

# Regulation and its Impact on Performance

## A Comparison of Small Airports in Austria and Germany

Team Charges Berlin  
Presenter: Peter Schröder

Supervised by: Prof. Dr Jürgen Müller (FHW Berlin)

Berlin 23 Jan 2009

Supported by



Federal Ministry  
of Education  
and Research

# Outline

---



## 1. Financial Performance

1.1 Revenue vs. Expenses

1.2 Productivity

1.3 Charges

## 2. Regulation in Austria

2.1 Before 2001

2.2 After 2001

2.3 Special Issues

## 3. Regulation in Germany

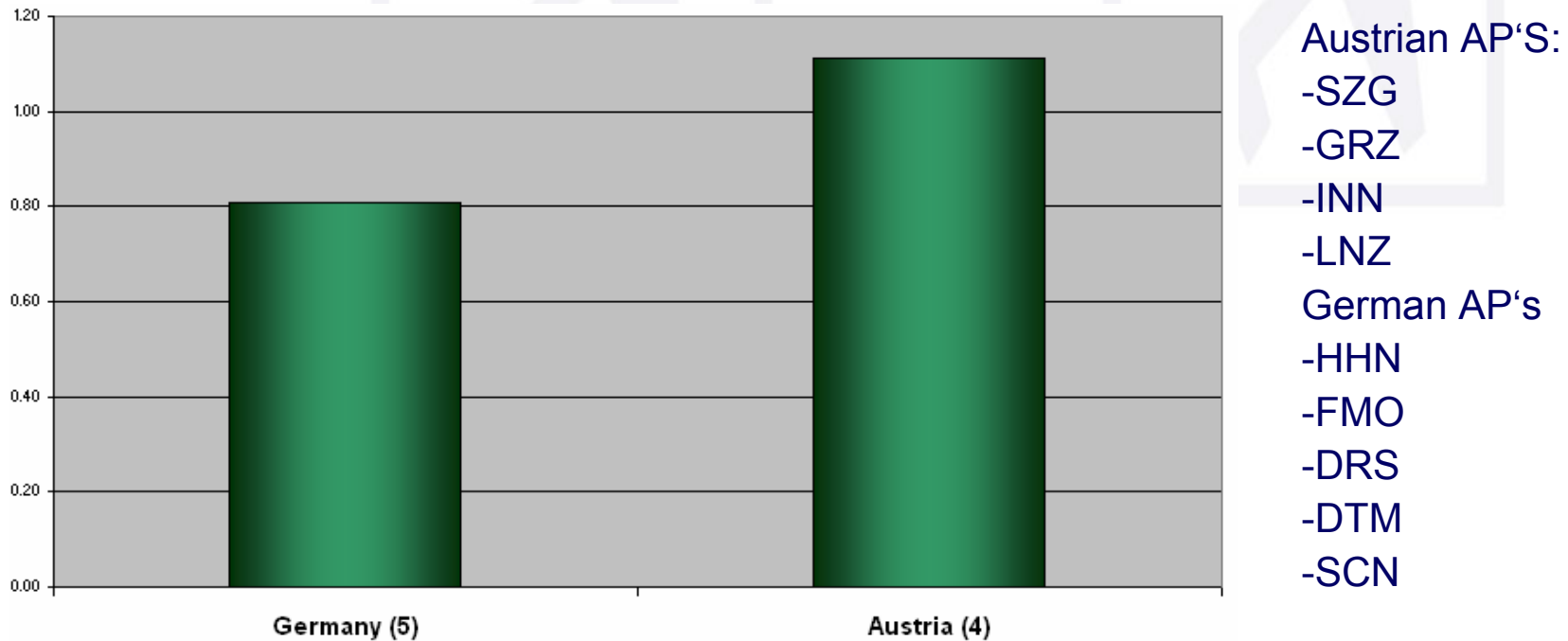
4. Why do Austrian Airports perform better (financially)

5. Other questions to be investigated

---

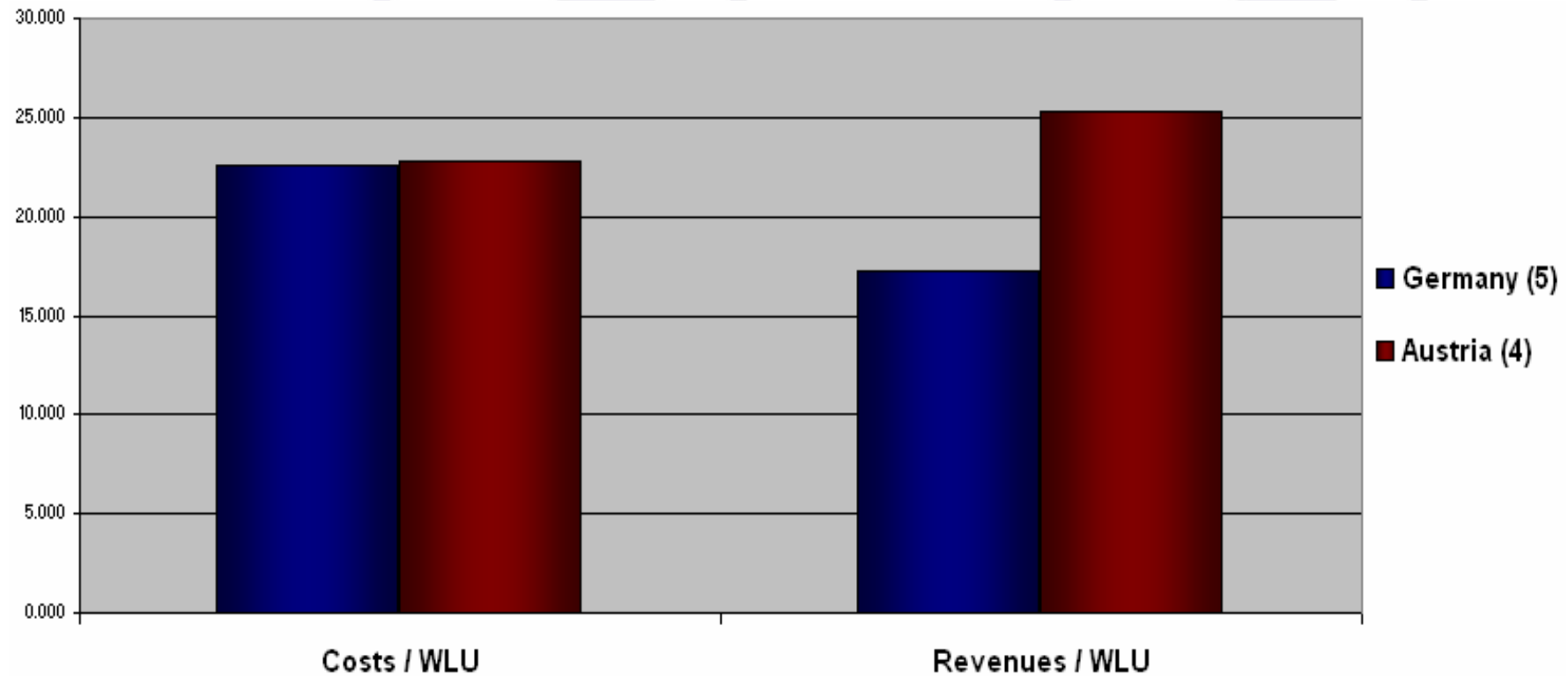
- 
- Definition of small Airports (<5Mio)
  - EU-Guideline was defined for airports with more than 5 mio passengers – but might be relevant for small AP
  - Growing Importance of small Airports
-

# 1.1 Analysis: Revenue/Expenses Ratio



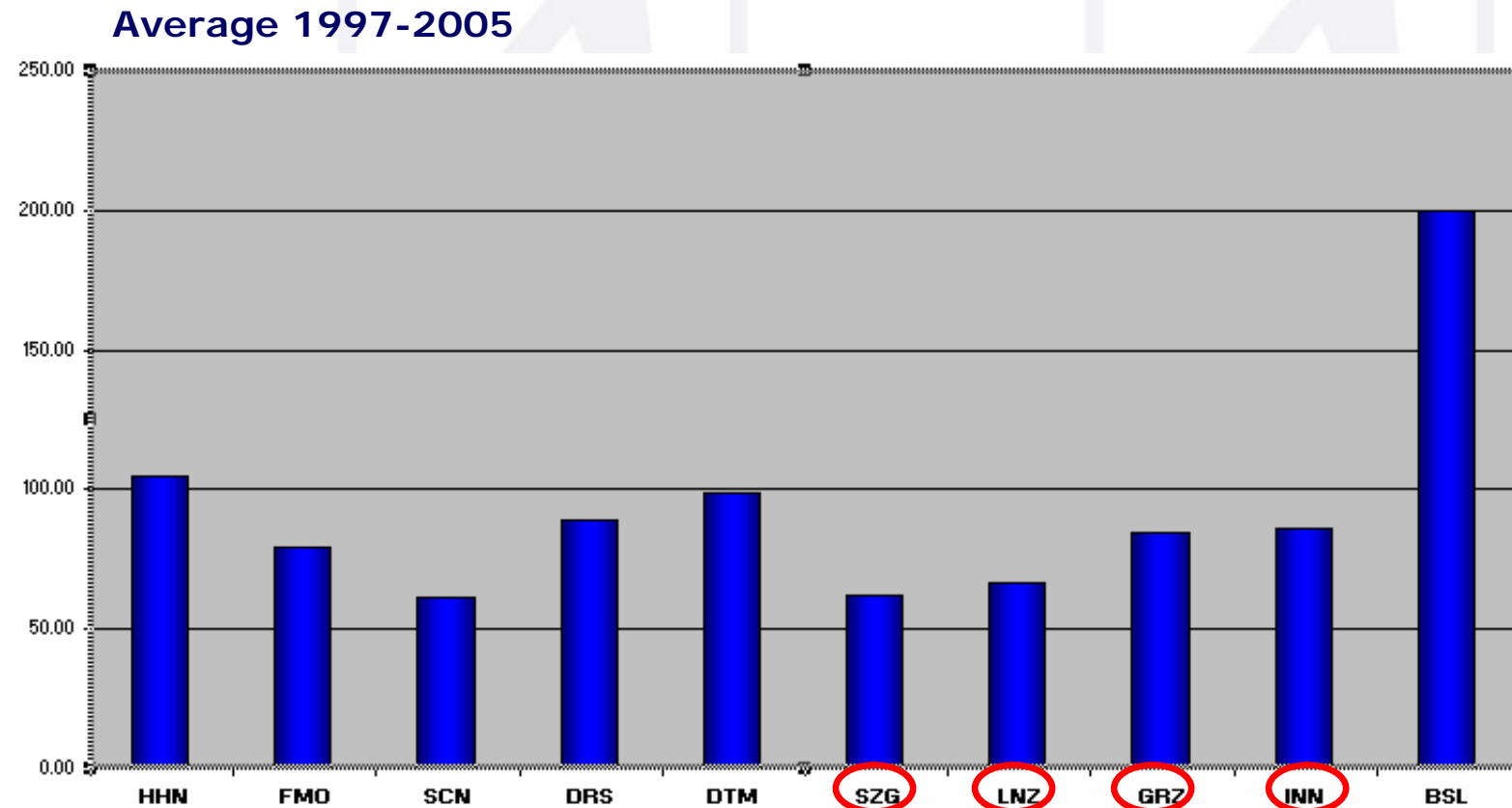
**Austrian Airports: Ratio for the period 2000-5 is for Austria, on average, significantly higher than for Germany**

# 1.1 Analysis: Costs/WLU vs Revenues/WLU



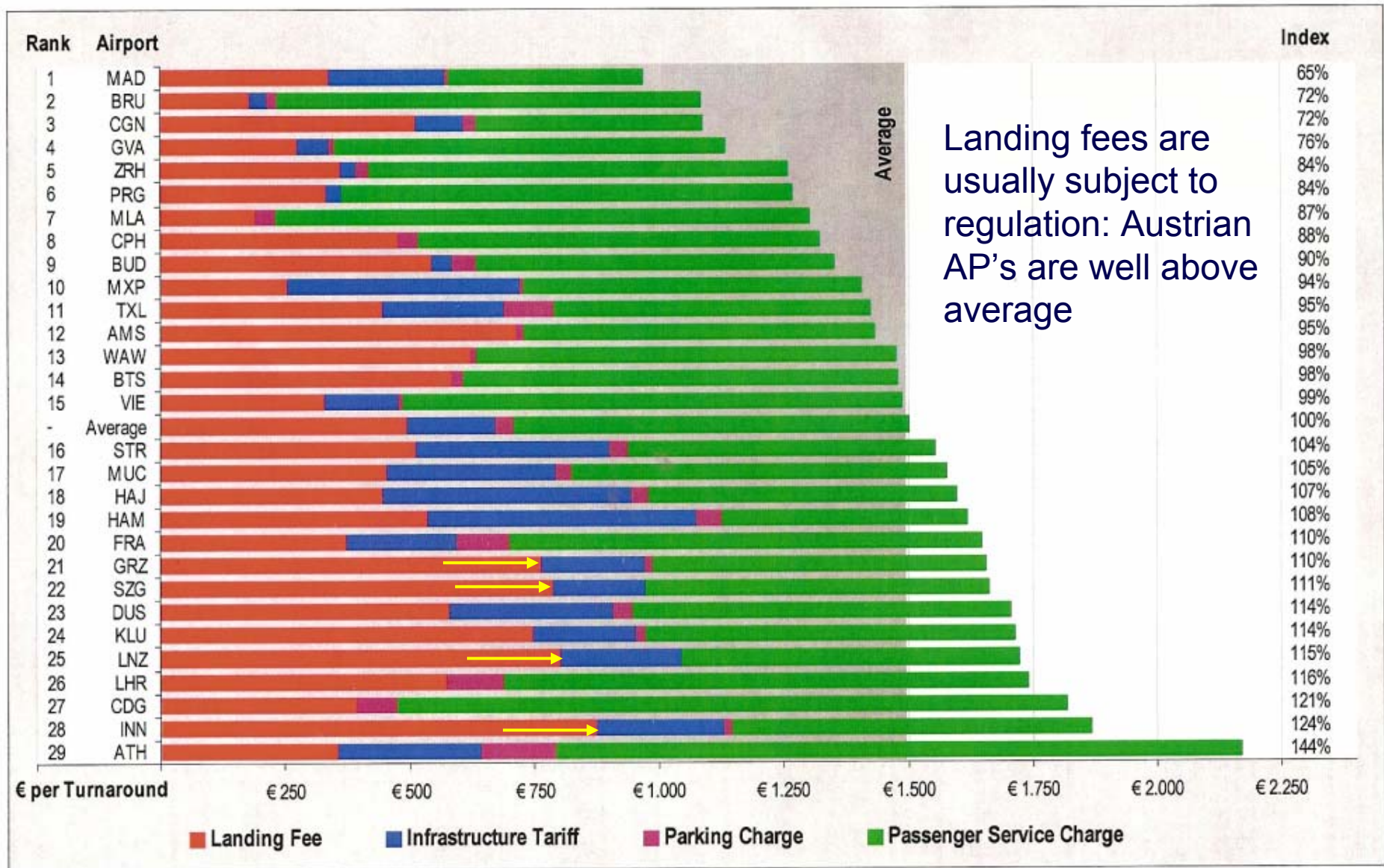
- **Costs per WLU are on a similar level**
- **Revenues are significantly higher for Austrian Airports**

## 1.2 Analysis: Labor Productivity (2 agg. Ratios)



- Labour productivity is slightly better at German airports
- **Over-all Productivity should be further investigated**

# Final Results



Remark: VIE-Growth- and Transferincentives are set off against the landing fee, because airlines profit of these incentives.

## 2.1 Regulation in Austria

---



Before 2001:

- Similar to Germany
  - Very informal „horse-trading“, belated approval
  - Pressure from owners for cost coverage
  - Financing with trust assets (Treuhandvermögen)
  - Airports aim to finance themselves
-



## 2.2 Regulation in Austria

---



### After 2001

#### → Price-Cap Introduction

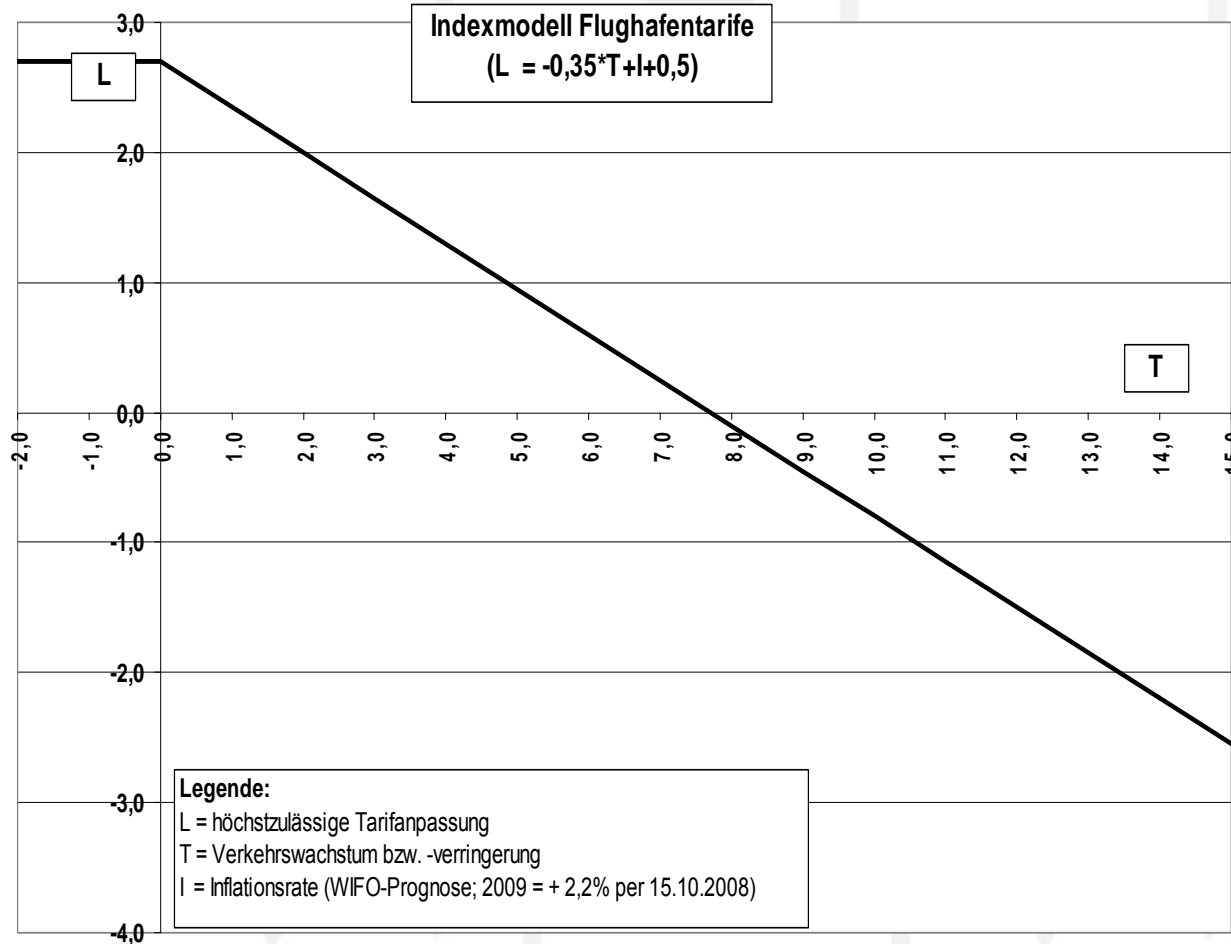
- After long negotiations (1 ½ years)

#### → Planning security (5–3–1 Years) for airports, airlines and owners

#### → Unlike the Airlines, Airports seem rather happy

---

## 2.2 Diagram Price-Cap



- There is no bottom when passenger growth increases
- Absolute Price-Cap is 2,7
- Viennas Price-Cap is lower (...+0.25)
- Discussions only about actual and forecasted growth rates
- How does a better price-cap look like? (One beneficial for both, Airports and Airlines)

## 2.2 Future of Regulation

---



- Airlines became stronger, they almost didn't accept the price-cap for 2009
  - Salzburg is looking forward to the EU guideline.
    - reliable European-wide
    - non-discriminatory.
    - Possibly because: Criteria already implemented in Austria?!
  - A little more variabilisation is expected
-

## 2.3 Special Issues

---



- There are three different models in Austria.
    - *Salzburg*: has shown decent negotiating power vis a vis LCC
    - *Klagenfurt*: wanted to have tourists coming in, good funding (“Destinationsgesellschaft”)
    - *Graz and Linz* get public funding also (but are also profitable)
  - Little variabilisation (according to SZG)
-

## 2.3 Special Issues

---



- Low-Cost Carriers
    - Increase income passengers (tourists)
    - But public funds required
    - No new service without further reduction in charges (according to LNZ)
  - Fierce competition (short distances)
  - Airports face growing buying power (near monopsonies)
    - Maybe this can be explained by the very high prices in Austria
-

### 3. Regulation in Germany

---



- Attempts to introduce or keep Price-Caps failed (Berlin....)
  - History of too low charges
    - As opposed to maybe too high charges in Austria
  - Also State Subsidies
    - Dortmund: Low rents, public funding
    - Saarbrücken favorable lease etc
  - A significant increase wouldn't be accepted by the carriers
-

## 4. Why do Austrian Airports perform better?

---



- Charges are higher in Austria
  - The legal background is taken seriously
    - „Airports have to run their business save and economically“ (see appendix)
  - Less subsidies in Austria needed
  - But also special funding from tourist associations to account for economic impact
  - In Germany small airports try to get traffic from the bigger ones. While in Austria Airports are tourist destinations, this could explain different price-elasticity of passengers and airlines
-

## 5. Questions to be investigated

---



- Is there a difference in the behaviour of the owners in two countries
  - How is financing/subsidising different empirically?
  - What will be the impact of the implementation of the EU-Guideline in the two countries
  - How important is indirect income through tourism
  - What is the opinion of the Airlines
  - Macroeconomic data like buying power should be taken into consideration
  - Study competition in Austria (catchment areas)
  - Productivity comparison under price-cap regime could be interesting
  - Analyze in more detail the Austrian price-cap
-



# Appendix: Legal background: Handling



18. Stück — Ausgegeben am 14. März 1962 — Nr. 72 487

## **72. Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft**

**vom 26. Feber 1962, betreffend den Betrieb von  
Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung  
— ZFBO).**

Auf Grund des § 74 des Luftfahrtgesetzes,  
BGBl Nr. 253/1957, wird verordnet:

### **I. Aufgaben der Zivilflugplatzhalter. § 14. Nichtbehördliche Abfertigung.**

(1) Nichtbehördliche Abfertigung im Sinne dieser Verordnung ist die Abfertigung von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Fracht und Luftpost auf einem Zivilflugplatz, soweit es sich nicht um behördliche Aufgaben (luftfahrtbehördliche Abfertigung, Paß- und Zollabfertigung) handelt. Sie umfaßt insbesondere die Gesamtheit aller nichtbehördlichen Tätigkeiten, die beim Einund Aussteigen von Fluggästen, beim Hin- und Ausladen von Fracht und Luftpost sowie bei der Versorgung von Luftfahrzeugen vor dem Abflug beziehungsweise nach der Landung auf einem Zivilflugplatz durchzuführen sind. Als Versorgung

von Luftfahrzeugen in diesem Sinne gilt nicht die Wartung und die Enttankung derselben.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die für die rasche und reibungslose Durchführung der nichtbehördlichen Abfertigung erforderlichen Bediensteten und Einrichtungen während der Betriebszeiten (§§ 3 bis 5) zur Verfügung stehen.

**(3) Jeder Luftfahrzeughalter ist berechtigt, die nichtbehördliche Abfertigung seiner Luftfahrzeuge, selbst oder durch seine eigenen Bediensteten durchzuführen.**

(4) Mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes einen Luftfahrzeughalter ermächtigen, fremde Luftfahrzeuge nichtbehördlich abzufertigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft nicht entgegenstehen.

(6) Rechtsvorschriften, wonach für Tätigkeiten, die zur nichtbehördlichen Abfertigung gehören, eine behördliche Bewilligung erforderlich ist, bleiben unberührt.

# Appendix: Legal background Charges



## 253. Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957

### über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz).

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### § 74. Zivilflugplatz - Betriebsordnung und Zivilflugplatz - Benützungsbedingungen.

(1) Der Betrieb von Zivilflugplätzen sowie das Verhalten auf diesen ist unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu regeln (Zivilflugplatz-Betriebsordnung).

(2) Für einen öffentlichen Flugplatz sind auf Grund der in Abs. 1 bezeichneten Verordnung vom Flugplatzhalter Benützungsbedingungen aufzustellen (Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen).

Hiebei sind die Bedingungen festzulegen, unter denen der öffentliche Zivilflugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benützt werden kann.

**(3) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen bedürfen der Genehmigung durch die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68). Diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist.**

Vor dieser Genehmigung darf die Betriebsaufnahmegenehmigung nicht erteilt werden.

(4) Die Bestimmungen des Abs. 3 gelten sinngemäß für jede wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.

(5) Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind am Zivilflugplatz durch Anschlag zu verlautbaren.