



Einblick in die Luftfahrtindustrie: Warum die Immunität gegen kartellrechtliche Wettbewerbsbeschränkungen für AA/BA Sinn macht

27. November 2008

Als American Airlines (AA) und British Airways (BA) im Jahr 2002 die Immunität gegen kartellrechtliche Wettbewerbsbeschränkungen („Antitrust Immunity“) beantragten, bestand wenig Hoffnung, dass sich die Regulierungsbehörden der USA und der EU auf ein Abkommen einigen würden. Neuzugänge auf den EU-US-Markt waren nicht zulässig, und die Fluggesellschaften AA und BA waren in Bezug auf die aktuelle Monopolstellung im Bereich täglicher Flugverbindungen zwischen Heathrow und den USA zudem harte Gegenspieler.

2007 trat die erste Phase des neuen „Open Skies“-Abkommens zwischen der EU und den USA in Kraft. Seitdem bieten eine Reihe neuer Fluggesellschaften auf diesem lukrativen Markt Flugverbindungen an. Dank des Abkommens gelang es den neuen Anbietern, die Konkurrenzlage in Heathrow und auf anderen Flughäfen innerhalb der EU grundlegend zu verändern. Für die Fluggäste bedeutete dieser Wandel ein umfangreicheres Angebot an Fluglinien, ein höheres Serviceniveau und weitaus mehr Nonstop-Flüge als je zuvor. Verbraucher auf beiden Seiten des Atlantiks sollten ihre Gesetzgeber daher dazu auffordern, dem Antrag von AA und BA auf Immunität stattzugeben.

Doch trotz dieser wettbewerbsfördernden Neuerung lehnen einige Verbrauchergruppen und Mitbewerber wie Virgin Atlantic (VS) das Abkommen entschieden ab. Virgin Atlantic kritisiert, dass AA und BA im Fall einer Genehmigung der Immunität den Flugverkehr zwischen London Heathrow und den USA fest im Würgegriff halten würden und somit eine uneingeschränkte Kontrolle über die Flugpläne hätten, sodass die Nachfrage und, damit verbunden, auch die Flugpreise in die Höhe getrieben werden könnten. Obgleich die „Antitrust“-Immunität sich bedingt durch die Koordination der beiden Fluglinien durchaus positiv auf die Flugfrequenz auswirken könnte, würden die Flugpreise aufgrund der Nachfrage von Seiten der Verbraucher und des Konkurrenzdrucks durch neue Mitbewerber letztendlich reglementiert werden. Die Immunität gegen kartellrechtliche Wettbewerbsbeschränkungen bedeutet für Fluggäste daher ein alternatives Angebot an Fluglinien, das in einem vergleichbaren Mass zuvor nicht zur Verfügung stand.

Seit der Implementierung des „Open Skies“-Abkommens lässt sich beobachten, dass zahlreiche Fluggesellschaften wie Air France, Delta, US Airways und Northwest Airlines die etablierten Fluglinien auf dem Heathrow-US-Markt nahezu herausfordern. Obgleich der Wirtschaftsabschwung die Entwicklungsbemühungen mancher Fluglinien wie etwa der Air France vorübergehend eingeschränkt hat, ist dies ein gutes Beispiel für die gesunde Konkurrenz, die ein offener Markt bewirken kann.

Unter den potenziellen Anwärtern auf dem London-US-Markt befindet sich im Übrigen auch ein ernst zu nehmender Kandidat. Die Fluggesellschaft BMI (BD) hat ihr Profil im Verlauf der letzten Monate mehr und mehr auf Geschäftsreisende ausgerichtet. Für die zweitgrösste Luftlinie in Heathrow macht eine direkte Verbindung in die USA sicherlich Sinn. Die jüngste Übernahme zusätzlicher BMI-Anteile durch Lufthansa ist auf dem Heathrow-Markt ein weiterer Beweis für die wachsende Stärke und Konkurrenz der Star Alliance, die bereits Immunität gegen kartellrechtliche Wettbewerbsbeschränkungen genießt.

In den letzten Jahren haben eine Reihe anderer Londoner Flughäfen, wie Stansted und Luton, mit unterschiedlichen Ergebnissen mit transatlantischen Flugverbindungen experimentiert. Gatwick erlebte einen vergleichsweise radikalen Wandel, als zahlreiche Fluglinien unmittelbar im Anschluss an die Gewährung des „Open Skies“-Abkommens ihre Geschäftstätigkeiten grösstenteils von Gatwick nach Heathrow verlegten. Virgin Atlantic hat die einmalige Gelegenheit, die globale Stellung der Flugverbindung „London-USA“ insgesamt neu zu definieren, denn die Fluggesellschaft steht an der Spitze eines Konsortiums, das die Übernahme des Flughafens Gatwick durch die britische Luftfahrtbehörde (BAA) plant. Sollte dieser Plan umgesetzt werden, wäre dies die ideale Gelegenheit, Fluggäste von Heathrow abzuführen und ihnen in Gatwick ein besseres Flughafenerlebnis zu offerieren.

Insgesamt sind wir der Meinung, dass es kein triftiges Argument dafür gibt, sich dem Antrag von AA/BA für die gleiche Immunität, die bereits zahlreichen anderen Allianzen in der EU und in den USA gewährt wurde, entgegenzustellen. Wir glauben, dass die Erteilung der Immunität die Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen Airline-Allianzen ausgleichen und den Konkurrenzdruck erhöhen kann, was für die Verbraucher letzten Endes von Vorteil ist.