

Tabellenverzeichnis

Tab. 1.1	Systematisierung des Luftverkehrs am Beispiel des gewerblichen Personenverkehrs — 4
Tab. 1.2	Regionale Aufteilung der Verkehrsleistung im Luftverkehr im Jahr 2016 (Angaben in Mrd. Pkm) — 11
Tab. 1.3	Daten zu ausgewählten europäischen Luftverkehrsgesellschaften (2016) — 12
Tab. 2.1	Systematisierung der Institutionen im Luftverkehr mit beispielhafter Zuordnung — 17
Tab. 2.2	Anhänge zum Abkommen von Chicago — 22
Tab. 3.1	Europäische Airlines mit staatlicher Beteiligung — 33
Tab. 3.2	Systematik der rechtlichen Grundlagen des Luftverkehrs mit Zuordnung von Beispielen — 34
Tab. 3.3	Liberalisierungspakete für den EG-Luftverkehr — 45
Tab. 3.4	Ansprüche von Passagieren gemäß EU-Verordnung 261/2004 — 58
Tab. 4.1	Lärmrentgelte am Flughafen Frankfurt/M. (2018) für Flugzeuge mit Zulassung gemäß Kapitel 3 oder 4 — 73
Tab. 4.2	Externe Kosten im Personenverkehr in 27 europäischen Staaten im Jahr 2008 (Durchschnittskosten in EUR/1.000 Personenkilometer) — 80
Tab. 6.1	Preiselastizität der Nachfrage im Luftverkehr gemäß unterschiedlicher Studien — 108
Tab. 6.2	Vergleich der Airbus- und der Boeing-Prognose für das regionale Wachstum des Luftverkehrs (Pkm) — 123
Tab. 7.1	Listenpreise für ausgewählte Airbus-Flugzeuge (in Mio. US \$, Stand Januar 2018) — 132
Tab. 7.2	Jahresgehälter von Piloten ausgewählter Fluggesellschaften — 138
Tab. 7.3	Grundgehalt mit Schichtzulage Air-Berlin- und Lufthansa-Piloten — 138
Tab. 7.4	Pilotengehälter Air Berlin und Eurowings — 139
Tab. 7.5	Stand der Akklimatisierung in Abhängigkeit der Zeitzonen — 144
Tab. 7.6	Höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit (akklimatisierte Besatzungsmitglieder) — 147
Tab. 7.7	Flugdienstzeit mit Verlängerung — 148
Tab. 8.1	Abgrenzungsmöglichkeiten für Flugplätze im Überblick — 163
Tab. 8.2	Start- und Landebahnen an ausgewählten deutschen Flughäfen (Stand 2018) — 166
Tab. 8.3	Strukturmerkmale ausgewählter Verkehrsflughäfen in Deutschland (2017) — 169
Tab. 8.4	Die größten Frachtflughäfen in Deutschland (2017) — 169
Tab. 8.5	Die zehn größten Flughäfen der Welt im Überblick (2016) — 170
Tab. 8.6	Die zehn größten Flughäfen in der EU im Überblick (2016) — 170
Tab. 8.7	Kapazität ausgewählter Flughäfen in Deutschland (Stand 2018) — 172
Tab. 8.8	Merkmale von Airport Slots und Airway Slots im Vergleich — 173
Tab. 8.9	Eigentumsstruktur ausgewählter deutscher Verkehrsflughäfen — 191

Tab. 9.1	Vorteile und Nachteile von Hub-and-Spoke-Systemen im Überblick — 205
Tab. 10.1	Arten und Ausprägungen von Marketing-Strategien — 221
Tab. 10.2	Top 150 Passage Airline-Statistik 2015 — 225
Tab. 10.3	Die dominierenden Geschäftsmodelle im Luftverkehr im Überblick — 226
Tab. 10.4	Die größten Network Carrier (2016) — 228
Tab. 10.5	Die 20 größten Regional Carrier der Welt nach Passagierzahl (2016) — 232
Tab. 10.6	Low-Cost-Angebote in Europa (nach Anzahl der Abflüge in einer Juli-Woche 2017) — 236
Tab. 10.7	Passagieranteile der Low Cost Carrier nach Regionen — 236
Tab. 10.8	Die 20 größten Low Cost Carrier der Welt (2015) — 237
Tab. 10.9	Low-Cost-Carrier-Markt in Europa — 237
Tab. 10.10	Flotten europäischer Low Cost Carrier (Stand Juni 2015) — 240
Tab. 10.11	Die größten Leisure Carrier (2013) — 250
Tab. 10.12	Entwicklung der Business-Aviation-Weltflotte von 2014 bis 2024 nach Regionen — 254
Tab. 10.13	Merkmale der wichtigsten Very Light Jets — 260
Tab. 10.14	Typische Elemente des Low-Cost-Geschäftsmodells zur Stückkostensenkung bei Network Airlines — 262
Tab. 10.15	Klassifikation von Geschäftsmodellen zwischen reinen Low Cost Carriern und Full Service Carriern — 263
Tab. 11.1	Unternehmensverbindungen im Luftverkehr im Überblick — 269
Tab. 11.2	Merkmale von Kooperationen — 270
Tab. 11.3	Begriffskonstituierende Merkmale „strategischer Allianzen“ — 280
Tab. 11.4	Kooperationsbereiche und Vorteile strategischer Allianzen — 281
Tab. 11.5	Strukturvergleich der globalen strategischen Allianzen 2017 — 283
Tab. 11.6	Kriterienraster zur Beurteilung potenzieller Allianzpartner — 286
Tab. 11.7	Ausgewählte nationale und grenzüberschreitende Akquisitionen und Fusionen 2001–2016 — 292
Tab. 11.8	Anteile von Lufthansa an deutschen und internationalen Airlines — 293
Tab. 11.9	Vorteile von Fusionen gegenüber Allianzen im Luftverkehr — 293
Tab. 12.1	Produktionstheoretisch bedeutsame Anpassungsformen im Luftverkehr — 304
Tab. 12.2	Wichtige Entscheidungskriterien von Low Cost Carriern, Short Haul Network Carriern und Leasinggebern bei der Auswahl von Flugzeugen — 311
Tab. 12.3	Passagiernachfrage auf ausgewählten O&Ds in Europa — 323
Tab. 12.4	Anzahl von interkontinentalen Strecken aus Europa mit mehr als 100.000 Lokalverkehrs-Passagieren p. a. — 324
Tab. 12.5	Beispiel zur Kalkulation des Marktanteils bei der „S-Kurve“ — 325
Tab. 12.6	Trade-off zwischen Flugzeuggröße und Frequenz — 326
Tab. 12.7	Case Study: Hub-Optimierung — 332
Tab. 12.8	Kriterien für die Auswahl einer Fluggesellschaft — 342
Tab. 12.9	Tarifbedingungen nach ATPCO — 343
Tab. 12.10	Vergleich des klassischen Network-Carrier-Pricing und des Low-Cost-Carrier-Pricing — 347
Tab. 12.11	Branded fares der TAP Portugal — 348
Tab. 12.12	Strategiekonzepte der Preispolitik — 354

Tab. 12.13	Ancillary Revenues bei Airlines — 361
Tab. 12.14	Zentrale Elemente von Revenue-Management-Systemen — 369
Tab. 12.15	Beschreibung der Geschäfts- und Privatreise-Segmente im Luftverkehr — 370
Tab. 12.16	Wahrscheinlichkeiten und EMSR in einer Buchungsklasse — 377
Tab. 12.17	Buchungsbestand 10 Tage vor Abflug (Beispiel) — 379
Tab. 13.1	Errechnung der Cockpit-Personalkosten eines Fluges (Beispiel) — 391
Tab. 13.2	Jahresgehälter (brutto) von Piloten bei ausgewählten Airlines in Europa — 397
Tab. 13.3	Crew Complement nach Beförderungsklassen — 397
Tab. 13.4	Kalkulation der Flugzeugabschreibung anhand eines Beispiels — 400
Tab. 13.5	Kostenstruktur der US-Airlines 2014 — 401
Tab. 13.6	Zusammenhang von Strecken- und Netzerlösen — 405
Tab. 13.7	Erlöse im Streckennetz der Lufthansa — 407
Tab. 13.8	Grobstruktur der SER bei der Deutschen Lufthansa AG — 407
Tab. 13.9	Aussagegehalt der Deckungsbeiträge und des Streckenergebnisses — 410
Tab. 13.10	Kennzahlen der SER am Beispiel einer Strecke der Deutschen Lufthansa AG — 411
Tab. 13.11	Beispielhafte Netzergebnisrechnung — 412
Tab. 13.12	Bedeutung der Kennzahlen der Netzergebnisrechnung — 413
Tab. 14.1	Entscheidungstatbestände der Produkt- und Servicepolitik und Beispiele aus dem Luftverkehr — 417
Tab. 14.2	Bedeutung von Serviceaspekten für globale Airline-Passagiere (2015) — 426
Tab. 14.3	Ausgewählte Beispiele von Klassenkonzepten im interkontinentalen Luftverkehr — 428
Tab. 14.4	Beförderungsklassen der Singapore Airlines — 431
Tab. 14.5	Umsätze der 12 größten Online Travel Agencies in Deutschland (2016) — 442
Tab. 14.6	Umsätze der 10 größten Reiseveranstalter in Deutschland (Touristikjahr 2015/2016) — 443
Tab. 14.7	Typen von Reiseveranstalter-Produkten — 444
Tab. 14.8	Die Top 5 im deutschen Reisebürovertrieb (Stand 2016) — 447
Tab. 14.9	Beispiel für Transactions Fees — 450
Tab. 14.10	Kommunikationsformen und Beispiele aus dem Luftverkehr — 452
Tab. 14.11	Kriterien für die Werbeträgerselektion (Intermediaselektion) mit Beispielen zum Luftverkehr — 457
Tab. 15.1	IT-Investitionen von Flughäfen für das Jahr 2019 — 471
Tab. 15.2	Vergleich von GDS- und Internet-Systemwelt — 478
Tab. 15.3	Die größten GDS im Überblick — 479
Tab. 15.4	Erläuterung des beispielhaften Passenger Name Record (PNR) in Amadeus — 481
Tab. 15.5	Channel Costs pro Buchung von Network Airlines bei direktem und indirektem Vertrieb — 485
Tab. 15.6	Vergleich GDS vs. GNE — 487
Tab. 15.7	Stärken und Schwächen von stationärem und mobilem Internet — 493
Tab. 15.8	Anzahl der Internet-Nutzer und Internet-Penetration (Stand 31. März 2017) — 495
Tab. 15.9	Unterschiede Desktop-PCs vs. Mobile Devices — 497
Tab. 15.10	Technologie-Einsatz durch Reisende in den Phasen des Reiseprozesses — 498
Tab. 15.11	Einstellungen, Nutzungsverhalten und -absichten von Passagieren zu digitalen Anwendungen im Luftverkehr — 499

- Tab. 15.12 Anwendungsfelder und Planungsstand zum Internet der Dinge in der Airline-Branche bis 2019 — **499**
- Tab. 15.13 Buchungswege bei Urlaubsreisen ab einer Übernachtung in Deutschland 2016 — **500**
- Tab. 15.14 Offline- und Online-Umsätze mit Urlaubs- und Privatreisen ab einer Übernachtung — **501**
- Tab. 15.15 Online-Reiseumsatz in den Weltregionen 2015 und 2019 — **501**
- Tab. 15.16 Anteil von Online-Distributionskanälen bei verschiedenen Airline-Typen 2015 — **502**
- Tab. 15.17 Bedeutungszuwachs verschiedener Distributionskanäle von 2016–2026 aus Sicht von Airlines und Reisevertrieb — **503**
- Tab. 15.18 Distributionskanal-Mix 2016 und 2021 — **503**
- Tab. 15.19 Bedeutung von Technologien als Auslöser disruptiver Entwicklungen im Reisevertrieb — **504**

