

Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafensektor¹

Frank Dummann

Juli 2005

WWW.GAP-PROJEKT.DE

Prof. Dr. Hans-Martin Niemeier
Hochschule Bremen
Werderstr. 73
28199 Bremen

Prof. Dr. Jürgen Müller
FHW Berlin
Badensche Str. 50-51
10825 Berlin

Prof. Dr. Hansjochen Ehmer
Internationale Fachhochschule Bad Honnef
Mühlheimer Str. 38
53604 Bad Honnef

¹ Diese Arbeit basiert auf der Diplomarbeit *Privatisierung und Möglichkeiten der Regulierung von deutschen Flughäfen* von Frank Dummann, Juli 2005. Die Diplomarbeit ist im Rahmen des Forschungsprojekts GAP (German Airport Performance) entstanden. Wir danken dem Bundesministerium für Forschung und Technology für finanzielle Unterstützung. Weitere Hinweise zu dem Projekt unter www.gap-projekt.de

Privatisierungsentwicklung im deutschen Flughafensektor²

von Frank Dummann, Juli 2005

Traditionell wurde die Finanzierung, der Aufbau und Betrieb von Flughäfen als vorrangige Aufgabe des Staates angesehen. In Deutschland sind die Flughäfen auch heute noch fast ausschließlich im Eigentum der öffentlichen Hand. Darüber hinaus unterliegen die deutschen Flughäfen einer sektorspezifischen Regulierung des Staates, die vor allem mit dem Argument begründet wird, dass ein unregulierter Wettbewerb im Flughafensektor nicht funktionsfähig ist, weil die Flughäfen natürliche Monopole seien.³ In den letzten Jahren ist aber ein weltweit zunehmender Privatisierungstrend festzustellen, der sich auch in Deutschland bemerkbar macht. Grund für diese Privatisierungspolitik ist die fortschreitende Liberalisierung des Luftverkehrs, vor allem in den USA und Europa. Der daraus resultierende Wettbewerb im Luftverkehr und der erhöhte Wachstum der Verkehrsnachfrage bewirken auch höhere Anforderungen an die deutschen Flughäfen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Effizienz.

Ziel dieser Ausarbeitung sowie eines zweiten Papers zu den Regulierungsmöglichkeiten ist es, unter Berücksichtigung der derzeitigen Privatisierungsentwicklung und den bestehenden wirtschaftlichen Regulierungsrahmen in Deutschland sowie den Erfahrungen aus anderen Ländern, ein geeignetes Privatisierungs- und Regulierungskonzept für den deutschen Flughafensektor zu erarbeiten, welches die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit der deutschen Flughäfen langfristig steigert

² Diese Arbeit basiert auf der Diplomarbeit *Privatisierung und Möglichkeiten der Regulierung von deutschen Flughäfen* von Frank Dummann, Juli 2005. Die Diplomarbeit ist im Rahmen des Forschungsprojekts GAP (German Airport Performance) entstanden. Wir danken dem Bundesministerium für Forschung und Technology für finanzielle Unterstützung. Weitere Hinweise zu dem Projekt unter www.gap-projekt.de

³ Vgl. Brunekreeft/ Neuscheler (2003), S. 259, Vgl. Sterzenbach/ Conrady (2003), S. 146, Vgl. Wolf (2003), S. 1

1. Grundlagen der Privatisierung der deutschen Flughäfen

Durch Veränderungen im Luftverkehr, ist in vielen Ländern, so auch in Deutschland, ein Privatisierungstrend im Flughafensektor zu beobachten. Die Verkehrsflughäfen in Deutschland unterliegen keiner rechtlichen Bestimmung, wie sie zu organisieren sind. In der Praxis werden Verkehrsflughäfen meist als privatrechtliche Unternehmen in der Rechtsform einer GmbH (z.B. Flughafen München GmbH) geleitet. Die Rechtsform einer Aktiengesellschaft ist in Deutschland eher die Ausnahme (Flughafen Frankfurt am Main als Fraport AG). Trotz dieser privatrechtlichen Organisation sind die wirtschaftlichen Träger der Verkehrsflughäfen überwiegend Gebietskörperschaften wie Bund, Länder und Gemeinden.⁴

„Privatisierung“ wird in dieser Arbeit verstanden als dauerhafte oder vorübergehende, vollständige oder teilweise Übertragung von Verfügungsrechten von öffentlichen Trägern auf private Wirtschaftssubjekte.⁵

Diese Theorie kann aber nicht ganz 1:1 auf die deutschen Flughäfen übertragen werden, da sie bereits schon formell privatisiert sind und als privatrechtliche Unternehmen agieren. Trotz dieser formellen Privatisierung zählte traditionell die Bereitstellung, Betrieb und die Finanzierung von Flughäfen als Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zu den Aufgaben des Staates.⁶ Die Finanzierung der deutschen Flughäfen erfolgte durch eine Kombination aus selbst erwirtschafteten Mitteln und staatlichen Zuschüssen.⁷

2. Motive und Ziele von Privatisierungen

Der Staat öffnet sich zunehmend der Möglichkeit der Privatisierung der deutschen Flughäfen vor allem durch folgende Motive und Zielstellungen: Die erforderlichen Investitionen der nachfragegerechten Flughafeninfrastruktur können angesichts leerer öffentlichen Kassen nicht ausreichend nachgekommen werden.⁸ Hinzu kommen, dass durch die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste und den Wegfall der Duty-Free-Verkäufe im EU-Binnenmarkt wesentliche Erlösquellen zur Selbstfinanzierung der Flughäfen fehlen.⁹ Mit der Privatisierung sollen daher die öffentlichen Haushalte entlastet werden.¹⁰ Die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flughäfen kann mit Einbeziehung des Know How's

⁴ Vgl. Sterzenbach/ Conrady (2003), S. 126 f.

⁵ Vgl. Reiche (1999), S. 6.

⁶ Vgl. Sterzenbach/ Conrady (2003), S. 146, Vgl. Nick (1998), S. 9.

⁷ Vgl. Courcy Ling (1996), S. 22.

⁸ Vgl. Stucke (2000), S. 35.

⁹ Vgl. Reiche (1999), S. 50 ff., Vgl. Loers/ Höfer (1996), S. 115.

¹⁰ Vgl. Frerich/ Müller (2004), S. 598 f.

privater Unternehmensführungen gesteigert werden. Ein verstärkt privates Management ist bestrebt, gewinnorientiert und effizienter (z.B. höhere Produktivität, kosteneffizient, nachfragegerecht) zu arbeiten und neue Erlöspotenziale (z.B. im Non- Aviation- Bereich) auszuschöpfen.¹¹

Aus Sicht der privaten Investoren und Anleger sind die Flughäfen als Investitionsobjekte interessant, da sie hohe Ertragspotenziale, eine hohe Wachstumsdynamik und gute strategischen Perspektiven (aufgrund der möglichen Marktmacht von Flughäfen) in den nächsten Jahren aufweisen.¹² Durch das vorhandene Potenzial zur Steigerung der gewerblichen Erträge versprechen sich die privaten Investoren hohe Gewinnrenditen bei verhältnismäßig geringem Risiko.¹³ Großes Rationalisierungspotenzial wird vor allem auf der Kostenseite gesehen. Experten haben geschätzt, dass die Kosten beim Betrieb deutscher Flughäfen um bis zu 25% gesenkt werden können.¹⁴ Die Finanzierung in die Flughafeninfrastruktur erlaubt, im Unterschied zu vielen anderen Infrastruktureinrichtungen, eine Erhebung von Nutzungsentgelten und die Einnahmen aus dem gewerblichen Bereich, insbesondere in Form von Mieten und Konzessionen.¹⁵ Des Weiteren ist die Wettbewerbsintensität aufgrund der hohen Markteintrittsbarrieren noch immer weniger stark ausgeprägt im Vergleich zu vielen anderen Branchen, so dass trotz der Auswirkungen der Liberalisierung das Erzielen von Quasi- und Knappheitsrenten für die Flughafenbetreiber weiter möglich sind.¹⁶

Durch die unterschiedlichen Zielstellungen der Parteien entstehen mitunter Konflikte, die im Vorfeld einer Privatisierung diskutiert und bereinigt bzw. minimiert werden müssen. Es sollte eine Privatisierungsstrategie ausgearbeitet werden, in der die Ziele der öffentlichen Hand, der jeweiligen Flughafengesellschaft und der privaten Investoren sowie die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz wesentlicher öffentlicher Interessen gleichermaßen berücksichtigt werden.¹⁷

Die öffentliche Hand wird ihre Verfügungsrechte an Private nur dann übertragen, wenn sie ihre verkehrs-, sicherheits-, wettbewerbs-, umwelt- und regionalpolitischen Interessen wahren können.¹⁸ Dagegen werden Private nur dann investieren, wenn sie für die Bereitstellung ihres Risikokapitals die erforderlichen unternehmerischen Freiräume erhalten, um so die Flughäfen

¹¹ Vgl. Klingenberg/ Klingelhöfer (2004), S. 106 f., Vgl. Limberger (1993), S. 103.

¹² Vgl. Schneiderbauer (2000), S. 9.

¹³ Vgl. Courcy Ling (1996), S. 23.

¹⁴ Vgl. Ritter (1998), S. 8.

¹⁵ Vgl. Nick (1998), S. 9.

¹⁶ Vgl. Reiche (1999), S. 80.

¹⁷ Vgl. Courcy Ling (1996), S. 23.

¹⁸ Vgl. Reiche (1999), S. 104 f.

oder Flughafeneinrichtungen gewinnorientiert führen zu können. Private brauchen für ihre langfristig ausgelegten Investitionsentscheidungen eine gewisse Sicherheit hinsichtlich der Eingriffsmöglichkeiten der öffentlichen Hand.¹⁹

Aufgrund dieser Argumente ist neben der Privatisierungsstrategie, ein angemessener und flexibler wirtschaftlicher Regulierungsrahmen zu erarbeiten.²⁰ Doganis verdeutlicht das folgendermaßen: „Privatisation entails regulatory control“.²¹ Es ist zu berücksichtigen, dass Flughäfen über eine bestimmte Marktmacht verfügen können, die es erlaubt, z.B. den Marktpreis substanziell zu beeinflussen. Ein zu hoher Marktpreis würde zu Wohlfahrtsverlusten führen und damit den Privatisierungszielen entgegenwirken.²² Nutzer des Flughafens, wie z.B. Fluggesellschaften, haben Angst, von einem privaten Flughafen stärker ausgebeutet oder übervorteilt zu werden als von staatlichen. Ein überzeugender und stabiler Regulierungsrahmen schafft dafür die notwendige Akzeptanz und Planungssicherheit.²³ Die Qualität einer Regulierung entscheidet, ob durch die Privatisierung angestrebten Ziele (z.B. Effizienzgewinne) erreicht werden können.²⁴

¹⁹ Vgl. Niemeier (2002a), S. 3.

²⁰ Vgl. Bosque (1998), S. 13.

²¹ Vgl. Doganis (1999), S. 107.

²² Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 20.

²³ Vgl. Niemeier (2002a), S. 3.

²⁴ Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 20.

3. Privatisierungsformen und –umfang



Abb. 8: Systematisierung möglicher Privatisierungsverfahren, Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Sterzenbach/ Conrady (2003), S. 149

Im Hinblick auf die Erfüllung der Privatisierungsziele ist zu entscheiden, ob sämtliche Anteile (Vollprivatisierung) oder nur Anteile (Teilprivatisierung) an einem Flughafen verkauft werden sollen. Empirische Studien deuten auf höhere Effizienzsteigerung bei einer Vollprivatisierung hin und können durch folgende theoretische Überlegungen erklärt werden: Durch die Kapitalmärkte wird das jeweilige Management eines Flughafens besser diszipliniert. Es entsteht bei der Vollprivatisierung weniger Interessenkonflikte des Staates im Vergleich zur Teilprivatisierung, bei der der Staat i.d.R. die Doppelrolle als Eigentümer und Regulierer vertritt. Durch die Vollprivatisierung wird die Glaubwürdigkeit des Privatisierungsprozesses gesteigert und somit eine erhöhte Investitionssicherheit für private Investoren geschaffen, da die Kosten zukünftiger wirtschaftspolitischer Eingriffe nach einem vollständigen Rückzug des Staates als Anteilseigner stärker steigen.²⁵ Die Prinzipal- Agent-Struktur zwischen Management und Eigentümer kann mit der Vollprivatisierung eindeutiger gestaltet werden. Dieses führt zu mehr Know How und erhöht die Anreize für Kosteneffizienz und gewinnmaximierenden Verkehrszuwächsen.²⁶

Die Vollprivatisierung ist daher der Teilprivatisierung zu favorisieren. Sie erhöht aber nur dann die Leistungsfähigkeit der Flughäfen und verspricht Effizienzgewinne, wenn ein

²⁵ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 17.

²⁶ Vgl. Niemeier (2003a), S. 10.

geeignetes Regulierungssystem implementiert wurde, welches die privaten Investoren effektiv gegen opportunistische Entscheidungen staatlicher Aufsichtsinstanzen schützt.²⁷

Die Teilprivatisierung wird vor allem aus den folgenden Gründen angewendet: Durch Verkauf einzelner Anteile des Flughafens können die öffentlichen Hände finanziell entlastet und privates Know- How in die Flughafenunternehmen integriert werden, ohne den Einfluss zur öffentlichen Interessenwahrung zu verlieren.²⁸

Des Weiteren ist zwischen einer zeitlich begrenzten oder dauerhaften Privatisierung zu wählen. Unter einer zeitlich begrenzten Privatisierung versteht man i.d.R. Kooperationsformen zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen, die unter dem Begriff Public Private Partnership (PPP) zusammengefasst werden. Als PPP werden alle Kooperationsformen zwischen traditioneller Leistungserstellung durch staatliche Verwaltungen auf der einen und vollständiger Privatisierung auf der anderen Seite bezeichnet. Kooperationsformen sind Betreiber-, Kooperations- und Konzessionsmodelle.²⁹ Die einzelnen Modelle werden in der Diplomarbeit von Frank Dummann ausführlich theoretisch dargestellt. Diese drei PPP- Modelle bieten sich grundsätzlich für die Privatisierung von Flughäfen an, besonders bei Flughäfen, die umfangreiche Investitionen planen. Jedoch sind im Hinblick auf die oben genannten Ziele der Privatisierung die Betreiber- und Kooperationsmodelle nicht die geeigneten Privatisierungsverfahren für die deutschen Verkehrsflughäfen. Zum einen werden durch die begrenzte privatwirtschaftliche Übernahme von wirtschaftlichem Risiko keine ausreichenden Anreize zur nachhaltigen Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen gegeben und zum anderen werden die öffentlichen Hände nur geringfügig finanziell entlastet. Das Konzessionsmodell dagegen ist geeigneter für die Privatisierung deutscher Verkehrsflughäfen. Diese Privatisierungsform kann sehr flexibel und für ein breites Spektrum angewendet werden (z.B. einzelne Leistungsbereiche bis gesamte Flughäfen). Die Übertragung von wirtschaftlichem Risiko auf die privaten Investoren und dem damit stattfindenden Know- How Transfer ermöglichen Anreize zur Steigerung der Effizienz und Gewinnorientierung.³⁰ Dabei spielt die Konzessionsdauer eine entscheidende Rolle. Bei einer kurzen Vertragszeit und am Ende eines Vertrages besteht die Gefahr, dass die Anreize zur Durchführung größerer Investitionen sinken und die Ressourcen des Flughafens vom privaten Betreiber durch das Absenken von Servicestandards ausgebeutet werden können.³¹ Es ist

²⁷ Vgl. Wolf (2003), S. 177 ff.

²⁸ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 17, Vgl. Reiche (1999), S. 53 ff

²⁹ Vgl. BDB (2004), S. 8 f.

³⁰ Vgl. Reiche (1999), S. 223 f.

³¹ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 17

daher zu empfehlen, längerfristige Konzessionen zu vergeben. Die Vertragszeit darf aber auch nicht zu weit ausgedehnt werden, um einen ausreichenden Druck auf die Betreiber zur Effizienzsteigerung erzeugen zu können. Gleichzeitig würde das Problem der begrenzten Voraussicht und der unvollständigen Verträge entstehen, die zunehmend komplexere und damit auch transaktionskostenintensivere Vertrags- und Überwachungsstrukturen erfordern.³² Des Weiteren ist es zu empfehlen, nicht die einzelnen Leistungsbereiche eines deutschen Flughafens über Konzessionen zu privatisieren, sondern eher den gesamten Flughafen. Die Aufspaltung des Flughafens an unterschiedliche private Investoren könnte einen erheblichen Koordinationsaufwand bei der Instanz verursachen, die die einzelnen Konzessionen vergibt. Es entstehen durch die Anpassung der einzelnen Konzessionsverträge der unterschiedlichen privaten Investoren hohe Transaktionskosten und eine geringe Reaktionsfähigkeit auf sich wandelnde Marktbedingungen im Flughafensektor.³³

Weitere Möglichkeiten zur Privatisierung von deutschen Flughäfen bestehen mit der dauerhaften Übertragung von Verfügungsrechten an Private. Die wichtigsten Privatisierungsverfahren sind dabei die Platzierung von Unternehmensanteilen eines Flughafens an der Börse (im englischen auch als IPO „Initial Public Offering“ bezeichnet) und die Anteilsveräußerung an strategische Investoren.³⁴ Als „strategischen Investoren“ werden solche Unternehmen bzw. Konsortien verstanden, die bestrebt sind, die erworbenen Beteiligungen an den jeweiligen Flughafenunternehmen für ihre eigenen Betätigungsfelder zu instrumentalisieren.³⁵ Beispiele für strategische Investoren sind private Betreibergesellschaften (z.B. BAA plc, Fraport AG), andere Flughäfen, Airlines, Abfertigungsgesellschaften, Transport-, Bau- und Energieversorgungsunternehmen (z.B. Hochtief, BEWAG). Die strategischen Investoren versuchen mit der Beteiligung an einem Flughafenunternehmen neben der zu erzielenden Renditen (durch Gewinnausschüttungen oder Wertsteigerung der Anteile) zusätzliche Synergie- oder Auftragspotenziale zu realisieren.³⁶ Beide Privatisierungsmöglichkeiten weisen im Bezug auf die Erreichung der oben genannten Ziele und Motive für eine Privatisierung bestimmte Vor- und Nachteile auf, die unter Berücksichtigung folgender Aspekte näher erläutert werden: Anwendungsspektrum Entlastung der Haushalte, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Möglichkeiten zur Interessenwahrung.

³² Vgl. Reiche (1999), S. 217 ff., Vgl. Carney/ Mew (2003), S. 225

³³ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 16 f.

³⁴ Vgl. Reiche (1999), S. 152., Vgl. Beckers et al (2003a), S. 17.

³⁵ Vgl. Sterzenbach/ Conrady (2003), S. 148

³⁶ . Sterzenbach/ Conrady (2003), S. 148, Vgl. Reiche (1999), S. 149

Die Börseneinführung eines Flughafens ist im Vergleich zu anderen Privatisierungsmöglichkeiten in ihrem Anwendungsspektrum sehr stark eingegrenzt. Ein IPO bietet sich lediglich für relativ große Flughäfen (mindestens 5-8 Mio. Passagiere) mit klar definierten Wachstums- und Unternehmensstrategien an, die darüber hinaus eine vergleichsweise relativ hohe Rentabilität aufweisen sollten.³⁷ Die Motive und Zielsetzungen mit der Börseneinführung eines Flughafens sind neben dem (Teil-) Rückzug der öffentlichen Eigentümer, die Beschaffung von Kapital für die Finanzierung von mehr Wachstum durch z.B. Infrastrukturerweiterungen, Flughafenbeteiligungen und Diversifikationen.³⁸ Ein IPO kann die Kapitalkraft des Flughafens zur Erfüllung dieser Ziele stärken, mit dem Vorteil der großen Transparenz beim Verkauf der Aktien.³⁹ Der Performancedruck auf dem Aktienmarkt schafft Anreize zur Erhöhung der Effizienz eines Flughafens. Hinzu kommt, dass durch die Erhöhung des Finanzierungspotenzials und die geschaffene Flexibilität für Kooperationen, die Wettbewerbsfähigkeit des jeweiligen Flughafens gesteigert wird. Der Nachteil dieser Privatisierung im Vergleich zur Anteilsveräußerung an strategische Investoren besteht darin, dass durch die Streuung der Aktien kein industrielles Know How transferiert wird. Des Weiteren ist die Börseneinführung sehr zeitintensiv und an vielen Anwendungsvoraussetzungen gebunden und verursacht dadurch beim öffentlichen Eigentümer hohe Transaktionskosten (weitere Kosten entstehen z.B. für die Leistungen der emissionsbegleitenden Banken, Marketingmaßnahmen im Vorfeld der Emission, die eigentliche Börsenzulassung, usw.).⁴⁰ Es müssen im Vorfeld erhebliche Anstrengungen für ein geeignetes Börsenkonzept aufgebracht werden, die zum einen die öffentlichen Interessen schützt und zum anderen die Attraktivität des Investitionsobjektes „Flughafen“ aus Sicht der Investoren garantiert (Entscheidung über Aktiengattung, Emissionsvolumen und -preis, Zuteilungsverfahren, Satzungsbestimmungen usw.).⁴¹

Die Anteilsveräußerungen an strategische Investoren sind im Gegensatz eines IPO sehr flexibel in ihrem Anwendungsspektrum. Diese Form ist auch für defizitär operierende Flughäfen, einzelne Leistungsbereiche und Flughafenobjekte anwendbar.⁴² Mit Hilfe eines Bieterverfahrens werden die Anteile des Flughafens unter Wettbewerbsbedingungen verkauft, dadurch die erzielten Erlöse maximiert und die öffentlichen Eigentümer direkt finanziell

³⁷ Vgl. Reiche (1999), S. 220 f.

³⁸ Vgl. Schneiderbauer (2000), S. 28 f.

³⁹ Vgl. Nestor/ Mahboodi (2000), S. 33

⁴⁰ Vgl. Reiche (1999), S. 183, Vgl. Beckers et al (2003a), S. 18.

⁴¹ Vgl. Reiche (1999), S. 163.

⁴² Vgl. Reiche (1999), S. 222

entlastet.⁴³ Durch die Übertragung der Verfügungsrechte an strategische Investoren lässt sich zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen zusätzliches Know How gewinnen sowie auch Synergieeffekte realisieren.

Auf Grund der wenigen Beteiligten (einige strategische Investoren, öffentliche Eigentümer) und Flexibilität dieser Privatisierungsalternative lassen sich individuelle Formen des Leistungsausgleiches zwischen den Beteiligten vereinbaren, um so die öffentlichen Interessen zu wahren und die Ziele privater Investoren zu erfüllen. Gleichzeitig lässt sich durch diese Privatisierungsform vermeiden, dass die Flughäfen in das Eigentum von Investoren gelangen, welche aus Sicht der öffentlichen Eigentümer unerwünscht sind.⁴⁴

Die aufgeführten Argumente beider Privatisierungsformen zeigen aber keine eindeutige Überlegenheit einer der Alternativen. Tendenziell eignet sich ein IPO nur für größere Verkehrsflughäfen. Eine Anteilsveräußerung an strategische Investoren ist dagegen für alle deutschen Verkehrsflughäfen denkbar. Des Weiteren würde die Möglichkeit bestehen, beide Formen zur Gestaltung des Privatisierungsprozesses zu kombinieren. Es könnte im ersten Schritt, durch den Verkauf von Anteilen an einem strategischen Investor, ein effizientes Management mit klarer Unternehmensstrategie geschaffen werden. Im zweiten Schritt würden dann andere bzw. die restlichen Anteile an der Börse platziert, um so Finanzierungspotenziale für Wachstumsstrategien zu ermöglichen.⁴⁵

4. Privatisierungsentwicklung in Deutschland

Viele Flughäfen, die sich zuvor im Staatseigentum befanden und als öffentliche Unternehmen geführt wurden, sind mittlerweile privatisiert worden (Teil- bzw. Vollprivatisierung). Dieser Trend ist auch in Deutschland zu beobachten. Im Gegensatz zu anderen Ländern geht der Privatisierungsprozess in Deutschland aber sehr zögerlich bzw. langsam voran.⁴⁶ Der Bund hat sich als Ziel gesetzt, sich langfristig von seinen Anteilen an den Flughafengesellschaften zu trennen. Bisher sind aber nur wenige Privatisierungen vollzogen worden, welches die folgende Tabelle 4 zeigt:⁴⁷

⁴³ Vgl. Schneiderbauer (2000), S. 28.

⁴⁴ Vgl. Reiche (1999), S. 185 ff.

⁴⁵ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 18.

⁴⁶ Vgl. Niemeier (2003a), S. 10.

⁴⁷ Vgl. Brunekreeft/ Neuscheler (2003), S. 260, Vgl. BMVBW (2000), S. 34

Flughäfen	Betreiber	Gesellschafter	Anteil in %
Primärflughäfen			
Frankfurt (FRA)	Fraport AG	Land Hessen	32,1
		Streubesitz	29,0
		Gemeinden	20,5
		Bund	18,4
München (MUC)	Flughafen München GmbH	Freistaat Bayern	51,0
		Bund	26,0
		Stadt München	23,0
Sekundärflughäfen			
Berlin gesamt (TXL, SXF, THF)	Berlin Brandenburg	Land Berlin	37,0
	Flughafen Holding GmbH	Land Brandenburg	37,0
		Bund	26,0
Düsseldorf (DUS)	Flughafen Düsseldorf GmbH	Stadt Düsseldorf	50,0
		Hochtief Airport GmbH	30,0
		Aer Rianta International	20,0
Hamburg (HAM)	Flughafen Hamburg GmbH	Stadt Hamburg	51,0
		Hochtief Airport GmbH,	49,0
		Dublin Airport Authority plc.	
Köln/ Bonn (CGN)	Flughafen Köln/ Bonn GmbH	Stadt Köln	31,0
		Bund	31,0
		Land NRW	31,0
		Stadt Bonn	6,0
		sonst. Städte und Kreise	1,0
Stuttgart (STR)	Flughafen Stuttgart GmbH	Land Baden- Württemberg	50,0
		Stadt Stuttgart	50,0
Tertiärflughäfen			
Bremen (BRE)	Flughafen Bremen GmbH	Stadt Bremen	100,0
Dortmund (DTM)	Flughafen Dortmund GmbH	Dortmunder Stadtwerke	74,0
		Stadt Dortmund	26,0
Dresden (DRS)	Flughafen Dresden GmbH	Land Sachsen	75,0
		Stadt Dresden	21,0
		Gemeinden	4,0
Erfurt (ERF)	Flughafen Erfurt GmbH	Land Thüringen	95,0
		Stadt Erfurt	5,0
Hahn (HHN)	Flughafen Frankfurt- Hahn GmbH	Fraport AG	65,0
		Land Rheinland-Pfalz	17,5
		Land Hessen	17,5
Hannover (HAJ)	Flughafen Hannover GmbH	Land Niedersachsen	35,0
		Stadt Hannover	35,0
		Fraport AG	15,0
		Norddeutsche Landesbank	15,0
Leipzig/ Halle (LEJ)	Flughafen Leipzig/ Halle GmbH	Land Sachsen	60,5
		Land Sachsen- Anhalt	17,8
		Stadt Leipzig	11,0
		Gemeinden	10,7
Münster/ Osn. (FMO)	Flughafen Münster GmbH	Gemeinden	100,0
Nürnberg (NUE)	Flughafen Nürnberg GmbH	Freistaat Bayern	50,0
		Stadt Nürnberg	50,0
Saarbrücken (SCN)	Flughafen Saarbrücken GmbH	Fraport AG	51,0
		Saarland	48,0
		Stadt Saarbrücken	1,0

Tabelle 4: Eigentümerstruktur der internationalen Verkehrsflughäfen, Quelle: eigene Zusammenstellung nach Hirschhausen et al (2004b), S. 98 f., Wolf (2003), S. 326, Fraport AG (2005), Hochtief Airport (2005b), Köln-Bonn Airport (2005), Hahn- Airport (2005), Hamburg- Airport (2005).

In Deutschland sind erst die Flughäfen FRA, DUS, HAM, HHN, HAJ, SCN und der Regionalflyghafen Mönchengladbach⁴⁸ teilprivatisiert worden. Die wichtigsten Punkte dieser

⁴⁸ DUS hält 70,03% Anteile am FH Mönchengladbach. Vgl. Niemeier (2003b), S. 3.

Privatisierungen wie z.B. Gründe der Privatisierung, Regulierung und Privatisierungsverfahren werden im folgenden Abschnitt kurz vorgestellt.

4.1 Privatisierte Flughäfen in Deutschland

Der erste deutsche Flughafen, der teilprivatisiert wurde, ist der **Flughafen Düsseldorf**. Grund für die Privatisierung war ein Brandunglück im Jahre 1996. Der hohe Investitionsbedarf für den Wiederaufbau gab den Ausschlag für die Landesregierung NRW, sich im Jahre 1997 von einem 50%-igen Anteil der Flughafengesellschaft zu trennen.⁴⁹ Die Anteile erwarb das Konsortium Airport Partners GmbH (bestehend aus der Hochtief Airport GmbH und der irischen Aer Rianta International) für 180 Millionen Euro. Mit diesem Kauf war für den strategischen Investor die Auflage verbunden, im Rahmen des Projektes „airport 2000 plus“ die volle Betriebsfähigkeit des Flughafens in kurzer Zeit wieder herzustellen.⁵⁰

Die Airport Partners GmbH investierte ca. 378 Millionen Euro für folgende Baumaßnahmen: 1997/1998 Neugestaltung von Flugsteig A, 1999/2001 Rück- und Neubau von Flugsteig B, Erweiterung und Umbau des Terminal B, Bau einer Tiefgarage mit 800 Stellplätzen und neuer Vorfahrtplatte vor dem Terminal, 2001/2003 Ausbau von Terminal Ost und Erweiterung des Terminals vor dem Flugsteig C.⁵¹

Durch die Teilprivatisierung wurde der Flughafen in kurzer Zeit wieder vollständig hergestellt. Die Veränderung der Eigentümerstrukturen bewirkte aber keine Veränderungen hinsichtlich der Regulierungspolitik. Die Regulierung erfolgt noch immer nach dem Kostenzuschlagsprinzip. Nach Genehmigung der Regulierungsbehörde erhöhte DUS seit dem April 2000 die Lande- und Passagierentgelte um 7,1%.⁵² Die Airlines lehnten diese Entscheidung ab und verweigerten die Zahlung. DUS verklagte die Airlines, bekam vor dem Landgericht Düsseldorf (2001) zunächst auch Recht, scheiterte aber letztlich beim Oberlandesgericht (2003). Im Ergebnis wurde der Anspruch des Flughafens DUS auf Nachzahlung der erhöhten Land- und Passagierentgelte seitens der Airlines zurückgewiesen.⁵³

Der hohe Investitionsbedarf in Verbindung mit der traditionellen Kostenzuschlagsregulierung ermöglichte den neuen Betreibern den Versuch zur Durchsetzung erhöhter Entgelte und verursachte einen langwierigen Rechtsstreit zwischen Flughafen und Fluggesellschaften. Mit

⁴⁹ Vgl. Flughafen Düsseldorf (2005).

⁵⁰ Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 21, Vgl. Hochtief Airport (2005a).

⁵¹ Vgl. Flughafen Düsseldorf, Vgl. Beckers et al (2003a), S. 13. (2005)

⁵² Vgl. Beckers et al (2003a), S. 13.

⁵³ Vgl. Niemeier (2003a), S. 1.

der schnellen Teilprivatisierung wurde offensichtlich das Thema der Regulierung nur unzureichend berücksichtigt.⁵⁴

Der **Hamburger Flughafen** wurde im Jahr 2000 als zweiter deutscher Flughafen teilprivatisiert. Geplant bzw. thematisiert wurde die Privatisierung schon seit 1982. Erst durch die zunehmende Finanzmittelknappheit Mitte der 90er Jahre wurde die Privatisierung seitens der öffentlichen Hand in Angriff genommen.⁵⁵ Es wurden im Oktober 2000 zunächst 36% der Anteile, darunter alle Anteile des Bundes, für ca. 270 Millionen Euro an das Konsortium Airport Partners GmbH (Hochtief Airport GmbH und Aer Rianta International) verkauft.⁵⁶ Mittlerweile hält das Konsortium 49% der Anteile am Hamburger Flughafen, davon 39,2% Hochtief Airport und 9,8% Aer Rianta International.⁵⁷

Mit der Teilprivatisierung veränderte sich die ursprünglich praktizierende Regulierungspolitik am Hamburger Flughafen. In Vereinbarung zwischen der Stadt Hamburg (vertreten durch die BWA- Behörde für Wirtschaft und Arbeit) und der Hamburger Flughafen GmbH wurde mit Hilfe eines öffentlich- rechtlichen Vertrages die Kostenzuschlagsregulierung durch eine Price-Cap- Regulierung nach dem Dual- Till- Prinzip und Sliding- Scale ersetzt. Im Jahr 2000 ist der erste Vertrag für eine Laufzeit von fünf Jahren in Kraft getreten. Seit dem 1.1.2005 wurde dieser Vertrag durch einen Neuen ersetzt, der bis zum 31.12.2009 die Basis für die Price-Cap- Regulierung bildet. Zielstellung dieses Vertrages ist u.a. mit Hilfe der festen Vereinbarung einer (durchschnittlichen) Obergrenze für Flughafenentgelte eine Flexibilität für den Flughafenunternehmen bei der Preisgestaltung zu schaffen, ohne die hoheitliche Missbrauchskontrolle aufzugeben. Durch die Laufzeit von fünf Jahren und die verlässliche Fortschreibung der (durchschnittlichen) Höhe der regulierten Flughafenentgelte werden dem Flughafenunternehmen und den Flughafenbenutzern zusätzliche wirtschaftliche Sicherheit geschaffen und gleichzeitig durch die Vereinbarung, die hohen Service- und Umweltstandards am Flughafen Hamburg aufrechterhalten bzw. noch verbessert.⁵⁸

Der **Frankfurter Flughafen** ist der einzige deutsche Flughafen, der mit einem IPO teilprivatisiert wurde. Dieses erfolgte 2001 nach einer rechtlichen Gründung der Fraport AG. Im Rahmen dieser Börsenplatzierung wurden ca. 29% der Anteile breit gestreut in private Hand übergeben.⁵⁹ Mit diesem Finanzierungspotential kann die Fraport AG eine Wachstumsstrategie verfolgen. Sie bietet ein breites Spektrum an Serviceleistungen an und

⁵⁴ Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 21.

⁵⁵ Vgl. Niemeier (2002c), S. 1.

⁵⁶ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 13.

⁵⁷ Vgl. Hochtief Airport (2005b).

⁵⁸ Vgl. BWA/Flughafen Hamburg GmbH (2005), S. 1 ff., Vgl. Beckers et al (2003a), S. 13 f.

⁵⁹ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 14.

beteiligt sich an vielen Projekten und Flughäfen. Fraport ist z.B. aktiv als Bodendienstleister u.a. auf den Flughäfen Wien, Brüssel, Hong Kong, Lissabon und Jacksonville und arbeitet in über 30 Standorten (über der 100%igen Tochter ICTS Europe Holdings B.V.) im Tätigkeitsfeld Airport Security. Die Fraport AG ist beteiligt an den deutschen Flughäfen Frankfurt- Hahn (65%), Hannover- Langenhagen (15%) und Saarbrücken (51%). Sie ist aktiv im Terminalmanagement in Antalya- Türkei (BOTProjekt, 50% Anteile an Antalya Airport International Terminal A.S.), Personalmanagement für ein BOOT- Projekt in Athen und im Airportmanagement in Lima- Peru (BOT- Projekt, Konzessionszeit 30 Jahre mit Verlängerungsoption für weitere 10 Jahre).⁶⁰

Im Jahr 2002 wurde der Regulierungsrahmen für den Frankfurter Flughafen geändert in Anlehnung an das Hamburger Modell. Es wurde mit Hilfe eines öffentlich- rechtlichen Vertrages eine Entgeltrahmenvereinbarung zwischen den in Frankfurt operierenden Fluggesellschaften und dem Flughafen FRA abgeschlossen. Gegenstand dieses Vertrages ist die Festschreibung der Entwicklung der Flughafenentgelte für den Zeitraum 2002- 2006. Es wird dabei die Höhe der Entgelte an das Passagierwachstum über den Sliding- Scale- Ansatz gekoppelt. Diese Vereinbarung schafft für die Beteiligten mehr Planungssicherheit und Flexibilität bei der Preisgestaltung. Nehmen z.B. die Passagierzahlen stärker als geplant zu, erhalten die Fluggesellschaften einen Teil der daraus resultierenden Mehreinnahmen der Flughafengesellschaft zurück. Dagegen kann die Fraport AG bei unterplanmäßigen Passagierentwicklungen die Ausfälle über höhere Entgelte ausgleichen.⁶¹

5. Schlussfolgerungen zur Privatisierungsentwicklung deutscher Flughäfen

Die Ausarbeitung des Themas hat gezeigt, dass die deutschen Flughäfen einer höheren Anforderung hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Effizienz ausgesetzt sind, aufgrund der veränderten Marktbedingungen im Luftverkehr und der daraus resultierenden Veränderung des Flughafensektors. Die deutschen Flughäfen sind bedeutende Wirtschafts- und Standortfaktoren und nehmen einen hohen Stellenwert ein, in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands in einem globalen Wirtschaftsumfeld. Verschiedene Vergleiche (z.B. Benchmarking der ATRS)⁶² zwischen Flughäfen aus unterschiedlichen

⁶⁰ Vgl. Fraport AG (2005a).

⁶¹ Vgl. Beckers et al (2003a), S. 14, Vgl. Fraport AG (2005b).

⁶² Die ATRS vergleicht in ihrem Benchmarking 90 internationale Flughäfen aus den USA, Kanada, Europa (23 FH), Asien und pazifischen Raum hinsichtlich ihrer Produktivität, Effizienz, Kostenstruktur und finanziellen Ergebnisse. Die deutschen Flughäfen zeigen im Vergleich keine positiven Ergebnisse, vor allem auf der

Ländern zeigen, dass die deutschen Flughäfen gerade auf der Ausgabenseite erhebliche Kostensenkungspotenziale aufweisen und vergleichsweise nicht produktiv arbeiten.⁶³ Aus Sicht einer langfristigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Flughafensektors sollten daher Veränderungen in den bestehenden Eigentümerstrukturen der Flughäfen und Veränderungen im Regulierungsrahmen vorgenommen werden.

Das Ziel sollte sein, nach Vorbild und mit Einbezug der Erfahrungen der Länder Australien und Großbritannien, alle deutschen internationalen Verkehrsflughäfen in einem abstimmt Prozess möglichst zeitnah zu privatisieren. Die oben aufgeführten theoretischen Überlegungen und Erfahrungen aus den anderen Ländern zeigen, dass die deutschen Flughäfen zur Erhöhung ihrer Effizienz eine vollständige Privatisierung anstreben sollten. Es wird neben der finanziellen Entlastung der öffentlichen Hand, u.a. die internen Entscheidungsprozesse (der öffentlichen Eigentümer) in den Flughafengesellschaften entpolitisiert, welches eine notwendige Voraussetzung zur Leistungssteigerung der Flughäfen darstellt.⁶⁴ Dadurch werden interne Entscheidungsspielräume für das private Management geschaffen, die bestrebt sind, gewinnorientiert und effizienter zu arbeiten. Hinzu kommt, dass mit der Vollprivatisierung die Glaubwürdigkeit des Privatisierungsprozesses gesteigert wird, welches die Investitionssicherheit für private Investoren erhöht.

Die schon durchgeführten Teilprivatisierungen in Deutschland wurden ausschließlich von dem strategischen Investor Airport Partners GmbH (bestehend aus Hochtief Airport GmbH und Aer Rianta International) und der Fraport AG realisiert. Aus wettbewerbsspolitischer Sicht sollte im Privatisierungsprozess vermieden werden, dass sich der Betrieb der deutschen Verkehrsflughäfen in den Händen einiger weniger Investoren konzentriert. Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen würde sich dadurch vermindern. Es sollten darüber hinaus horizontale Beteiligungen zwischen Flughäfen starken Einschränkungen (z.B. wie in Australien) unterliegen und eher nicht genehmigt werden, vor allem bei Flughäfen im selben Marktsegment und mit stark überlappenden Einzugsgebieten (Bsp.: Flughäfen DUS, CGN und DTM).⁶⁵

Die Privatisierung kann durch unterschiedliche Privatisierungsverfahren vollzogen werden. Welche dieser Verfahren angewendet werden sollten, hängen von den konkreten Rahmenbedingungen und den verkehrs- und finanzwirtschaftlichen Eigenschaften der

Kostenseite. Hinzu kommt aber auch, dass die Ergebnisse solcher Vergleiche zwischen Flughäfen auch kritisch zu betrachten sind. Das NERA Gutachten von 2001 zeigt beispielsweise die Problematik der Vergleichbarkeit von Flughäfen aufgrund ihrer unterschiedlichen Eigenschaften und Rahmenbedingungen und damit auch die Schwierigkeiten bei der Datenauswahl und -auswertung. Vgl. NERA (2001).

⁶³ Vgl. Forsyth (2004), S. 3 ff.

⁶⁴ Vgl. Wolf (2003), 392.

⁶⁵ Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 25, Vgl. Niemeier/ Wolf (2002), S. 210

einzelnen Flughäfen ab.⁶⁶¹⁸ Die dargestellten Vor- und Nachteile der einzelnen Privatisierungsverfahren in dieser Arbeit erlauben aber grundsätzliche Handlungsempfehlungen zur Privatisierung der deutschen Verkehrsflughäfen: Es sollten die Privatisierungsverfahren angewendet werden, die eine dauerhafte Übertragung von Verfügungsrechten an Private gewährleisten. Dazu zählen u.a. ein IPO und die Anteilsveräußerung an strategische Investoren. Auch eine langfristige Konzession kann geeignet sein, da sie im Grunde auch zu einer dauerhaften Übertragung von Verfügungsrechten an Private führt. Die Tertiärflughäfen sollten ihre Unternehmensanteile mit Hilfe von Bieterverfahren an strategische Investoren verkaufen. Dieses Privatisierungsverfahren kann bei dem jeweiligen Flughafen flexibel gestaltet werden und führt vergleichsweise zu geringen (Transaktions-) Kosten. Durch das Bieterverfahren werden unter Wettbewerbsbedingungen geeignete strategische Investoren ermittelt, die Privatisierungserlöse maximiert und somit die öffentlichen Hände direkt finanziell entlastet. Darüber hinaus profitieren die Flughäfen vom Know How der strategischen Investoren. Bei einigen Sekundärflughäfen und dem Primärflughafen MUC bietet sich aufgrund der verkehrs- und finanzwirtschaftlichen Situation neben der Anteilsveräußerung an strategische Investoren auch ein IPO an. Im ersten Schritt sollten Unternehmensanteile an strategische Investoren veräußert werden, um so ein effizientes Management mit klaren Unternehmensstrategien und Anwendungsvoraussetzungen für ein IPO zu schaffen. Im zweiten Schritt könnten dann, die restlichen Anteile an der Börse platziert werden. Bei dem schon über ein IPO teilprivatisierten Flughafen FRA sollten die restlichen Unternehmensanteile (71%) auch an der Börse platziert werden.⁶⁷

Diese aufgeführten Handlungsempfehlungen können aber nur realisiert werden, wenn ein angemessener und flexibler Regulierungsrahmen implementiert wurde. Die Länder Großbritannien und Australien haben mit bzw. vor der Privatisierung ihre Regulierung reformiert. Dieses sollte auch in Deutschland vor der Privatisierung erfolgen, damit beim Verkauf der Flughäfen an private Investoren das neue Regulierungssystem bekannt ist. Dieses würde das Regulierungsrisiko reduzieren, somit die Risikoprämien bei den Investoren senken und die Privatisierungserlöse erhöhen.⁶⁸ Eine Vollprivatisierung ermöglicht nur dann Effizienzgewinne, wenn die privaten Investoren effektiv gegen opportunistische Entscheidungen staatlicher Instanzen geschützt sind.⁶⁹ Gleichzeitig ist zu berücksichtigen,

⁶⁶ Vgl. auch Meinung von Reiche (1999).

⁶⁷ Vgl. auch Meinung von Beckers et al (2003a) und Hirschhausen et al (2004a).

⁶⁸ Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 26, Vgl. Bosque (1998), S. 13 ff.

⁶⁹ Vgl. Wolf (2003), S. 393

dass die Flughäfen über eine bestimmte Marktmacht besitzen können, die den Privaten erlauben würde, den Marktpreis substanziell zu beeinflussen. Ein zu hoher Marktpreis würde zu Wohlfahrtsverlusten führen und damit den Privatisierungszielen entgegenwirken. Hinzu kommt, dass die Nutzer des Flughafens (wie z.B. Fluggesellschaften) fürchten, von einem privaten Flughafen stärker ausgebeutet oder übervorteilt zu werden als von staatlichen. Ein überzeugender Regulierungsrahmen schafft dafür die notwendige Akzeptanz und Planungssicherheit. Die Qualität einer Regulierung entscheidet daher, ob durch die Privatisierung angestrebten Ziele (z.B. Effizienzgewinne) erreicht werden können.⁷⁰

In einem weiteren Paper wird auf Grundlage der Diplomarbeit von Frank Dummann die bestehende wirtschaftliche Regulierung in Deutschland vorgestellt und u.a. analysiert, inwieweit das bestehende Regulierungssystem und die praktizierte Regulierungsform den Anforderungen der Marktveränderungen und einer möglichen Vollprivatisierung der deutschen Flughäfen gerecht wird.

Literaturverzeichnis:

BDB- Bundesverband deutscher Banken (2004): Daten, Fakten, Argumente: Public Private Partnership- Chance für die Modernisierung von Infrastruktur und Verwaltung, Berlin 2004. Online in Internet: URL: http://www.bdb.de/download/broschueren/BdB-DFA_PPP_2004.pdf [Zugriff: 16.05.2005]

Beckers, Thorsten (Co- Autoren: Fritz, Jörg- Stefan/ Hirschhausen, Christian von/ Müller, Stefan) (2003a): Privatisierung und Re-Regulierung der deutschen Flughäfen unter Berücksichtigung inter-nationaler Erfahrungen; Vortrag auf den 19. Verkehrswissenschaftlichen Tagen am 22.09.2003 an der TU Dresden; Arbeitspapier. Online in Internet: URL: http://wip.tu-berlin.de/de/kontakt_mitarbeiter/tb/paper_vortraege__download/vwt_dd-tub_wipflughafen_regulierung_privatisierung-v214_sm+tb_17.09.2003.pdf [Zugriff: 14.04.2005]

BMVBW (2000): Flughafenkonzept der Bundesregierung, in: Friedrich Ebert Stiftung (2001): Zukunft der deutschen Verkehrsflughäfen: Im Spannungsfeld von Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässen und Umweltbelastungen; Veranstaltung der Friedrich Ebert Stiftung, 12. Dezember 2000, Leipzig (Karl- Hans Werner, der zusammen mit Peter Jansen auch den Tagungsbericht erstellte)- Bonn 2001.

Bosque, Philip Olias du (1998): Wirtschaftliche Regulierung für koordinierte Verkehrsflughäfen in Deutschland, in: Credit Suisse First Boston (Hrsg.): Flughafenprivatisierung in Europa, Verlag Börsen- Zeitung, Frankfurt am Main 1998, S. 13- 16.

Brunekreeft, Gert/ **Neuscheler**, Tillmann (2003): Preisregulierung von Flughäfen, in: Knieps, Günter/ Brunekreeft, Gert (Hrsg.): Zwischen Regulierung und Wettbewerb: Netzsektoren in Deutschland, 2. Aufl., Physica Verlag, Heidelberg 2003, S.251-280

Carney, Michael/ **Mew**, Keith (2003): Airport governance reform: a strategic management perspective, in: Journal of Air Transport Management 9 (2003) S. 221-232.

Courcy Ling, Adam de (1996): Strategische Voraussetzungen für eine Flughafenprivatisierung aus Sicht der potentieller Investoren, in: DVWG- Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. (1996): Privatisierung deutscher Flughäfen, B 185, S. 21- 53.

⁷⁰ . Niemeier (2002a), S. 3, Vgl. Bosque (1998), S. 13, Vgl. Hirschhausen et al (2004a), S. 20.

Doganis, Rigas (1999): The Future Shape of the Airline and Airport Industries, in: Pfähler, Wilhelm/ Niemeier, Hans- Martin/ Mayer, Otto G. (Hrsg.): Airports and Air Traffic: Regulation, Privatisation and Competition, Peter Lang- Europäischer Verlag der Wissenschaften, Frankfurt am Main 1999, S. 103- 113.

Flughafen Düsseldorf (2005): „airport 2000 plus“. Online in Internet: URL: http://www.duesseldorf-international.de/d/07_unternehmen/airport_2000/a2p/inhalt.html [Zugriff: 26.05.2005]

Forsyth, Peter (2004): Why Airport Benchmarking?- A Public Policy Perspective, Presentation for GARS, Bremen, November 2004.

Fraport AG (2005a): Töchter & Beteiligungen. Online in Internet: URL: http://www.fraport.de/cms/fraport_worldwide/rubrik/2/2681.toechter_beteiligungen.htm [Zugriff: 20.05.2005]

Fraport AG (2005b): Flughafenentgelte. Online in Internet: URL: <http://www.fraport.de/cms/default/rubrik/2/2075.flughafenentgelte.htm> [Zugriff:26.05.2005]

Frerich, Johannes/ Müller, Gernot (2004): Europäische Verkehrspolitik: Von den Anfängen bis zur Osterweiterung der Europäischen Union, Bd.1: Politischökonomische Rahmenbedingungen: Verkehrsinfrastrukturpolitik, Oldenbourg Verlag, München, Wien 2004.

Hamburg Airport (2005): Wirtschaftsdaten- Gesellschafter der Flughafen Hamburg GmbH. Online in Internet: URL: <http://www.ham.airport.de/de/wirtschaftsdaten.html> [Zugriff: 05.05.2005]

Hirschhausen, Christian von/ Beckers, Thorsten/ Czerny, Achim I./ Müller, Stefan (2004a): Privatisierung und Regulierung der deutschen Flughäfen, in: Deutsche Bank Research: Aktuelle Themen, Nr. 291, 10.03.2004, S. 19- 28.

Hochtief Airport (2005a): Beteiligungen Düsseldorf. Online in Internet: URL: <http://www.airport.hochtief.de/airport/17.jhtml> [Zugriff: 26.05.2005]

Nestor, Stilpon/ Mahboodi, Ladan (2000): Privatisation of Public Utilities: The OECD Experience, in: OECD- Organisation for Economic Co-Operation and Development (Hrsg.): Privatisation, Competition and Regulation, S. 13- 49.

Klingenberg, Christoph/ Klingelhöfer, Stefan (2004): Private Infrastructure Financing: The Case of Terminal Two at Munich Airport, in: Hirschhausen, Christian von/ Beckers, Thorsten/ Mitusch, Kay (Hrsg.): Trends in Infrastructure Regulation and Financing: International Experience and Case Studies from Germany, Edward Elgar, Cheltenham- UK, Northampton, MA- USA 2004, S. 105- 121.

Limberger, Peter (1992): Flughafenfinanzierung: Anforderungen und Lösungen am Beispiel der Flughäfen Berlin - Brandenburg, in: DVWG- Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. (1992): Die Zukunft der Flughäfen, B 154, S. 101- 112.

Loers, Rudolf/ Höfer, Bernd J. (1996): Probleme bei der praktischen Umsetzung der Flughafenprivatisierung unter besonderer Berücksichtigung der Unternehmensbewertung, in: DVWG- Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. (1996): Privatisierung deutscher Flughäfen, B 185, S. 108- 126.

Nick, Andreas (1998): Flughafengesellschaften auf dem Weg zu einer internationalen Branche, in: Credit Suisse First Boston (Hrsg.): Flughafenprivatisierung in Europa, Verlag Börsen- Zeitung, Frankfurt am Main 1998, S. 9- 12.

Niemeier, Hans- Martin (2002a): Flughafenprivatisierung und Optionen der Entgeltregulierung, Papier für Seminar „Zur Entgeltregulierung von Flughäfen: Erfahrungen, Optionen, Reformnotwendigkeit“, DLR, Deutsches Verkehrsforum Luftverkehrswissenschaftliches in Zusammenarbeit mit dem BMVBW, 08.10.2002

Niemeier, Hans- Martin (2002c): Regulation of Airports: The Case of Hamburg Airport- a View from the Perspective of Regional policy, working paper, University of Applied Sciences Bremen 2002.

Niemeier, Hans- Martin (2003a): Wettbewerbspolitische Aspekte der Flughafenprivatisierung, Beitrag für „See- und Luftverkehrsmärkte im Umbruch“, VIII. Jahreswirtschaftstagung des IWIM, 5.-6.11. 2003, WTC Bremen.

Niemeier, Hans- Martin (2003b): Price Cap Regulation of German Airports- should German Airport Policy follow the Littlechild approach?, working paper, University of Applied Sciences Bremen 2003.

Reiche, Dirk (1999): Privatisierung der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland, Deutscher Universitäts- Verlag, Wiesbaden 1999.

Ritter, Johannes (1998): Begehrte Flughäfen, in: Credit Suisse First Boston (Hrsg.): Flughafenprivatisierung in Europa, Verlag Börsen- Zeitung, Frankfurt am Main 1998, S. 7- 8.

Schneiderbauer, Dieter (2000): Wie Flughäfen die Herausforderungen der Zukunft bewältigen können, in: DVWG- Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. (2000): 7. Luftverkehrsforum der DVWG: Globalisierungstendenzen in der Flughafenbranche, B 228, S. 6- 34.

Sterzenbach, Rüdiger/ **Conrady**, Roland (2003): Luftverkehr: Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch, 3.Aufl., Oldenbourg Verlag, München, Wien 2003.

Stucke, Ulrich (2000): Der privatwirtschaftliche Beitrag bei der Bereitstellung von Flughafen- Infrastruktur, in: DVWG- Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. (2000): 7. Luftverkehrsforum der DVWG: Globalisierungstendenzen in der Flughafenbranche, B 228, S. 35- 36.

Wolf, Hartmut (2003): Privatisierung im Flughafensektor: Eine ordnungspolitische Analyse, Springer Verlag, Berlin, Heidelberg 2003.