

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr: verlangsamte Zunahme des Personenverkehrs

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1986) : Weltluftverkehr: verlangsamte Zunahme des Personenverkehrs, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, pp. 168-178

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/1322>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Weltluftverkehr: Verlangsamte Zunahme des Personenverkehrs

Von Henning Sichelschmidt

Der Weltluftverkehr¹ stand 1986 im Zeichen einer vorübergehenden Nachfrageschwäche. Nachdem die Personenbeförderung im ersten Halbjahr auf verschiedenen internationalen Strecken zurückgegangen war, begann sie sich im Sommer wieder zu erholen; im Jahr 1987 wird sich diese Entwicklung voraussichtlich fortsetzen. Der Luftfrachtverkehr nahm in den meisten Verkehrsgebieten kräftig zu. Allgemein wurden die Transportkapazitäten stärker als die Personen- und Güterbeförderung ausgeweitet. In der Luftverkehrspolitik der westeuropäischen Länder und der Europäischen Gemeinschaft (EG) sind 1986 die Bemühungen um eine Liberalisierung des Luftverkehrs intensiviert worden, doch blieb dies ohne wesentliche Erfolge. Weitere Schritte zur Erleichterung des Marktzugangs und zu einer flexibleren Preispolitik sind notwendig, damit insbesondere der Luftverkehr innerhalb Westeuropas zügig weiterentwickelt werden kann.

Vorübergehende Nachfrageschwäche im internationalen Personenverkehr

Im Zeitraum Januar bis September 1986 war auf internationalen Strecken die Personenbeförderung durch westeuropäische Fluggesellschaften um etwa 1 vH und durch amerikanische Unternehmen² sogar um knapp 3 vH geringer als in der entsprechenden Vorjahreszeit (Tabelle 1). Es gibt zwar Anzeichen dafür, daß sich die Nachfrage im vierten Quartal wieder belebt hat; doch dürfte im ganzen Jahr 1986 die vorjährige Zunahme der internationalen Personenbeförderungsleistung (Welt ohne Sowjetunion: 7 vH) nicht erreicht worden sein. Der Verkehr innerhalb der Vereinigten Staaten, auf den mehr als zwei Drittel des Inlandsverkehrs aller Länder entfallen, expandierte dagegen anhaltend kräftig.

Die stark verlangsamte Zunahme des internationalen Personenflugverkehrs war vermutlich nur zum geringen Teil konjunkturell bedingt. Bestimmend dürften vielmehr andere Faktoren gewesen sein: So wirkte es sich auf die Entwicklung des Nordatlantikverkehrs negativ aus, daß infolge der beträchtlichen Abwertung des amerikanischen Dollars sehr viel weniger amerikanische Touristen nach Westeuropa flogen (Januar bis Juli 1986: -23 vH); dabei spielten auch die Sorge um die persönliche Sicherheit sowie Befürchtungen einer Gesundheitsgefährdung nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl eine wichtige Rolle. Stattdessen wurden Reiseziele innerhalb der Vereinigten Staaten sowie vor allem in Ost- und Südasiens, Australien und Ozeanien bevorzugt³. Andererseits reisten wesentlich mehr Westeuropäer – vor allem wegen der wechselkursbedingt geringeren Aufenthaltskosten – in die Vereinigten Staaten (Januar bis Juli: 21 vH); der Anteil von Westeuropäern am gesamten Fluggastaufkommen im Verkehr zwischen Westeuropa und den Vereinigten Staaten erhöh-

¹ Die Analyse bezieht sich überwiegend auf den Linienluftverkehr. Vgl. auch Tabelle 31°.

² Nur Januar bis August; die Angaben zum Verkehr der amerikanischen Fluggesellschaften schließen den Charterverkehr ein (2 vH des Gesamtverkehrs).

³ Im Zeitraum Januar bis Juli 1986 wurden auf den Strecken nach Asien/Australien 12 vH mehr amerikanische Fluggäste gezählt.

Tabelle 1 - Indikatoren zum Weltluftverkehr 1970-1986

	1970	1985	Durchschnittliche jährliche Zunahme			Veränderungen gegenüber dem Vorjahr							
			1970-1975	1975-1980	1980-1985	1981	1982	1983	1984	1985	1985	1986	
			Jan.-Sept. ¹										
	Mrd. Personen-km		vH										
Personenverkehr													
Welt insgesamt ²	382	1 173	8,4	10,1	4,8	1,8	2,0	4,7	7,5	7,9	.	.	.
Unternehmen der Vereinigten Staaten	212	541	4,3	9,4	5,6	-2,5	4,3	8,3	8,5	10,1	9,9	8,3 ³	-2,7 ⁴
Internationaler Verkehr	44	106	2,4	11,8	3,9	-7,7	-1,4	10,8	12,0	7,2	6,4	-2,7 ⁴	.
Inlandsverkehr	168	435	4,8	8,8	6,1	-1,1	5,8	7,8	7,6	10,8	10,8	10,7 ⁵	.
Westeuropäische Unternehmen ⁶	114 ⁷	214	4,5 ⁸	7,9	3,3 ⁹	4,0 ⁹	0,8	0,3	5,6	6,0	7,3 ¹⁰	-0,8 ¹⁰	.
Innereuropäischer Verkehr ¹¹	31 ⁷	56	5,5 ⁸	6,9	2,9 ⁹	2,5 ⁹	-0,5	-0,2	6,5	6,3	7,0	-1,6	.
Interkontinentaler Verkehr	73 ⁷	135	4,2 ⁹	7,7	3,5	4,8	0,7	-0,4	5,8	6,5	7,5	-0,4	.
Inlandsverkehr	10 ⁷	23	3,9 ⁸	12,1	3,4	2,6	4,5	4,9	2,4	2,8	.	.	.
Japanische Unternehmen ..	15	65	15,0	11,2	4,8	8,8	0	0,3	9,9	5,4	.	.	.
Internationaler Verkehr ..	7	32	12,9	13,0	7,3	14,0	4,4	-0,8	11,1	8,1	12,7	.	.
Inlandsverkehr	8	33	16,5	10,0	2,7	4,8	-3,6	1,2	8,7	2,9	.	.	.
	Mill. tkm		vH										
Luftfrachtverkehr													
Welt insgesamt ²	10 580	36 642	10,3	9,3	6,6	5,7	2,3	12,2	13,0	- 0,3	.	.	.
Unternehmen der Vereinigten Staaten	5 131	8 769	6,4	3,7	0,9	-1,0	-3,6	11,0	7,9	- 8,5	-12,7	9,5 ³	15,3 ⁴
Internationaler Verkehr	1 896	4 197	9,5	3,8	3,1	-5,2	4,6	10,7	11,0	- 4,2	- 8,5	15,3 ⁴	4,9 ⁵
Inlandsverkehr	3 235	4 572	4,4	3,6	-0,9	2,2	-9,3	11,3	5,4	-12,2	-16,1	4,9 ⁵	.
Westeuropäische Unternehmen ⁶	4 458 ⁷	11 560	5,1 ⁸	10,5	7,4 ⁹	4,5 ⁹	1,9	12,2	14,7	4,1	3,3 ¹⁰	9,6 ¹⁰	.
Innereuropäischer Verkehr ¹¹	552 ⁷	998	2,8 ⁸	6,1	4,9 ⁹	-1,6 ⁹	1,8	6,8	13,9	4,3	4,7	2,3	.
Interkontinentaler Verkehr	3 805 ⁷	10 276	5,5 ⁸	10,9	7,7	5,2	1,6	12,9	15,2	4,1	3,2	10,3	.
Inlandsverkehr	101 ⁷	286	1,1 ⁸	16,2	5,5	2,1	11,7	7,9	2,8	3,3	.	.	.
Japanische Unternehmen ..	380	2 894	17,6	17,0	9,1	12,9	5,2	13,8	10,6	3,5	.	.	.
Internationaler Verkehr ..	324	2 480	17,5	17,3	9,0	12,8	4,3	14,7	10,0	10,6	.	.	.
Inlandsverkehr	56	414	18,1	15,4	9,6	13,1	11,0	8,4	10,5	5,3	.	.	.

¹ Vereinigte Staaten: Januar bis August; Japan: Januar bis Juni; Veränderungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. - ² Ohne Sowjetunion. - ³ Nur Major und National Carriers (einschließlich Charterverkehr). - ⁴ Nur Major Carriers (einschließlich Charterverkehr). - ⁵ Major und National Carriers (einschließlich internationale Liniendienste der National Carriers sowie Charterverkehr). - ⁶ Mitglieder der Association of European Airlines (AEA). - ⁷ 1973. - ⁸ 1973-1975. - ⁹ Ohne Luxair. - ¹⁰ Nur internationaler Verkehr. - ¹¹ Internationale Strecken in Europa einschließlich Verbindungen mit dem Mittleren Osten und Nordafrika.

Quelle: International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal: Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg.; Civil Aviation Statistics of the World, lfd. Jgg. - U.S. Department of Transportation (bis einschl. 1984: Civil Aeronautics Board), Air Carrier Traffic Statistics. Washington, D.C., lfd. Jgg. - Association of European Airlines (AEA), Brüssel: Yearbook 1985. Statistical Appendices, 1986; Traffic and operating data of AEA airlines, lfd. Jgg. (bis einschl. 1983); Pressemitteilungen. - United Nations, Monthly Bulletin of Statistics. New York, lfd. Monatshefte. - Air Transport World, Stamford/Conn., lfd. Jgg. - Eigene Berechnungen.

te sich von 31 auf 41 vH. Insgesamt wurden auf allen Nordatlantikstrecken⁴ im ersten Halbjahr 1986 reichlich 8 vH weniger Personen gezählt als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Der Nachfragerückgang schwächte sich in den Sommermonaten 1986 deutlich ab, zumal versucht wurde, die Passagiere durch verschärfte Sicherheitskontrollen zu halten.

Auch auf einigen anderen, gegenüber der Nordatlantik-Route weniger bedeutenden Flugstrecken schrumpfte die Nachfrage im Verlauf von 1986. Von Westeuropa nach dem Mittleren Osten und Nordafrika sowie in der Gegenrichtung beförderten die westeuropäischen Fluggesellschaften erheblich weniger Passagiere (Januar bis September: -12 vH). Ausschlaggebend dafür dürften die politische Unruhe im Mittleren Osten sowie die verschlechterte wirtschaftliche Lage in den ölexportierenden Ländern dieser Region gewesen sein. Ähnliches gilt für den Flugverkehr mit den Ländern südlich der Sahara, der sich vor allem auch wegen der politischen Krise in Südafrika⁵ abschwächte. Im Unterschied dazu nahm der Südatlantikverkehr, insbesondere mit Brasilien, ungewöhnlich rasch zu. Dies beruhte sowohl auf der kräftigen Einkommenszunahme in Brasilien als auch auf Flugpreissenkungen⁶, die den Südamerika-Tourismus förderten.

Auf den Strecken zwischen Westeuropa und dem Fernen Osten konnten die westeuropäischen Fluggesellschaften von Januar bis September 1986 ihre Beförderungsleistungen um 4 vH steigern. Für diese Unternehmen setzte sich damit eine Entwicklung fort, die bisher schon durch eine beachtliche Zunahme des Fluggastaufkommens gekennzeichnet war. Auch die japanischen Fluggesellschaften trugen zu der Aufwärtsentwicklung des Verkehrs mit Fernost erheblich bei; dafür spricht, daß ihr internationaler Personenflugverkehr in den vergangenen Jahren weltweit fast stets überdurchschnittlich stark expandierte (Tabelle 1). Im Jahr 1986 litt allerdings der Verkehr japanischer Unternehmen unter den Folgen des Absturzes eines Großraumflugzeugs im August 1985. Die Nachfrage nach Flugreisen innerhalb Japans war noch wesentlich stärker zurückgegangen als die internationale Personenbeförderung durch japanische Fluggesellschaften; erst nach der Jahresmitte 1986 zeichnete sich eine Besserung ab⁷.

Im Jahr 1987 dürfte der Weltluftverkehr erneut kräftig expandieren. Darauf deutet vor allem die erwartete Steigerung der verfügbaren Einkommen in den westlichen Industrieländern hin. Es ist damit zu rechnen, daß sich der Nordatlantikverkehr tendenziell erholt, da amerikanische Touristen wieder mehr westeuropäische anstelle asiatischer und lateinamerikanischer Reiseziele bevorzugen dürften. Allerdings ist zu erwarten, daß die Dollarschwäche den Anstieg des Touristenverkehrs von den Vereinigten Staaten nach Westeuropa weiterhin bremsen wird. Andererseits dürften 1987 erneut wesentlich mehr Westeuropäer wegen der für sie günstigen Flugpreise und der wechselkursbedingt niedrigen Aufenthaltskosten nach Nordamerika reisen. Das Aufkommen amerikanischer Fluggäste auf den Strecken von den Vereinigten Staaten nach Lateinamerika und über den Pazifik wird voraussichtlich ebenfalls

⁴ D.h. auf sämtlichen transatlantischen Verbindungen über Flughäfen in Kanada und den Vereinigten Staaten, mit Ausnahme der Flüge Europa-Fernost über Alaska. - Zur Entwicklung der internationalen Personen- und Güterbeförderung nach Verkehrsrelationen bis 1985 vgl. Tabelle 33^e.

⁵ Bei der Deutschen Lufthansa führte die politische Krise in Südafrika im zweiten Halbjahr 1985 zu einem Rückgang der Nachfrage auf der Südafrika-Strecke um rund 20 vH. Vgl. Deutsche Lufthansa AG, Geschäftsbericht 1985. Köln 1986, S. 13.

⁶ Vgl. Pressemitteilung der Association of European Airlines, Brüssel, 7. Oktober 1986.

⁷ Im Juli 1986 wurde allerdings im japanischen Inlandsverkehr das Fluggastaufkommen des entsprechenden Vorjahresmonats noch nicht wieder erreicht. Vgl. Air Transport World, Vol. 23, Stamford/Conn. 1986, No. 10, S. 12.

durch den niedrigen Dollarkurs gedämpft, doch dürfte dieser Abschwächung eine Zunahme der Nachfrage von Reisenden z.B. aus fernöstlichen Ländern gegenüberstehen. Auf allen Routen von und nach dem Mittleren Osten wird sich 1987 die Nachfrage nach Flugreisen voraussichtlich weiterhin wenig dynamisch entwickeln.

Erneut rasche Expansion des Güterverkehrs

Im Verlauf von 1986 belebte sich die Nachfrage auf den Frachtverkehrsmärkten deutlich. Die Beförderungsleistungen expandierten fast so schnell wie in den Jahren 1983 und 1984. Im Zeitraum Januar bis September 1986 belief sich die Zunahme bei den westeuropäischen Fluggesellschaften auf knapp 10 vH gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit und bei den Unternehmen der Vereinigten Staaten (bis August) ebenfalls auf etwa 10 vH, wobei allerdings das Vorjahresergebnis sehr niedrig war. Auf den Nordatlantikstrecken, die einen hohen Anteil am gesamten Luftfrachtverkehr haben, nahmen das Ladungsaufkommen und vermutlich auch die Verkehrsleistungen (tkm) im ersten Halbjahr 1986 um 5 vH zu. Da sich die amerikanischen Exportgüter wegen der Abwertung des US-Dollars für westeuropäische Empfänger verbilligten, wurden ostwärts 11 vH mehr Güter transportiert. Dagegen nahm die Beförderung in der Gegenrichtung trotz besonders niedriger Frachtraten und verstärkter Rabattgewährung für Großverlader⁸ nur noch um 1 vH zu (erstes Halbjahr 1985: ostwärts -1 vH, westwärts +8 vH). Eine weitere wichtige Relation im Luftfrachtverkehr sind die Verbindungen Nordamerikas und Westeuropas mit dem Fernen Osten; hier weiteten die Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten und Westeuropas ihre Güterbeförderung um 17 und 20 vH aus. Der Luftfrachtverkehr verschiedener ostasiatischer Fluggesellschaften wurde vor allem durch das kräftige Exportwachstum Japans und einiger ostasiatischer Schwellenländer begünstigt. Außerdem wirkte sich aus, daß die Importeure z.T. ihre Lagerhaltung einschränkten und vermehrt Waren auf dem Luftweg bezogen⁹. Rückläufig waren 1986 dagegen die Verkehrsleistungen zwischen Westeuropa und dem Mittleren Osten sowie Afrika.

Das Angebot im Personen- und Luftfrachtverkehr wurde 1986 wiederum deutlich stärker als die Nachfrage ausgeweitet. Nach Angaben der International Air Transport Association (IATA) wuchsen die Transportkapazitäten (angebotene Tonnenkilometer) für die internationalen Liniendienste im Zeitraum Januar bis Juli 1986 insgesamt um knapp 6 vH, während die Beförderungsleistungen nur um 1,6 vH expandierten (jeweils gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum¹⁰). Nach Schätzungen der IATA dürfte 1986 die Auslastung der auf internationalen Linienflügen eingesetzten Flugzeuge mit 58 vH um 2 Prozentpunkte niedriger sein als im Vorjahr. Die Angebotszunahme konzentrierte sich auf die Nordatlantikstrecken – vor allem amerikanische Unternehmen versuchten hier, mit neuen Direktverbindungen zusätzliche Marktanteile zu gewinnen – sowie auf die Südatlantik- und Westeuropa-Fernost-Routen. Die Flüge innerhalb der Vereinigten Staaten waren 1986 ebenfalls schwächer als im Vorjahr ausgelastet, weil die angebotenen Kapazitäten im Zeitraum Januar bis August mit 13 vH (in Sitzplatzkilometern) noch merklich rascher als die Nachfrage zunahmen.

⁸ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, 2. September 1986, S. 15. – Internationale Transport-Zeitschrift, Vol. 47, Basel 1986, Nr. 30, S. 3404; Nr. 31, S. 3504.

⁹ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, 30. September 1986, S. 7.

¹⁰ Dabei wurden der Personen-, Güter- und Luftpostverkehr einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückt (Anteile an den Beförderungsleistungen 1985: Güterverkehr 35 vH, Luftpostverkehr 2 vH). Vgl. International Air Transport Association, Annual Report 1986, o.O., o.J., S. 9; S. 11.

Liberalisierungsversuche im westeuropäischen Luftverkehr

Seit etwa zehn Jahren wird in Westeuropa über eine Liberalisierung des Luftverkehrs nach amerikanischem Muster diskutiert. Bislang haben die meisten westeuropäischen Staaten ihre überwiegend protektionistische Luftverkehrspolitik allerdings nicht entscheidend geändert. Zur Gestaltung der Flugpreise hat der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 30. April 1986 festgestellt, daß die allgemeinen Regeln des EWG-Vertrags – darunter auch die Wettbewerbsregeln – unmittelbar auf den Luftverkehr anwendbar und die bislang oft praktizierten Preisabsprachen zwischen den Fluggesellschaften nicht zulässig sind. Obwohl dadurch das System staatlicher Preisgenehmigungsvorbehalte nicht aufgehoben wird, unterstützt das Urteil die Bemühungen der EG-Kommission, die westeuropäischen Luftverkehrsmärkte teilweise zu liberalisieren. Die Kommission hat dem EG-Ministerrat bereits seit 1980 wiederholt Verordnungsentwürfe unterbreitet mit dem Ziel, den Marktzugang für regionale Fluglinien zu erleichtern, Absprachen der Luftverkehrsunternehmen einem EG-Genehmigungsverfahren zu unterwerfen sowie die bestehenden staatlichen Vorschriften über die Preisbildung und die Kapazitätsaufteilung im Flugverkehr zu lockern. Zudem droht sie nunmehr mit einer Klage gegen Fluggesellschaften, die nicht freiwillig zum Verzicht auf Preisabsprachen bereit sind. Bislang hat der Ministerrat nur 1983 eine Richtlinie über Zulassungsbedingungen für den interregionalen Linienflugverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erlassen. Nach dieser Richtlinie¹¹, die erheblich hinter dem Entwurf der Kommission zurückbleibt¹², sollen die sonst geltenden Marktzugangsbeschränkungen, Angebotsabsprachen und Preisgenehmigungsvorbehalte auf interregionale Flüge – von der EG als Liniendienste zwischen kleineren Flughäfen mit Flugzeugen von maximal 70 Sitzplätzen definiert – nur in gelockerter Form angewendet werden, um die Einrichtung ergänzender Direktverbindungen innerhalb Westeuropas zu erleichtern. Die Initiative der EG ist bisher ohne nennenswerte Erfolge geblieben¹³. Nunmehr ist vorgesehen, die Luftverkehrspolitik liberaler zu gestalten; vor allem soll auch der Verkehr zwischen kleineren Flughäfen eines Landes und den zentralen Flughäfen anderer Länder als interregionaler Linienverkehr genehmigt werden können. Aber auch dann würden sich die Bestimmungen der EG nur auf einen kleinen Teil des gesamten Luftverkehrs innerhalb Westeuropas erstrecken. Eine weitergehende Liberalisierung könnte aber dazu beitragen, neuen Anbietern den Marktzutritt zu öffnen, den Wettbewerb zu intensivieren und so das Angebot an regelmäßigen Flugverbindungen zu vergrößern.

¹¹ Richtlinie des Rates (EWG) Nr. 416/83 vom 25. Juli 1983 über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 237, Luxemburg, 26. August 1983, S. 19-24.

¹² Zudem legen EG-Richtlinien – im Gegensatz zu den Verordnungen, die unmittelbar verbindliche Rechtsnormen sind – nur die gemeinschaftlichen Ziele fest; es bleibt den Mitgliedstaaten überlassen, durch welche nationale Maßnahmen diese erreicht werden. Die EG-Kommission hatte ursprünglich eine Verordnung zur Luftverkehrspolitik vorgesehen.

¹³ Vgl. David Woolley, "Die Großen des Luftverkehrs bestimmen die Struktur der Regionalgesellschaften". *Interavia*, Genf 1986, Nr. 6, (S. 597-599), S. 599. – Nach einer Analyse der Kommission hat der Ministerratsbeschluß die Zahl möglicher Fluglinien gegenüber dem Kommissionsentwurf um etwa vier Fünftel reduziert. Vgl. Frederik Sörensen, "Inter-regional air services in the EEC: A further assessment". *ITA-Magazine*, Paris, February 1984, No. 13, (S. 3-7), S. 5.

Kräftige Zunahme des innereuropäischen Luftverkehrs

Westeuropa ist nach Nordamerika die Region mit dem zweithöchsten Fluggastaufkommen. Innerhalb Westeuropas wurden 1985 im grenzüberschreitenden Verkehr sowie auf Inlandsstrecken insgesamt mehr als 120 Mill. Personen befördert¹⁴ (gut 15 vH aller Fluggäste in der Welt, ohne Sowjetunion). Davon entfielen auf die großen, meist weltweit tätigen nationalen Unternehmen Westeuropas knapp 90 Mill. Fluggäste auf innereuropäischen Strecken, darunter 50 Mill. Personen auf grenzüberschreitenden Routen; dem entsprachen insgesamt etwa 65 Mrd. Personenkilometer. Das restliche Passagieraufkommen verteilte sich auf zahlreiche kleine Unternehmen, die überwiegend inländische Liniendienste betreiben. Der innereuropäische Luftverkehr hat in den Jahren 1981-1985 kräftig zugenommen: Bei den nationalen Fluggesellschaften Westeuropas stieg die Zahl der beförderten Personen jahresdurchschnittlich um 3 vH, bei den übrigen regionalen Unternehmen¹⁵ um etwa 8 vH, bei allen erfaßten Unternehmen um 4 vH (weltweit insgesamt ebenfalls um durchschnittlich 4 vH im Jahr).

Der innereuropäische Luftverkehr konzentriert sich zu einem großen Teil auf relativ wenige Hauptstrecken. Im Inlandsverkehr der westeuropäischen Länder werden vor allem Linien befliegen, die jeweils auf die Zentralflughäfen ausgerichtet sind und neben dem Ziel/Quellverkehr dieser Zentren auch dem von den Regionalflughäfen ausgehenden Zubringerverkehr dienen. So wurden 1984 in Frankreich von den insgesamt 11,6 Mill. Fluggästen der beiden großen am Inlandsverkehr beteiligten Unternehmen mehr als drei Viertel auf den Strecken von und nach Paris befördert; ein knappes Zehntel der Passagiere flog vom Festland nach Korsika oder in die Gegenrichtung. In der Bundesrepublik Deutschland entfiel ein reichliches Drittel der gut 10 Mill. Inlandsfluggäste (einschließlich Nicht-Linienverkehr) auf den Verkehr mit Berlin (West). Weitere zwei Fünftel flogen von deutschen Flughäfen (außer Berlin) nach Frankfurt oder umgekehrt. Die peripheren Verbindungen stellten dagegen nur etwa ein Viertel des Passagieraufkommens. Eine ähnliche Konzentration des Luftverkehrs ist auch in anderen Ländern zu beobachten. So dürfte etwa im Vereinigten Königreich mehr als die Hälfte der gut 8 Mill. Inlandsreisenden des Jahres 1984 auf sieben von London (Heathrow) ausgehenden Strecken – nach Glasgow, Edinburgh, Belfast, Manchester, Aberdeen, den Kanalinseln und Newcastle – geflogen sein¹⁶.

Im grenzüberschreitenden Luftverkehr innerhalb Westeuropas stehen Verbindungen zwischen der Hauptstadt eines Landes und den Hauptstädten sowie bedeutenden Regionalflughäfen anderer Länder im Vordergrund. Von untergeordneter Bedeutung sind demgegenüber Linien, die regionale Flugplätze miteinander verbinden. Ausnahmen sind diese peripheren Linien dort, wo Straßen- und Schienenverkehr auf natürliche Hindernisse stoßen, z.B. bei der Überquerung des Ärmelkanals¹⁷. Auch werden zahlreiche Flughäfen,

¹⁴ Geschätzt aufgrund von Daten für die Mitglieder der Association of European Airlines sowie für 19 kleinere Fluggesellschaften.

¹⁵ Für diese Unternehmen wurden die sechs größten Gesellschaften (jeweils mindestens 1 Mill. Fluggäste) mit zusammen 24 Mill. Linienfluggästen als repräsentativ ausgewählt.

¹⁶ Vgl. zu diesen Angaben: Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Observatoire Économique et Statistique des Transports, Mémento de Statistiques des Transports, Résultats 1984. Paris 1985, S. 53. – Statistisches Bundesamt, Fachserie 8: Verkehr, Reihe 6: Luftverkehr 1984. Stuttgart 1985, S. 31. – British Airports Authority, Annual Report & Accounts 1984/1985. Gatwick 1985, S. 75.

¹⁷ Vgl. Jacques Plaignaud, Heidewig Bornemann und Bernard Péguillan, Third-level Activities and their Regulation. Paris 1979, S. 70 ff. (ITA-study, 1979, No. 1.).

insbesondere solche im Mittelmeerraum, die im Linienverkehr nur über wenige internationale Direktverbindungen verfügen, von Charterflügen im Pauschalreiseverkehr aus Nord- und Mitteleuropa angefliegen. Solche Flüge spielen als Ergänzung des westeuropäischen Linienflugnetzes eine wichtige Rolle.

Stark differierende Luftverkehrsintensitäten in westeuropäischen Ländern

Die Luftverkehrsintensität in den einzelnen westeuropäischen Ländern läßt sich anhand der Relation Inlandsflugreisende/Wohnbevölkerung analysieren¹⁸. Dabei hatte Norwegen 1984 mit mehr als 100 vH eine Spitzenstellung inne, mit weitem Abstand gefolgt von Schweden (61 vH) und Finnland (37 vH). Noch geringer ist die Intensität des Inlandsflugverkehrs in Frankreich und Spanien sowie in der Bundesrepublik Deutschland, im Vereinigten Königreich und in Italien (Tabelle 2). Die Rangfolge der einzelnen Länder erwies sich im Zeitraum 1970-1984, in dem die Bedeutung des Inlandsluftverkehrs generell stark zugenommen hat¹⁹, als recht stabil. Ein weiterer Indikator zur Entwicklung des Inlandsluftverkehrs in den westeuropäischen Ländern ist der Anteil der Fluggäste am zusammengefaßten Passagieraufkommen im Inlandsluft- und Eisenbahnverkehr. Dieser Anteil lag 1984 – wenn man nur die Eisenbahnfahrgäste Erster Klasse berücksichtigt – zwischen 97 vH (Norwegen²⁰) und 16 vH (Bundesrepublik Deutschland ohne Berlin-Verkehr). Wird indessen auch die Zweite Klasse

Tabelle 2 – Intensität des Luft- und Bahnverkehrs in westeuropäischen Ländern 1970-1984

Land	Fluggäste im Inlandsluftverkehr ¹ je 100 Einwohner				Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ² je 100 Einwohner				Marktanteil des Inlandsluftverkehrs ³ (vH)			
	1970	1975	1980	1984	1970	1975	1980	1984	1970	1975	1980	1984
Bundesrepublik												
Deutschland	14	12	15	15	.	55	53	48	.	18	22	24
Finnland	17	29	32	37	5	7	.	.	76	81	.	.
Frankreich	7	11	18	24	64	66	49	45	10	15	27	35
Italien	6	8	10	14	37	41	37	36	15	17	21	28
Norwegen	42	61	84	111	5	5	6	3	88	92	93	97
Schweden	17	22	38	61	20	22	24	25	46	50	61	71
Spanien	12	19	27	23
Vereinigtes Königreich	10	10	13	15	30	24	23	.	26	29	35	.

¹ Nur Linienverkehr. – ² Nur Erste Klasse. – ³ Bezogen auf die Summe von Flug- und Eisenbahnfahrgästen.

Quelle: International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal: Civil Aviation Statistics of the World, lfd. Jgg., Digest of Statistics No. 199-B, Airline Traffic. Vol. 2, 1970-1974, 1975. – Union Internationale des Chemins de Fer, Statistique internationale des chemins de fer – Statistique des Réseaux. Paris, lfd. Jgg. – Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart, lfd. Jgg. – Eigene Berechnungen.

¹⁸ Die folgenden Angaben zum Inlandsluftverkehr basieren auf Daten der International Civil Aviation Organization (ICAO), die für den Berlin-Verkehr durch Zahlen des Statistischen Bundesamts ergänzt wurden. Das Fluggastaufkommen zahlreicher kleinerer Regionalluftverkehrsunternehmen ist darin nicht enthalten.

¹⁹ Die Bundesrepublik Deutschland ist eine Ausnahme; da der Luftverkehr auf den Berlin-Strecken nach Inkrafttreten des Transitabkommens (1973) stark zurückging, erhöhte sich die Intensität des gesamten Inlandsluftverkehrs kaum (Tabelle 2). Ohne den Verkehr mit Berlin belief sich diese 1970 auf 5 vH und 1984 auf 9 vH.

²⁰ Dieser hohe Anteil ist allerdings durch das vergleichsweise geringe Angebot der Norwegischen Staatsbahnen im Erster-Klasse-Verkehr beeinflusst.

mit ihrem hohen Nahverkehrsanteil²¹ einbezogen, sinkt die Quote des Luftverkehrs in allen Ländern beträchtlich; die Länderfolge bei den Luftverkehrsanteilen ändert sich aber kaum.

Die deutliche Zunahme der Luftverkehrsintensität 1970-1984 ist vor allem durch den kräftigen Anstieg der verfügbaren privaten Einkommen in den untersuchten Ländern bestimmt worden; die Nachfrage erwies sich dabei überwiegend als recht einkommenselastisch²². Demgegenüber werden die beträchtlichen Niveauunterschiede bei den Intensitäten des Inlandsflugverkehrs offenbar nicht oder nur zu einem sehr geringen Teil durch entsprechende Einkommensunterschiede zwischen den Ländern verursacht. Von wesentlichem Einfluß sind vielmehr die topographische Lage der einzelnen Länder sowie – damit zusammenhängend – die Dichte des Schienen- und Straßennetzes und die im Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr erzielbaren Geschwindigkeiten²³. In Regionen mit ausgedehnten Gebirgszügen und Seegebieten wird das Flugzeug, für das Flugplätze mit geringerem Aufwand als Bahn- oder Straßenverbindungen angelegt werden können, oft auch schon für kurze Reisen gewählt. Dies zeigt sich am deutlichsten in Norwegen. Dort setzt die morphologische Beschaffenheit des Landes dem Straßen- und Schienenverkehr relativ enge Grenzen; die Luftverkehrsintensität ist dementsprechend außerordentlich hoch. Dagegen sind in Schweden und Finnland die natürlichen Hindernisse für landgebundene Verkehrsträger weniger umfangreich als in Norwegen; in Finnland liegen überdies die drei Zentren Helsinki, Turku und Tampere nur jeweils etwa 150-200 km voneinander entfernt, so daß der gesamte Zeitaufwand bei Flugreisen kaum geringer ist als bei Eisenbahnfahrten.

Die niedrige Luftverkehrsintensität in der Bundesrepublik Deutschland und im Vereinigten Königreich dürfte damit zusammenhängen, daß diese Länder dichtere Schnellstraßennetze sowie schnellere Bahnverbindungen als die meisten anderen westeuropäischen Länder haben; insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland werden, bezogen auf die Bevölkerung ebenso wie im Verhältnis zur Zahl der Flugreisen, relativ viele Eisenbahnreisen unternommen. In Frankreich ist sowohl die Bahnreiseintensität als auch die Luftverkehrsintensität überdurchschnittlich hoch. Dies dürfte u.a. dadurch bedingt sein, daß die französische Bahn zwar auf einzelnen Strecken, vor allem in der Verbindung Paris-Lyon²⁴, kürzere oder kaum längere Gesamtreisezeiten als das Flugzeug bietet, daß aber andererseits infolge der Größe des Landes das Flugzeug auf zahlreichen anderen Strecken zeitlich überlegen ist²⁵.

²¹ Die durchschnittliche Reiseweite betrug z.B. bei der Deutschen Bundesbahn 1984 in der Zweiten Klasse 35 km, in der Ersten Klasse dagegen 102 km.

²² Nach Schätzungen der Deutschen Lufthansa entspricht einer Zunahme des realen Bruttosozialprodukts von 1 vH eine Zunahme der Nachfrage nach Flugreisen im Inlandsverkehr der Bundesrepublik Deutschland von etwa 2 vH. Vgl. Jürgen Koerver-Stümper, "Die Entwicklungssystematik des Inlands-Luftverkehrs". Lufthansa-Jahrbuch '85. Köln 1985, (S. 79-88), S. 83.

²³ Die erzielbaren Geschwindigkeiten bestimmen die Konkurrenzfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel wesentlich mit. Je größer der Zeitgewinn bei Benutzung des Flugzeugs ist, umso eher wird man sich für die Flugreise entscheiden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die An- und Abfahrt zu bzw. von den Flughäfen sowie die Abfertigung im Luftverkehr oft länger dauern als der eigentliche Flug. Außer der Gesamtreisezeit (von Haus zu Haus) wirken auch andere Faktoren, wie etwa die Gestaltung der Flug- bzw. Fahrpläne und dabei insbesondere das Angebot von Flügen bzw. Zügen zu den gewünschten Tageszeiten sowie der gebotene Komfort auf die Entscheidung der Reisenden ein. Bei der Fahrt im Personenkraftwagen als zweiter Alternative zum Luftweg sind Gesamtreisezeit und Fahrzeit identisch.

²⁴ Nach der Inbetriebnahme des "Train à Grande Vitesse" (TGV) Paris-Lyon im Jahre 1981, die eine Verkürzung der Fahrzeit auf der 425 km langen Strecke auf nur noch 2 Stunden mit sich brachte, hat sich der Luftverkehr auf dieser Strecke nahezu halbiert (Reisende der Air Inter: 1980: 937 000, 1984: 438 000).

²⁵ So beträgt etwa die Fahrzeit Paris-Marseille mit dem TGV – der südlich Lyon die alte Bahnstrecke benutzt – immer noch fast 5 Stunden; der Luftverkehr auf dieser Route hat denn auch nach 1980 noch zugenommen.

Außer der Dichte des Verkehrsnetzes bestimmen die Preisrelationen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern die Wahl des Beförderungsmittels. Dies gilt insbesondere für Touristen und andere Privatreisende. Diese bevorzugen ein billigeres Verkehrsmittel oft auch dann, wenn damit ein erheblicher Mehraufwand an Zeit verbunden ist, zumal sie in der Regel nicht mit den Opportunitätskosten entgangener Arbeitszeit zu rechnen haben. Ihre Nachfrage nach Flugreisen ist daher im allgemeinen preiselastischer als die Luftverkehrsnachfrage von Geschäftsreisenden²⁶.

Deregulierung könnte Ausbau des Luftverkehrsnetzes erleichtern

Neben den natürlichen und ökonomischen Faktoren sind nicht zuletzt administrative Regulierungen für die Entwicklung des Luftverkehrs von Bedeutung. Dies läßt sich am Beispiel der Flugdienste innerhalb der Bundesrepublik Deutschland verdeutlichen. Die Voraussetzungen für eine Intensivierung des Regionalluftverkehrs (Linienflüge auf Inlandsstrecken oder in das benachbarte Ausland) waren in der Bundesrepublik bislang nicht allein wegen der sehr gut ausgebauten Straßen- und Bahnverbindungen, sondern auch infolge der restriktiven Ausrichtung der Luftverkehrspolitik gegenüber regionalen Fluggesellschaften weniger günstig als in anderen westeuropäischen Ländern. Die Regierungen verschiedener Bundesländer, u.a. von Bayern, Nordrhein-Westfalen und dem Saarland, haben zwar im Interesse der Förderung relativ verkehrsferner Wirtschaftsräume den Regionalluftverkehr seit langem durch Kapitalbeteiligungen oder Zuschüsse unterstützt²⁷, doch war die Bundesregierung bis vor kurzem eher darauf bedacht, Verkehrsrechte für Inlandsstrecken (ausgenommen Berlin-Flüge) vorzugsweise der Deutschen Lufthansa einzuräumen sowie das Intercity-Netz der Deutschen Bundesbahn vor "ruinöser Konkurrenz" durch den Luftverkehr zu schützen²⁸. Kleinere Luftverkehrsunternehmen erhielten nur in wenigen Fällen eine Genehmigung zum Linienverkehr, meist aber nur eine Erlaubnis zum sogenannten "Bedarfsverkehr zu festen Zeiten" (ohne Beförderungspflicht). Im Regionalluftverkehr mit ausländischen Flughäfen konnten sie sich aufgrund der bestehenden Luftverkehrsabkommen bislang sogar fast nur als Auftragnehmer der Lufthansa betätigen. Ausschlaggebend dafür war vor allem die Furcht der Lufthansa, Fluggäste zu verlieren, weil bei Direktverbin-

²⁶ Vgl. Rigas S. Doganis, *Flying Off Course. The Economics of International Airlines*. London 1985, S. 175 f. – Der Einfluß der Preisrelation zwischen Flugzeug und Eisenbahn auf die Nachfrage nach Flug- bzw. Bahnreisen wird allerdings so stark von den anderen erwähnten Faktoren überlagert, daß der theoretisch bei fallenden relativen Flugpreisen zu erwartende Anstieg des Luftverkehrsanteils kaum nachweisbar ist. So ist etwa trotz relativ hoher Flugpreise der Marktanteil des Luftverkehrs in Italien höher als in der Bundesrepublik Deutschland. Auch die innerfranzösischen Flugpreise liegen – im Verhältnis zu den Bahntarifen – nur teilweise unter den relativen Flugpreisen in der Bundesrepublik Deutschland; gleichwohl hat der Flugverkehr in Frankreich eine vergleichsweise größere Bedeutung. – Zu den Bahn- und Flugtarifen auf ausgewählten Strecken vgl. Hellmuth St. Seidenfus, "Competition for long distance passenger traffic in the ECMT countries: A comparative analysis". In: *European Conference of Ministers of Transport* (Ed.), *Seminar on the Interface Between Air and Land Transport in Europe*. Paris 1983, (S. 49-144) S. 109 ff., S. 124 ff.

²⁷ Vgl. Manfred Bühl und Klaus Dehn, "Regionalluftverkehr – Planung und Durchführung". *Internationales Verkehrswesen*, Vol. 26, Frankfurt a.M. 1974, (S. 263-267) S. 264. – Jacques Plaignaud et al., a.a.O., S. 49.

²⁸ Vgl. "Liberalisierung des interregionalen Linienluftverkehrs in der Europäischen Gemeinschaft" (Podiumsdiskussion). *Deutscher Industrie- und Handelsrat* (Hrsg.), *Regionalluftverkehr mit mehr Markt. EG-Konzept zum interregionalen Luftverkehr*. Bonn 1982, S. 33. (DIHT 204). – Jürgen Müller, "Air Transport and its Regulation in West Germany". *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*, Vol. 139, Tübingen 1983, (S. 506-526) S. 516.

dungen kleinerer deutscher Flughäfen mit ausländischen Verkehrsknotenpunkten die Zahl der in Frankfurt auf Lufthansa-Langstreckenflüge umsteigenden Personen abnehmen würde²⁹.

Am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland wird allerdings auch deutlich, daß die Luftverkehrspolitik unter dem Einfluß der Deregulierung des amerikanischen Luftverkehrs sowie der Bestrebungen der EG-Kommission, das starre System bilateraler Luftverkehrsabkommen aufzulockern, z. T. geändert wurde: Das Bundesverkehrsministerium erteilte außer der Lufthansa zwei weiteren deutschen Unternehmen die Genehmigung zum Betrieb einiger Liniendienste (auch auf internationalen Strecken). Zudem gibt die Lufthansa den Flugbetrieb auf Strecken, die sie mit dem kleinsten eigenen Flugzeugtyp (Boeing 737 mit 100 Sitzen) wirtschaftlich nicht betreiben kann, an die Deutsche Luftverkehrsgesellschaft³⁰ ab und arbeitet auch mit anderen kleinen Unternehmen des Regionalluftverkehrs zusammen.

Sowohl das Flugstreckennetz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland als auch insbesondere die Verbindungen mit dem westeuropäischen Ausland sind in den letzten zehn Jahren ausgeweitet worden. Zwar kamen zu den 49 inländischen Direktverbindungen (einschließlich Berlin-Verkehr, ohne Seebädiendienste), die Mitte 1975 bestanden, bis Mitte 1986 nur 6 weitere hinzu³¹. Doch stieg im Auslandsverkehr von und nach Frankfurt die Zahl der direkt angeflogenen Ziele in Westeuropa von 54 auf 71; im Auslandsverkehr von und nach allen kleineren deutschen Flughäfen war die Zunahme noch beträchtlich größer (1975: 100, 1986: 154 Direktdienste)³². Ungeachtet dessen weist Frankfurt unverändert die größte Zahl von Direktverbindungen auf, gefolgt von München mit 36 Verbindungen ins westeuropäische Ausland und von Düsseldorf mit 34 Linien (jeweils 1986).

Die Möglichkeiten, das vorhandene westeuropäische Luftverkehrsnetz durch neue Fluglinien zu ergänzen, werden dadurch begrenzt, daß zur Auslastung täglich beflogener Linien ein beträchtliches jährliches Mindestaufkommen von Passagieren erforderlich ist, selbst wenn kleine Flugzeuge mit relativ hohen Kosten je Platzkilometer eingesetzt werden. Bei den von Geschäftsreisenden besonders gewünschten Verbindungen, die Hin- und Rückflug am gleichen Tag sowie einen mehrstündigen Aufenthalt am Zielort ermöglichen, sind in beide Richtungen insgesamt rund 1 000 Flüge im Jahr nötig. Beim Einsatz eines kleinen Flugzeugs mit z.B. etwa 20 Plätzen (z.B. Swearingen Metroliner) müßten etwa 12 000 Fluggäste jährlich in einer einzigen Verkehrsrelation befördert werden, wenn ein vergleichsweise bescheidener Auslastungsgrad von 60 vH erzielt werden soll. Durch Maßnahmen der

²⁹ Vgl. Werner Niester, "Verkehrspolitische Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung des nationalen und internationalen Luftverkehrs". In: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.), *Alternative Strategien in der Luftverkehrspolitik?* Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Reihe B: Seminar. Köln 1983, (S. 95-113) S. 103.

³⁰ Eigentümer sind die Deutsche Lufthansa AG (40 vH) und die AG für Industrie und Verkehrswesen (60 vH).

³¹ Neu aufgenommen wurde der Linienluftverkehr vor allem von und nach den Flughäfen Dortmund und Paderborn; erweitert wurde das Netz außerdem um die Linien Berlin-Münster/Osnabrück, Berlin-Saarbrücken, Bremen-Nürnberg, Friedrichshafen-Oberpfaffenhofen, Mannheim-München und München-Münster/Osnabrück. Seit dem 22. September 1986 wird ferner die Strecke Augsburg-Düsseldorf beflogen. Andererseits wurden sieben kürzere, z.T. ohnehin nur in einer Richtung beflogene Verbindungen eingestellt.

³² Die ausländischen Ziele dieser ergänzenden Direktverbindungen sind im Verkehr ab Frankfurt: Antwerpen, Bologna, Cagliari, Catania, Dubrovnik, Glasgow, Göteborg, Innsbruck, Jersey, Larnaca, Leeds-Bradford, Ljubljana, Olbia, Oporto, Pisa, Rotterdam und Split; im Verkehr von den kleineren deutschen Flughäfen wurden zunächst vorwiegend Direktdienste nach ausländischen Zentralflughäfen wie z.B. Amsterdam, Kopenhagen, Paris und Zürich eingerichtet. Seit Ende Oktober 1986 bestehen außerdem die Verbindungen Frankfurt-Bordeaux und München-Strasbourg. Verschiedentlich sind aber auch Fluglinien in Westeuropa eingestellt worden.

Luftverkehrspolitik kann aber wesentlich dazu beigetragen werden, daß die Rentabilität von Nebenstrecken verbessert wird. Geboten ist, Fluggesellschaften, die Flüge mit kleinen Flugzeugen durchführen, weitgehend von Bindungen an Konzessionen und Tarifgenehmigungsvorbehalten zu befreien; beispielsweise sollte es ermöglicht werden,

- nicht nur Hin- und Rückflüge zwischen je zwei Flugplätzen, sondern auch - wie derzeit oft nicht erlaubt - Drei- und Mehrecksflüge durchzuführen, um die Flugzeuge besser auszulasten,
- die Preise für wenig ausgelastete Flüge gegenüber den sonst angewendeten Tarifen zu senken, wenn dies Mehreinnahmen aus zusätzlichem Verkehrsaufkommen erwarten läßt.

Für die Regionalluftverkehrsunternehmen bietet sich darüber hinaus eine Kooperation mit größeren Unternehmen an, die sich z.B. in den Vereinigten Staaten zunehmend bewährt hat; dabei betreiben Regionalfluggesellschaften Zubringerliniendienste, für die Flugscheine im Rahmen des Verkaufs- und Reservierungssystems der IATA erworben werden können. Dies darf allerdings nicht bedeuten, daß kleinere Anbieter nur dort auftreten dürfen, wo die nationalen Gesellschaften selbst keinen Linienverkehr betreiben wollen; mit einer Diskriminierung kleiner Unternehmen könnten manche Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Luftverkehrssystems verschüttet werden. Wird es den regionalen Fluggesellschaften aber durch eine liberale Handhabung der Konzessions- und Tarifgenehmigungsvorbehalte ermöglicht, die sich am Markt bietenden Chancen zu nutzen, so dürfte das interregionale Flugangebot besonders auf internationalen Routen in Westeuropa deutlich zunehmen.