Q_W)
- Der Preis ist höher als er Preis bei Wettbewerb ($p = MC$)
- Die Menge ist daher ineffizient niedrig

(Natürliches) Monopol und Gewinne



Monopol und Effizienz



Ergebnis

Monopolstellungen führen zu Effizienzverlusten

Fragen:

- Gibt es Monopolstellungen im Verkehrssektor?
- Sind höhere Preise und geringere Mengen dann ein Problem?
- Können staatliche Eingriffe dann Effizienz erhöhen?
- Welches wären die besten Eingriffe?

Bei natürlichem Monopol

- Es entstehen Verluste bei $p = GK$
- Entweder Subvention oder Regulierung
(z.B. kostenbasierte Regulierung: $P = AC + \text{Aufschlag}$)

9.2 Maßnahmen zur Erhöhung des Wettbewerbs

- Deregulierung im Straßengüterverkehr
- Deregulierung im Straßenpersonenverkehr

Abbau staatlicher
Markteintritts-
schranken

Straßengüterverkehr: Marktdergulierung der 1990er Jahre

1994

- **Gesetz zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr**
- Abschaffung der Tarifbindung im nationalen Straßen- und Binnenschiffverkehr

1998

- **Gesetz zur Aufhebung der Konzessionsregelung im Güterfernverkehr**
- Abschaffung der kontingentierten Betriebskonzessionen im Güterfernverkehr (>75km)

1998

- **EU-Verordnung 3118/93**
- Erlaubnis EU-weiter Kabotage im Güterkraftverkehr

Straßenpersonenverkehr: Fernbuslinien

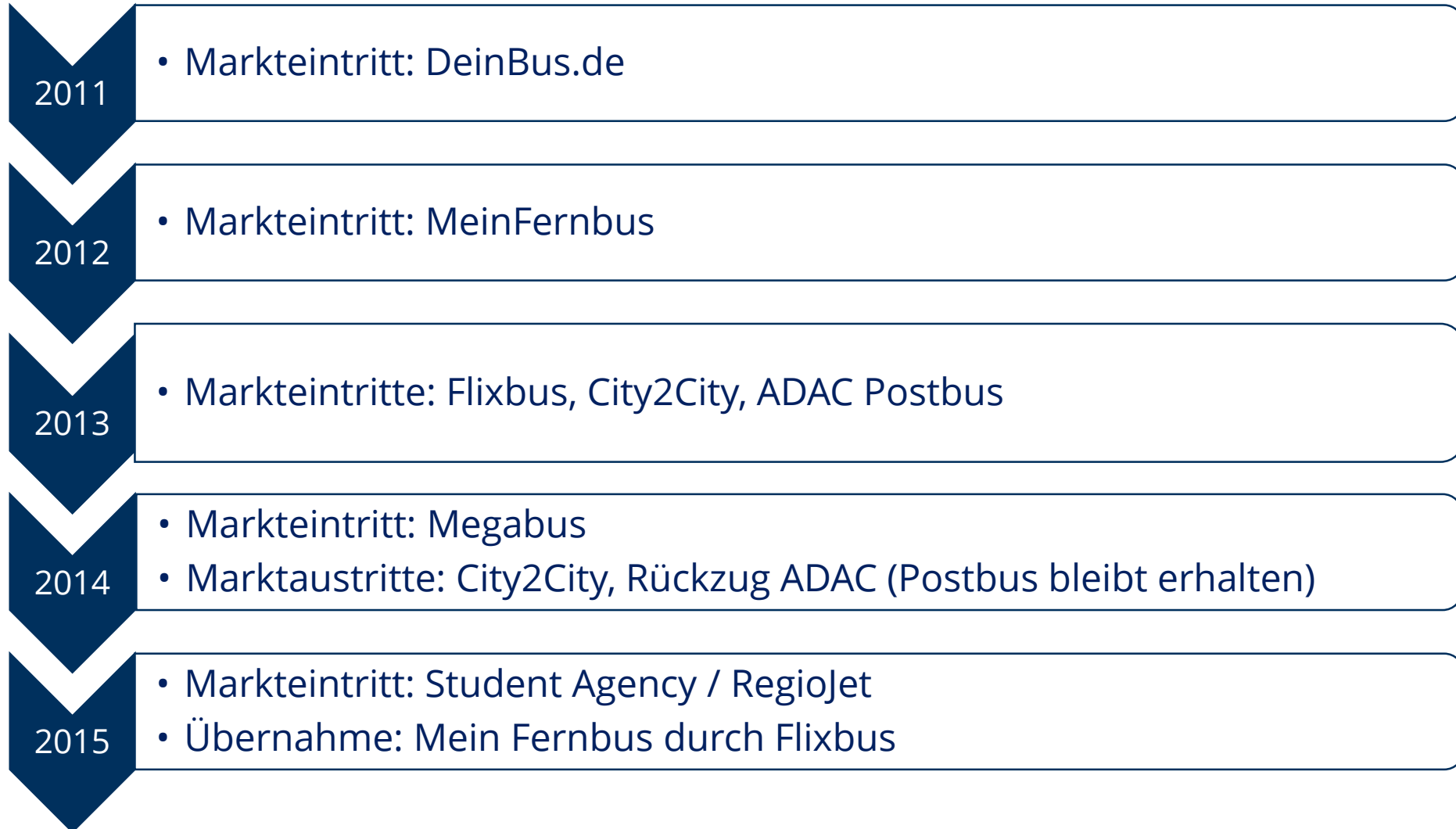
Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs: Novelle des PBefG 2013:

- „Wesentliche Verbesserung“ bei deutlichem preislichen Vorteil gegeben (BVerwG-Urteil von 2010) → Aufhebung der Beschränkungen im Fernverkehr

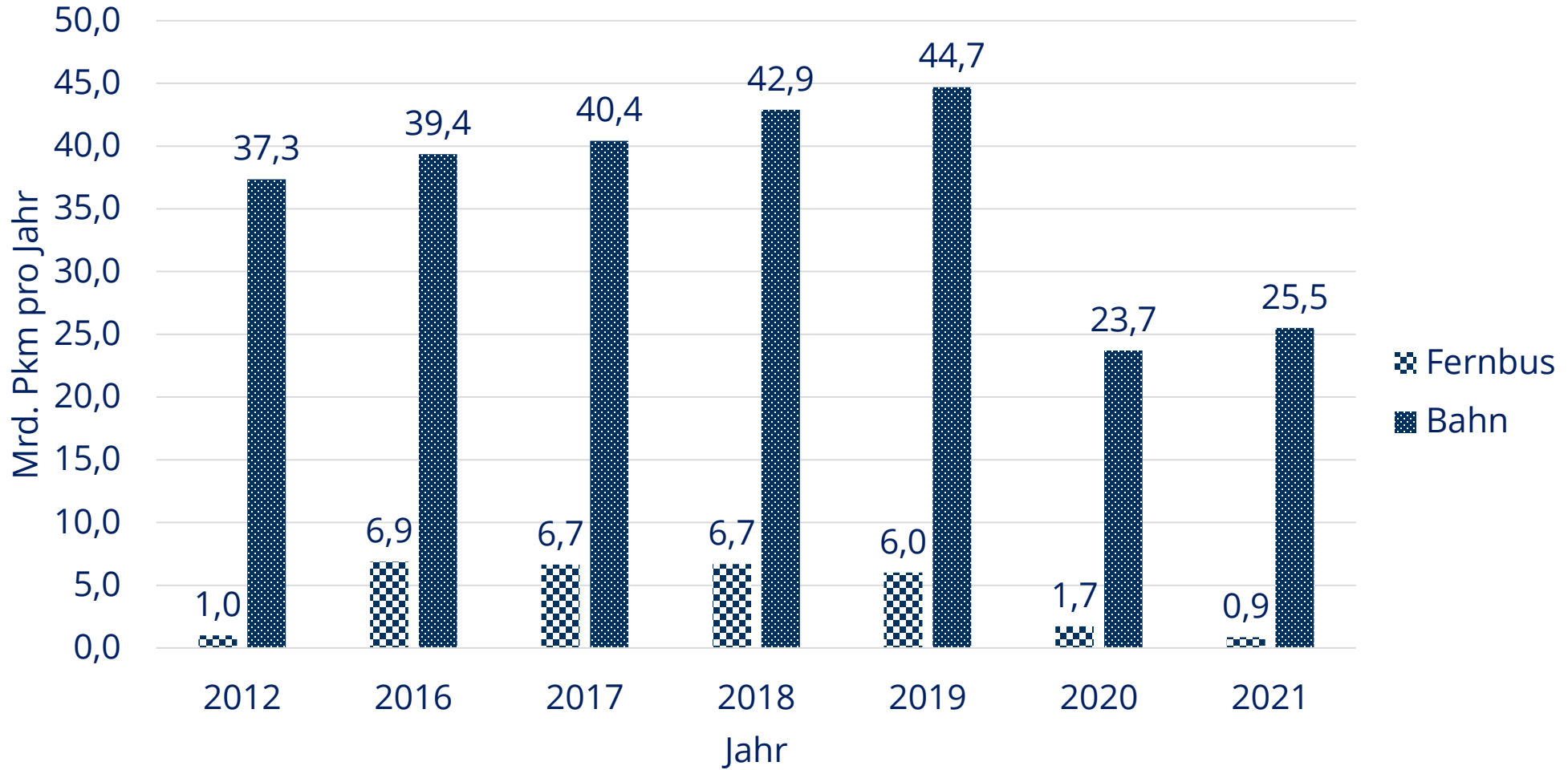
Wettbewerbssituation:

- Starke Marktkonzentration in den letzten Jahren und Dominanz eines Anbieters
- Allerdings intermodaler Wettbewerb

Fernbuslinien: Marktein- und Austritte, Übernahmen



Personenverkehrsleistung von Bussen und Bahnen im Linienfernverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt

Ridesharing – Reform

Rechtliche Situation

- Reform des Personenbeförderungsgesetzes in 2021
- Schaffung der Kategorie des gebündelten Bedarfsverkehrs (On-Demand)
- Ermöglicht Ridepooling dauerhaft (vorher nur als Pilotprojekte oder mit Sondergenehmigung)
 - Angebote können noch immer zeitlich, mengenmäßig und räumlich begrenzt werden
 - Bündelungsquote, Poolingquote möglich
 - Betriebs- und Beförderungspflicht (wie bei Taxi, ÖV)

Reform erlaubt auch Ridehailing

- Rückkehrpflicht Betriebssitz oder ausgewiesene Abstellfläche(n) sofern kein unmittelbarer Folgeauftrag
- Einflussnahme auf Tarifgestaltung (Preisuntergrenzen) möglich
- **Nur auf** Bestellung, Wink- und Wartemarkt weiterhin nur für Taxis

9.3 Maßnahmen zur Erhöhung des Wettbewerbs

Regulierung von
Monopolen

Markt und Wettbewerb im Schienen- verkehr

Bahnreform der 1990er Jahre wegweisend für
aktuelle Wettbewerbssituation

Trassenpreise

Abbau von Markteintrittsschranken: Trennung
von Netz und Betrieb

Intra- und intermodaler Wettbewerb

Auslöser

EG-Richtlinie 91/440/EG zur Liberalisierung der europ. Bahnmärkte zur Stärkung der Leistungsfähigkeit und der Anpassung an die Erfordernisse der Verkehrsmärkte

- Trennung von Infrastrukturbetrieb (EIU als natürliches Monopol) und Erbringung der Verkehrsleistung (Wettbewerb unter EVU möglich)
- Freier Netzzugang für Dritte
- Diskriminierungsfreie Infrastrukturbenutzungsentgelte

Trassenpreise

Die **Bundesnetzagentur** reguliert die Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn ist als **alleiniger Netzbetreiber** Monopolist bei der Schieneninfrastruktur und erhebt Preise für die Nutzung der Schieneninfrastruktur

Gefahren der Ausnutzung der Monopolstellung

- Setzen von gesellschaftlich ineffizient hohen Monopolpreisen
- Bevorzugung des eigenen Unternehmens gegenüber Wettbewerbern bei der Nutzung der Schienen, da es keine strikte Trennung zwischen Betrieb und Netz gibt

Regulierung der Trassenpreise: Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

§26 (2): [...] Die mit den Betriebsleistungen [...] gewichtete **Summe dieser Entgelte darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigen.** [...]

- Nebenbedingung der Kostendeckung; Vermeidung übernormaler Gewinne

§25 (2): [...] wird die **Obergrenze der Gesamtkosten** [...] durch das Ausgangsniveau der Gesamtkosten [...], **zuzüglich** eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage einer **Inflationierung** [...], **abzüglich** eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage des **Produktivitätsfortschritts** [...] bestimmt.

- RPI-X Regel

Auswirkungen der Bahnreform - Wettbewerb

- Beseitigung des „Bahnmonopols“ durch Entstehung von intramodalen Wettbewerbs
 - Positive Qualitätsentwicklung im SPNV (Taktfahrpläne, Züge) inklusive steigender Fahrgastzahlen, aber Defizite bei der Kostendeckung (erheblicher Anteil der Kosten durch Regionalisierungsmittel des Bundes beglichen)
 - Geringer intramodaler Wettbewerb im SPFV

9.4 Maßnahmen zur Erhöhung des Wettbewerbs

Statt einfacher Vergabe ohne Wettbewerb
zunehmend Auktionen / Ausschreibungen im
Bereich des ÖPNV und Öffentlichen
Personenregionalverkehr

Ausschreibung von
Monopolstellungen

Schienerpersonenfernverkehr

SPFV

- Wettbewerb im Markt unter den Anbietern
- Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre
- Extrem schwieriger Markt → Marktanteil von NE-Bahnen verschwindend gering („Rosinenpicken“)
 - Hohe Kapitalintensität, kein Gebrauchtmärkte für Züge, fehlende Trassenkapazitäten, schwierige Vertriebswege
 - Marktanteil DB bei 96 % in 2019, 98 % in 2020 und 96% in 2021; vorher lange Zeit >99 % (bezogen auf Verkehrsleistung)

Intermodaler Wettbewerb: Konkurrenz zum Fernbus

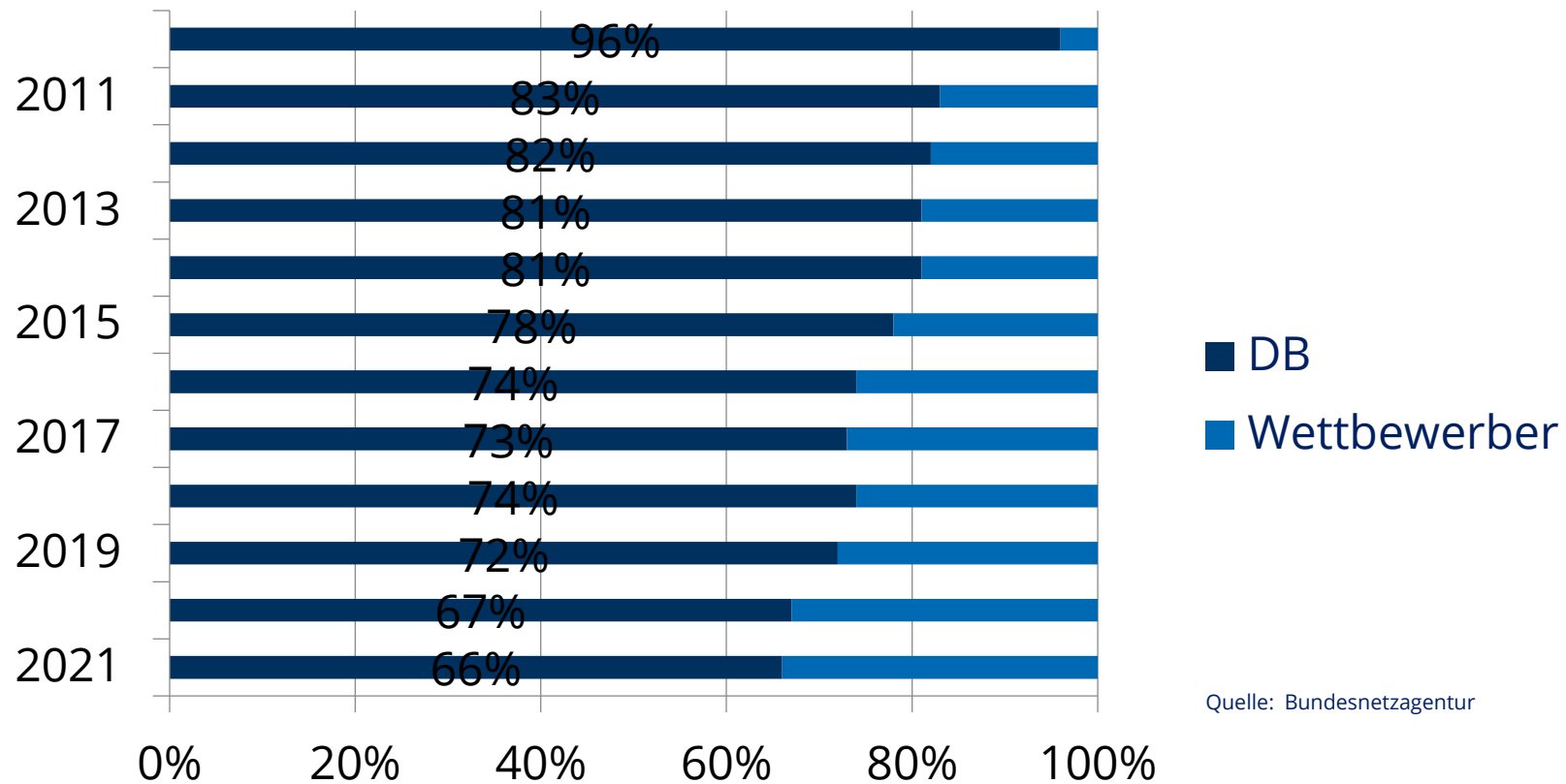
Seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs in 2013 starker Zuwachs an Fahrgästen bis 2018, Abnahme ab 2019

Fernverkehrssparte der DB AG unter Druck → Kundenoffensive in 2016 (Fernverkehrskonzept)

Folge: Schiene in 2016/2017 mit höchsten Zuwachsraten bei Verkehrsleistung im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern

Wettbewerbssituation: Marktanteile

Personennahverkehr (bezogen auf
Personenkilometer)



Quelle: Bundesnetzagentur

Ziele von Ausschreibungen

- Erhöhung von Anreizen und Druck für Unternehmen, den Zielen der Prinzipale (Verkehrsverbände, Kommunen, Länder, Bund) zu folgen
- Ziele: Erhöhung der Effizienz, Qualität der Leistungen, Senkung der Kosten
- EU Recht, Bundesrecht
- Abbau von Markteintrittsschranken
 - Keine dauerhaften Vergaben
 - Keine Bevorzugung bisheriger Unternehmen

Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- Wettbewerb um den Markt: Abschluss von Verkehrsverträgen für Bedienung bestimmter Regionen
- Ziel der Kostendeckung (staatliche Subventionierung durch Regionalisierungsmittel)
- Wettbewerber: DB, Transdev (Veolia), Keolis (SNCF), Abellio (NS), Netinera (FS), National Express etc.

Wettbewerb : Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Verfahren:

- Erstellung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Definition von Leistungen und Qualitäten: Linien, Takte, Fahrzeuge, weitere Servicemerkmale) über mindestens 5 Jahre
- Ausschreibungsverfahren („Wettbewerb um den Markt“) bzw. Direktvergabe
- Ziel: Ausschließlich Ausschreibung (transparente und kostengünstige Vergabe, effiziente Nutzung öffentlicher Gelder) → geschätzte Kosteneinsparungen bis zu 30% (aber hohe Kosten des Ausschreibungsverfahrens)

Wettbewerbshindernisse:

- Fehlende Sekundärmärkte für Rollmaterial
- Finanzielles Risiko (bei Verlust von Aufträgen im Zuge von Neuausschreibungen)

9.5 Förderung des Wettbewerbs

Absprachen im Schiffverkehr

Verbot von Absprachen im Schiffverkehr

Verbot von Kartellen

Ruinöser Wettbewerb

- „Ruinöser Wettbewerb“ wird als Begriff häufig falsch verwendet, nämlich im Sinne von scharfer/intensiver Wettbewerb
- Intensiver Wettbewerb ist aber aus gesamtgesellschaftlicher Sicht nicht unerwünscht.
- Im Gegenteil: Es ist der Sinn von Wettbewerb, dass sich die effizientesten Produzenten durchsetzen (ansonsten Verschwendung von Ressourcen der Gesellschaft).
- Aus der Perspektive einzelner Interessengruppen heraus mag dieser Wettbewerb nicht erwünscht sein.
- Insbesondere bei Austritt von Unternehmen aus dem Markt wird nicht selten zu unrecht ein „ruinöser“ Wettbewerb dafür verantwortlich gemacht.

Seeschifffahrtskonferenzen

Ziel

- Verhinderung des „Ruinösen Wettbewerbs“ unter Reedereien
- Stabilisierung des Marktes (unter Teilaufgabe der wirtschaftlichen Unabhängigkeit)

Verringerung der Wettbewerbsintensität zwischen Reedereien durch Absprache und Koordination wirtschaftlicher Aktivitäten

- Marktgebiete (Gebietskartelle)
- Frachtraten (Preiskartelle)
- Kapazitäten (Quotenkartelle)
- Einheitliche Rabattgestaltung für Verlader (Rabattkartelle)

Kartellbildung ist in anderen Wirtschaftsbereichen untersagt

- Tolerierung bzw. Unterstützung der Regierungen beteiligter Staaten
- Politische Legitimation: Abwicklungssicherheit des internationalen Seeverkehrs (1974 UN-Verhaltenscodex für Linienkonferenzen)

Verbot von Absprachen im Schiffverkehr

Europäische Kommission beobachtet Konferenzen kritisch

- Kollision von Konferenzregeln mit EG-Vertrag → Bildung von Unternehmenskartellen nach Art. 101 AEUV, Erlaubnis daher nur mit Ausnahmegenehmigung der Kommission möglich
- Interessenskonflikt der EU-KOM: Marktstabilität vs. künstlich verknapptes Angebot/überhöhte Verladerpreise

Verbot der Konferenzen innerhalb der EU seit Oktober 2008

- Tarif- und Angebotsmengenabsprachen für Linienverkehre von/in Europäische Union verboten

Vgl. auch: Diekhof, R. (1969): *Schuß vor den Bug*, Zeit Online, Artikel vom 23.05.1969.

Regulierung im Luftverkehr

Bi- und multilaterale Luftverkehrsankommen
zwischen luftverkehrsbetreibenden Staaten

Marktliberalisierung der 1980/90er Jahre führte
zu Wettbewerb zwischen ehemaligen
Staatsairlines

Regionale Marktmacht von Flughäfen kann
ökonomische Regulierung dieser notwendig
machen

Marktliberalisierung

In den USA ab 1978, in Europa zwischen 1988-1997

Auslöser: Nachfragerückgang durch Rezession, hohe Treibstoffkosten (Ölkrise), hohe Verschuldung der Staatsairlines

Vor Liberalisierung	Nach Liberalisierung
Alleinstellung von Staatsairlines („Flag Carrier“) → Angebotsmonopole auf den Strecken (lediglich geringfügiger Wettbewerb durch andere Airlines)	Privatisierte „Full Service Carrier“ Vereinfachter Marktzutritt (v.a. Low Cost Carrier) → Angebotsoligopol auf den Strecken (wenige Anbieter in Konkurrenz zueinander)
Restriktive bilaterale Luftverkehrsabkommen und IATA-Konferenzen → Festlegung aller operativen Details des Luftverkehrs (Flugstrecken, Frequenzen, Ticketpreise usw.)	Weniger restriktive bilaterale Luftverkehrsabkommen regeln weiterhin internationale Luftverkehrsrechte → Durch Tariffreiheit keine Festlegung des Ticketpreises mehr, Kabotagerecht innerhalb der EU („Open Skies“)
Regional abgeschottete Märkte, Wettbewerb höchstens über Qualität der Dienstleistung	Offenere Märkte, Wettbewerb über Preis und Qualität

Airport-Slots

Anrecht einer Airline auf die Nutzung einer Start- bzw. Landezeitnische (15 Minuten) für eines ihrer Flugzeuge

- Begrenzung der maximal verfügbaren Slot-Anzahl durch luft- und terminalseitige Flughafenkapazität ("Eckwert")
- Zentrale Koordination bei hoher Nachfrage

Vergabeverfahren:

- Verordnung (EWG) Nr. 95/93, 793/2004 und IATA Worldwide Slot Guidelines
- Vorausplanung in Flugplanperioden nach Bedarfsanmeldung der Airlines
 - „Großvaterrechte“
 - Recht an Slots kann verloren gehen: 80 % Klausel (use-or-loose-it) in EU (Ausnahmen COVID-19)
 - Anreiz zum "Slot Hoarding" etablierter Airlines an wichtigen Flughäfen zur Verdrängung von Wettbewerbern und neuen Konkurrenten

Slot-Tausch zwischen Airlines möglich,
Verkauf in EU jedoch untersagt, in UK zulässig

Strategische Allianzen im Luftverkehr

Merkmale:

- Beibehaltung der wirtschaftlichen und rechtlichen Eigenständigkeit der Mitglieder
- Angebot eines gemeinsam vertriebenen weltweiten Streckennetzes, gegenseitige Ergänzung durch abgestimmte Flugverbindungen der Mitgliedsairlines (Codesharing, Interlining)
- Synergien: gemeinsame Vertriebs- bzw. Buchungssysteme, gemeinsame Abfertigung der Passagiere, gemeinschaftliche Wartung und Instandhaltung der Fluggeräte etc.
- Homogene Sicherheits- und Servicestandards
- Kundenbindungsprogramme

Bewertungen von Allianzen

Vorteile für die Airlines:

- Reduktion des Wettbewerbs
- Kostenreduktionen
- Ausweitung des vom Kunden wahrgenommenen Angebots (Codesharing)

Verkehrspolitische Beurteilung der Allianzen:

- Ähnlichkeit zu verbotenen Kartellen durch Vielzahl von Absprachen zwischen Unternehmen in gleichen relevanten Märkten
- Monopolartige Position auf Strecken möglich → Einschränkung des Preis- und Qualitätswettbewerbs
- Konsequenz: kontinuierliche wettbewerbsrechtliche Beobachtung von Allianzen, Vergabe von Antitrust-Immunität gegen Auflagen

Airlines

Kuppelproduktion: Passagierbeförderung und Luftfrachttransport

Differenzierte, aber oftmals stark vermischte Geschäftsmodelle:

- Full Service Carrier
- Low Cost Carrier (üblicherweise mit Verzicht auf Luftfracht)
- Regionalfluggesellschaften
- Charterairlines
- Luftfrachtairlines/Integrators
- Hybride Formen

Luftfracht mit untergeordneter Bedeutung für FSC (<25% der Erlöse)

Starke Marktposition von Luftfrachtspediteuren (Vermittlung von etwa 90% des Luftfrachtaufkommens)

Luftverkehr: Fluglinien und Flughäfen

Diskurs über Marktmacht

- Haben Flughäfen oder Fluglinien Monopolmacht?
- Haben Flughäfen gegenüber Fluglinien, und Fluglinien gegenüber Kunden Marktmacht?
 - Doppelte Marginalisierung (zwei Mark-ups)
 - Flughafengebühren teilen die Monopolprofite auf, wenn Kunden Monopolpreise bezahlen
 - Flughäfen mit Marktmacht eignen sich einen größeren Teil der Monopolprofite an
- Was ist bei Hub-Flughäfen?
- Was ist bei Regionalflughäfen mit wenig Flugverbindungen?

Flughafenregulierung

Flughäfen sind weltweit häufig reguliert

Begründung für Regulierung

1. Allokative Effizienz (Markt) - Standardargument
2. Produktionseffizienz

Begründung für Regulierung von Flughäfen

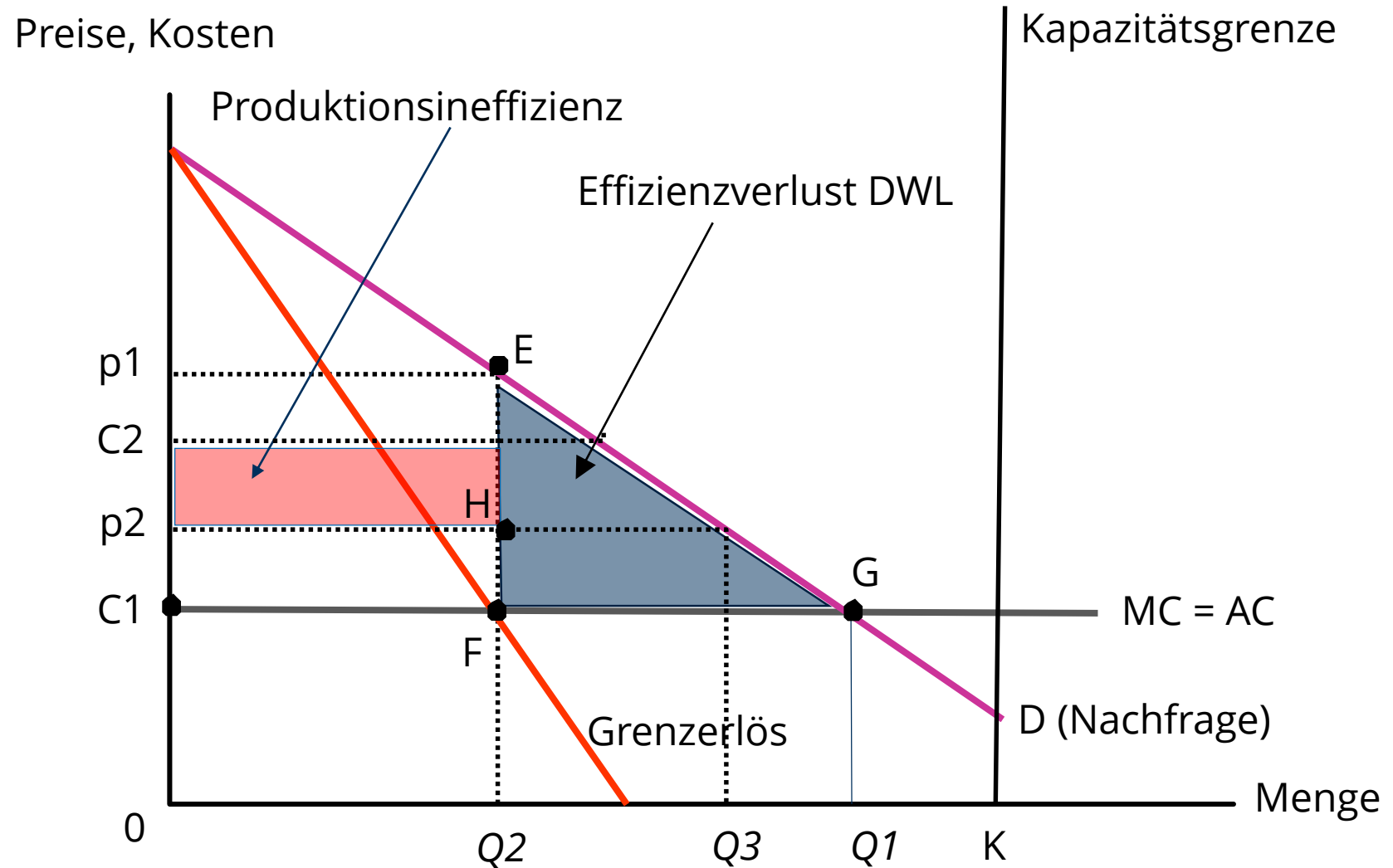
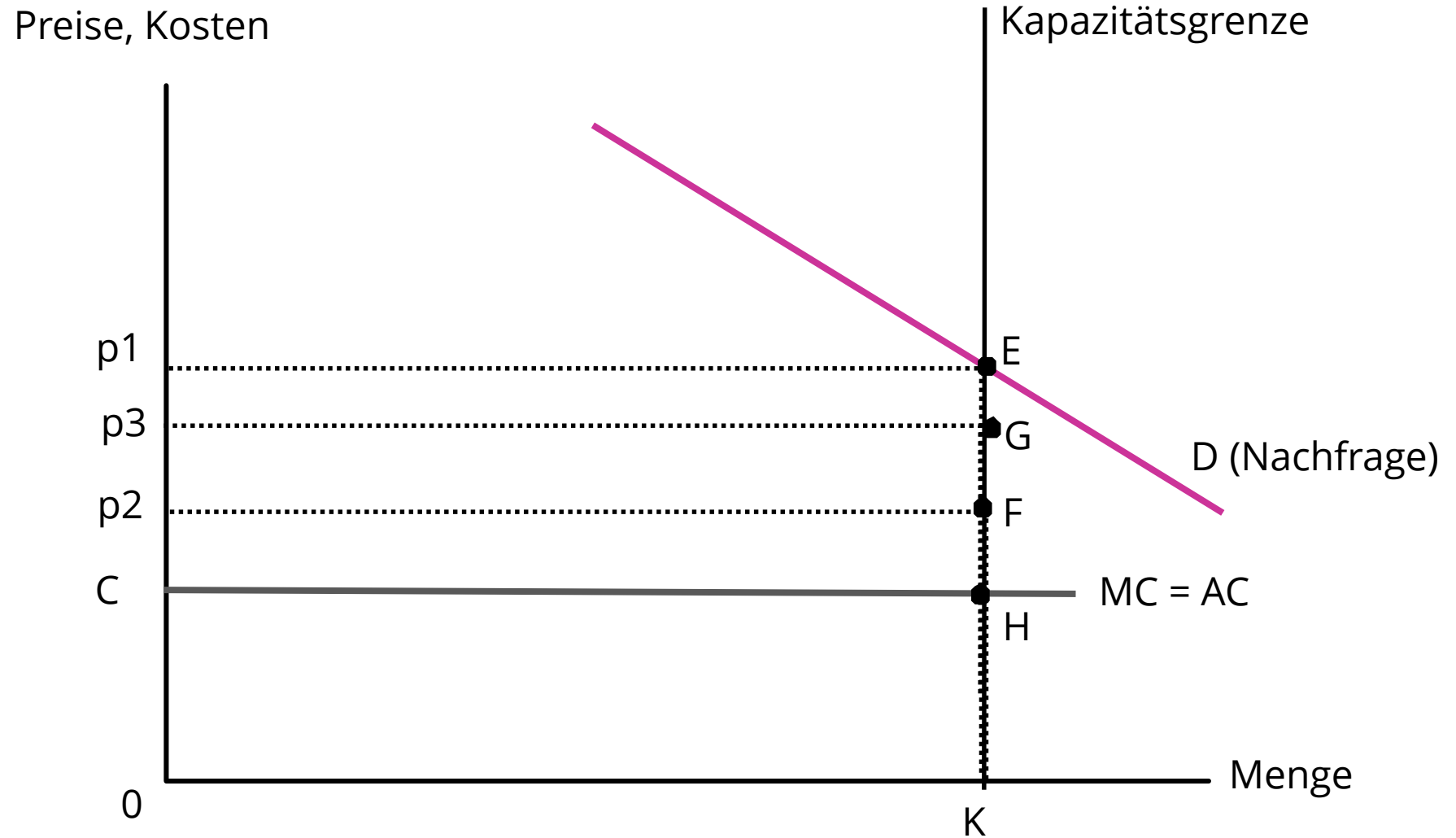


Abb. Begründung für Regulierung von Flughäfen

Abbildung für Flughafen mit Monopolmacht gegenüber Fluglinien

- Annahmen:
 - Der Flughafen nutzt seine Kapazität nicht aus und arbeitet unterhalb der Kapazitätsgrenze K
 - $C1$ beschreibt fixe Grenz- und fixe Durchschnittskosten (vereinfachend)
 - D ist Nachfrage und MR die Grenzerlöskurve
- Allokative Ineffizienz
 - Monopollösung: Der Flughafen erhebt Landegebühren in Höhe von $P1$. Dies führt zu einer Menge an Flügen in Höhe von $Q2$ und einem Profit von $(P1-C1)*Q2$
 - Die effiziente Lösung wäre $X1$
 - Wohlfahrtsverlust (Deadweight Loss): EFG
 - Eine Regulierung hätte das Ziel die allokative Effizienz des Monopols zu reduzieren (Effizienz zu erhöhen).
- Produktionsineffizienz
 - Der Flughafen könnte aber zu höheren Kosten $C2$ produzieren und dennoch Gewinne machen $(P1-C2)*Q2$
 - Es besteht eine produktive Ineffizienz.
 - Wohlfahrtsverlust: $(DWL + \text{höhere Kosten}), EFG + C2HFC1$
- Regulierung
 - Der Regulator kann $C1$ setzen (cost-based regulation) oder $P2$ (cost-plus oder price-cap regulation)
 - Ergebnis: Menge $Q3$, Profite: $(P2-C1)*Q3$

Gefahren der Slotregulierung



Gefahren der Slotregulierung

Abbildung für Flughafen mit Monopolmacht gegenüber Fluglinien (Annahme, Fluglinien haben Monopolmacht gegenüber Passagieren)

- Annahmen:
 - Kapazitätsgrenze K
 - C beschreibt fixe Grenz- und fixe Durchschnittskosten (vereinfachend)
 - D ist Nachfrage
- Regulierung und Renten
 - Eine Slotgebühr von $P1$ wäre die effiziente Lösung, da die Kapazität gleich der Nachfrage ist
 - Bei Kosten C erzielt der Flughafen eine Slotrente in Höhe von $P1EHC$
 - Setzt der Regulierer den Preis auf C gibt es eine Überschussnachfrage, aber die Kapazität wird genutzt
 - Gibt es einen Handel mit Slots, kann die Fluglinie durch Verkauf eine Rente von $P1EHC$ erzielen (sie gibt dann ihr Angebot an diesem Flughafen auf). Ist die Fluglinie Monopolist kann sie durch die geringere Zahlen ihre Kosten reduzieren und erzielt höhere Profite.
 - Setzt der Regulierer $P2$ oder $P3$ verteilt er die Renten zwischen dem Flughafen und der Fluglinie auf
 - Ergebnis: Die Slot-Regulierung verteilt im Wesentlichen die möglichen Extraprofite auf, ohne die Kosten für die Fluggäste zu senken.

Literatur

Button K, 2010. *Transport Economics*. 3rd Edition. Cheltenham: Edgar Elgar.

The CoreTeam, *The Economy*. <https://www.core-econ.org/project/core-the-economy/> (wird in der EVWL verwendet, das Buch gibt es auch auf Deutsch; alternativ jedes andere VWL Einführungsbuch)

Forsyth P., Guiomard C., Niemeier H.-M., 2023. *Airport Economics*. Routledge