ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Stermann, Walter

Article — Digitized Version

Die Stellung Österreichs im internationalen Luftverkehr

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Stermann, Walter (1960) : Die Stellung Österreichs im internationalen Luftverkehr, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 7, pp. 397-401

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132996

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

U M S C H A U

Die Stellung Österreichs im internationalen Luftverkehr

Dr. Walter Stermann, Wien

Von den 87 der IATA (International Air Transport Association) angehörenden Fluggesellschaften aus 74 Staaten wurden 1959 96 Mill. Fluggäste registriert, das sind um 10% mehr als 1958. Gleichzeitig nahm die Transportleistung um 14% auf 2,28 Mrd. tkm zu. Hierin sind die Luftverkehrsziffern der Sowjetunion und der Chinesischen Volksrepublik, die beide nicht Mitglieder der IATA sind und bisher keine Zahlen veröffentlichten, nicht enthalten. Es werden demnach wohl weit über 100 Mill. Fluggäste 1959 von den Fluggesellschaften der Erde befördert worden sein.

Bedenkt man, daß 1945 knapp 9 Mill. Flugreisende gezählt wurden, dann gewinnt man eine Vorstellung von dem unerhörten Aufschwung, den die Zivilluftfahrt seit dem zweiten Weltkrieg genommen hat. Dabei bahnt sich mit dem Eintritt in das Zeitalter des Düsenflugzeugs eine Entwicklung an, die selbst diesen gewaltigen Aufschwung der letzten zehn Jahre in den Schatten zu stellen scheint. Tatsächlich werden durch die Verwendung von Strahlflugzeugen nicht nur die Verkehrsleistungen ganz wesentlich verbessert — Geschwindigkeit, Flughöhe, Nutzlast werden ungefähr verdoppelt und damit die drei- oder gar vierfache Transportkapazität der klassischen drei- und viermotorigen Kolbenmaschinen erreicht. Es werden damit auch der Flugsicherung infolge der größeren Geschwindigkeiten und Flughöhen, der Infrastruktur des Flugverkehrs bei der Bereitstellung geeigneter Flugplätze und endlich der Organisation des Flugverkehrs durch die einzelnen Gesellschaften, die weitgehend infolge des stärkeren Kapitalbedarfs durch die technische Entwicklung rationalisieren müssen, neue Probleme gestellt. Die Entwicklung drängt offenbar zu enger internationaler Zusammenarbeit, und die ersten gemeinsamen Rationalisierungsmaßnahmen im Rahmen der Air-Union sowie die Planung der Eurocontrol durch die EWG-Staaten und Großbritannien sind Ausdruck dieser sich anbahnenden Entwicklung.

Mit dem weiteren sprunghaften Ansteigen der Passagiertransportleistung, die infolge der Kapazitätsausweitung und der damit verbundenen Verbilligung der Flugreisen zu erwarten ist, wird ein ebenso starkes Anwachsen der Transportleistung im Luftfrachtverkehr einhergehen. Die durch die Umstellung auf den Strahlverkehr freiwerdenden Kolbenmaschinen werden für den Frachtentransport umgebaut, und damit wird durch die starke Erweiterung des Frachtraumangebots eine Senkung der Raten eintreten.

In den Beginn dieser stürmischen Entwicklung wurde Österreich gestellt, als es nach dem Staatsvertrag vom Mai 1955 wieder Herr über seinen Luftraum wurde. Das Handikap dieses verspäteten Eintritts in den internationalen Luftverkehr, in dem die Gesellschaften der anderen Länder bereits vom Markt Besitz genommen hatten, bot einen Vorteil. Österreich war bei der Gründung seiner Fluggesellschaft kostspieliger Entwicklungsarbeiten und Investitionen für heute bereits veraltetes Fluggerät enthoben und konnte sich gleich mit modernen Maschinen und unter Ausnutzung der internationalen Erfahrungen im Flugwesen der Nachkriegsjahre in den Weltverkehr einschalten.

Natürlich wurde damals die Frage gestellt, ob es gerade im Hinblick auf diese unverschuldete Verspätung nicht vorteilhafter wäre, nur Flugplätze zu bauen bzw. auszubauen und „die anderen fliegen zu lassen". Ein solches Prinzip geht aber doch wohl an der Realität vorbei. Wenn auch kleine Binnenländer eigene Fluggesellschaften unterhalten, die, wie z. B. in der Schweiz, eine sehr wichtige Position im internationalen Luftverkehr einnehmen, so ist das durchaus keine Frage des nationalen Prestiges, sondern vielmehr der wirtschaftlichen Notwendigkeit. Fremde Fluggesellschaften fliegen die Häfen eines Landes nicht unter Berücksichtigung der Interessen dieses Landes, sondern ausschließlich der des eigenen Landes und der eigenen Geschäftsinteressen an. Es ist eine internationale Erscheinung, daß der Großteil der Landungen auf einem Flughafen von der jeweiligen nationalen Gesellschaft durchgeführt wird. Für Österreich waren vor allem drei Gründe entscheidend für den Entschluß, eine eigene Gesellschaft, wie sie schon zwischen den beiden Kriegen bestanden hatte, wieder zu errichten: die Vorteile seiner verkehrsgeographischen Lage, seine internationale Stellung als neutraler Staat zwischen West und Ost und die Interessen seines Fremdenverkehrs und seiner Exportpolitik.

Man hat Wien auf Grund seiner verkehrsgeographischen Lage als das „Luftkreuz Südost" bezeichnet. Diese Bezeichnung ist durch die Entwicklung der Nachkriegszeit überholt. Wien ist vielmehr im weiteren Sinn ein Knotenpunkt für den europäischen und den interkontinentalen Flugverkehr, dem eine wichtige Funktion als Transit- und als Gelenkflughafen zukommt. Im Transitverkehr ergeben sich die Hauptrichtungen von Nordeuropa und dem Benelux-Raum nach Nahost/Mittelost/Fernost sowie von Nordeuropa nach Afrika. Als Drehscheibe bietet sich Wien an für den Verkehr Westeuropa-Osteuropa/Südosteuropa und Nordeuropa-Italien/Südosteuropa.

Die Bedeutung Wiens als Transitflughafen findet ihren Ausdruck in den Flugplänen der Wien anfliegenden Gesellschaften und ist in ständigem Steigen begriffen.

Seine Funktion als Gelenkflughafen jedoch ist über bescheidene Ansätze nicht hinausgekommen. Der Grund dafür ist die politische Entwicklung in Osteuropa: Von den 283 wöchentlichen Kursflügen im Sommerfahrplan 1959 gingen 232 nach Flughäfen der westlichen und nur 51 nach denen der östlichen Welt. Von den letzteren waren nur 15 reine Transitflüge, was ebenfalls die gegenwärtige Situation kennzeichnet: die osteuropäischen Gesellschaften sind wohl bestrebt, ihre Linien nach dem Westen auszudehnen, sie wollen aber nicht gern auf der Basis der Reziprozität auch den westlichen Gesellschaften die Verlängerung ihrer Linien nach dem Osten zugestehen und sie damit an dem ohnehin sehr schwachen Verkehrsaufkommen teilhaben lassen. Man hatte hier eine Chance für die nationale Gesellschaft des neutralen Österreich erhofft, die sich jedoch nicht erfüllte, allerdings auch infolge der Verspätung durch die Gründungsschwierigkeiten, so daß inzwischen gewisse Konzessionen an andere westliche Gesellschaften gemacht wurden.

DIE RECHTSGRUNDLAGEN

Mit dem Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz) ist die rechtliche Grundlage für den österreichischen Luftverkehr geschaffen worden. In 11 Hauptabschnitten werden die Bereiche der zivilen und der militärischen Luftfahrt abgegrenzt und die Kompetenzen der einschlägigen Bundesministerien für Verkehr und für Landesverteidigung festgestellt. Danach ist das Verkehrsministerium in den Angelegenheiten des zivilen Luftverkehrs im Verhältnis zu den Landeshauptleuten, denen gewisse örtliche Kompetenzen zustehen, und zum Bundesamt für Zivilluftfahrt, dem die Flugsicherung sowie die Prüfung und Zulassung von Flugpersonal und Fluggerät obliegen, die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzengang unmittelbar übergeordnet. Zur Beratung steht dem Verkehrsministerium als „Zivilluftfahrtbeirat" ein Gremium von Fachleuten zur Seite. Neben den Bestimmungen über die Zulassung von Luftfahrtpersonal, Luftfahrzeugen und Luftfahrgerät wird für öffentliche Flugplätze die Betriebspflicht und die Benutzungsmöglichkeit für alle Teilnehmer am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen stipuliert. Als Flughafen wird ein öffentlicher Flugplatz definiert, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt. Bei den Luftverkehrsunternehmen wird zwischen Luftbeförderungsunternehmen und Luftfahrzeug-Vermietungsunternehmen unterschieden. Von den ersteren wird für den Fluglinienverkehr die Betriebs- und Beförderungspflicht (diese auch für Postsendungen gegen angemessene Vergütung und bei Übernahme der Haftung gegenüber der Postverwaltung) bestimmt. Zum Fluglinien- und zum Bedarfsverkehr können auch ausländische Gesellschaften auf der Basis der Reziprozität (zwischenstaatliche Vereinbarungen) zugelassen werden, während Bewilligungen für Vermietungsunternehmen grundsätzlich nur an österreichische Staatsbürger vergeben werden können.

Auf dem internationalen Vertragsgebiet gehört Österreich der „International Civil Aviation Organisation" (ICAO) an, ebenso anderen zwischenstaatlichen Übereinkommen multilateraler Art, wie der Transitvereinbarung, dem Warschauer Abkommen, dem Römischen Haftungsabkommen u. a. Verträge bilateraler Art sind, z. T. schon vor 1955, mit den Staaten, deren Gesellschaften Österreich anfliegen, nach dem Grundsatz der Reziprozität abgeschlossen worden, wobei diese Reziprozität erst seit der Gründung einer nationalen Fluggesellschaft ausgenützt werden kann. Von den sogenannten „Fünf Freiheiten", wie sie im Chikagoer Abkommen der ICAO niedergelegt sind, sind die ersten beiden „technischen" Freiheiten, nämlich die Erlaubnis des ungehinderten Durchflugs und die Landeerlaubnis für nichtgewerbliche Zwecke, durch multilaterale Verträge gewährt, während sich Österreich die dritte und die vierte (Transport von Personen und Gütern aus Österreich in ein Vertragsland und umgekehrt) sowie die fünfte Freiheit (Verkehr mit kommerziellen Zwischenlandungen in dritten Ländern) durch die bilateralen Abkommen gesichert hat, die ihm auch durch die Verbindung zweier solcher Abkommen den Transport zwischen zwei Vertragsländern über das eigene Gebiet gestatten (sechste Freiheit). Die sogenannte Cabotage (Beförderung zwischen zwei oder mehreren Flughäfen eines ausländischen Staates), die bei den kleinen Staatsräumen Europas ohnedies von geringer Bedeutung ist, wird von der österreichischen Fluggesellschaft nicht ausgeübt und auch keiner ausländischen Gesellschaft gewährt.

DIE FLUGPLÄTZE

Das Verkehrsaufkommen der sechs österreichischen Flugplätze, deren weitaus wichtigster Wien-Schwechat ist, liegt noch ziemlich weit unter dem europäischen Durchschnitt. Die Ursachen dafür sind die erwähnte, noch weitgehende Ausschaltung Wiens als Drehscheibe nach dem Osten und Südosten und der verspätete Ausbau der Provinzflughäfen in den österreichischen Fremdenverkehrsgebieten. Dadurch wurde der Teil des internationalen Reisepublikums Österreichs, der den Luftverkehr benutzt, auf die nächsten Flugplätze außerhalb Österreichs verwiesen, und schließlich zählt zu den Ursachen für das geringe Verkehrsaufkommen der verspätete Einsatz einer eigenen Fluggesellschaft, die die nationalen Wirtschaftsbedürfnisse, vor allem den Fremdenverkehr, berücksichtigt.

Der Flughafen Wien-Schwechat hat seine Modernisierung abgeschlossen und ist damit zu einem der neuzeitlichsten Weltflughäfen in Europa geworden. Sein Verkehrsbedarfswert ist in regionaler Hinsicht durch das engere Einzugsgebiet der Zweimillionenstadt mit ihrem Handel, ihrer Verwaltung, ihrem Fremdenverkehr sowie den industrialisierten Randzonen gegeben. In materieller Hinsicht lassen die erwähnten Hindernisse das spezifische Verkehrsbedürfnis (nach Pirath: die Anzahl der Reisenden und Tonnen auf 1000 Einwohner des Verkehrsgebietes), gemessen am westeuropäischen Niveau, noch immer niedrig erscheinen. Im weiteren Einzugsgebiet des Flughafens fehlen noch größere Industrie- und Handelsstädte sowie Fremdenverkehrszentren, so daß das Aufkommen hier trotz eines günstigen Zubringerdienstes durch die Erdverkehrsmittel noch gering ist.

Von den 21 Linien-Fluggesellschaften, die Schwechat anfliegen, wurden 1959 in 7 524 Flügen 173 244 Passagiere nach Wien und in 7 522 Flügen 175 551 Passagiere aus Wien geflogen. Die Streckenauslastung betrug dabei durchschnittlich 47%. Im gleichen Jahr wurden in beiden Richtungen 5 167 t Fracht und 1 200 t Post befördert. Dies bedeutet gegenüber 1958 eine Steigerung im Passagierverkehr nach Wien um 16% und von Wien um 15% und bei der Fracht um 17%. Nach der amtlichen Statistik, die die Flugstrecken stets nach dem ersten Landeplatz bzw. nach dem letzten Startplatz bezeichnet, war die meistfrequentierte Teilstrecke im Verkehr mit Westeuropa Wien—München und umgekehrt mit 18% der Flüge und der beförderten Personen. Es folgen die Strecken Wien—Zürich und umgekehrt mit 15%, Wien—Frankfurt und umgekehrt (12%) und Wien—Düsseldorf und umgekehrt (7%). Eine hohe Frequenz hatte auch die Strecke Wien—Istanbul und umgekehrt mit 12% des Gesamtaufkommens. Von den Strecken nach dem Osten und Südosten hatte Wien—Budapest und zurück mit 10 531 beförderten Passagieren (3%) das höchste Aufkommen, gefolgt von Wien—Belgrad und zurück mit 2%, Wien—Zagreb und zurück (1,6%) und Wien—Warschau—(Moskau) und zurück mit 1,3%. Es muß jedoch nochmals darauf hingewiesen werden, daß die amtliche Statistik nichts über das Endziel bzw. über den ursprünglichen Startort der Passagiere aussagt. So hatten z. B. von den nach München abgefertigten Reisenden nur 48% München als Bestimmungsort und von den nach Istanbul abgefertigten gar nur 19% Istanbul gebucht. Umgekehrt hatten 9 160 Fluggäste Wien—London gebucht, aber nur 7 241 die direkte Strecke Wien—London benutzt.

Luftfracht wurde in größerem Ausmaß auf den Strekken nach Frankfurt, München, Düsseldorf, Amsterdam, Athen, Istanbul und umgekehrt befördert. Für den Postverkehr nach Wien kommen vor allem Frankfurt, München, Zürich und Istanbul in Betracht, von der ausgehenden Luftpost geht rund ein Viertel mit Kursmaschinen nach dem Vorderen Orient.

Dem Ausbau der österreichischen Provinzflughäfen und ihrer Einbeziehung in den innereuropäischen Linienverkehr kommt vor allem im Hinblick auf den Fremdenverkehr größte Bedeutung zu.

Der Flughafen der Stadt Salzburg, dem Tor zum Salzkammergut und zu zahlreichen weltbekannten Kurorten, ist durch den Ausbau seiner Startbahn und der notwendigen technischen Einrichtungen nun den internationalen Anforderungen gewachsen. 1959 wurden in 338 Flügen 5 043 Passagiere an- und abgeflogen, davon 3 153 von und nach London. Durch die Austrian Airlines wird Salzburg vom Sommer 1960 an mit Frankfurt, mit Paris-Stuttgart und mit Genf verbunden und damit an das Weltverkehrsnetz angeschlossen.

Der Alpenflughafen Innsbruck besitzt eine 2 000 m-Piste, seine technischen und administrativen Anlagen werden nach einem großzügigen Plan, dessen erste Stufe bis zur Winterolympiade 1964 beendet sein soll, erweitert. In den letzten Jahren stieg die Frequenz des Flughafens gewaltig, die der Fluggäste betrug 1959 17 606 (4 823 mehr als 1958), davon 10 066 im Linienverkehr. Er wird von Swissair, Eagle Airways, Austrian Airlines und acht ausländischen Chartergesellschaften angeflogen. Die Austrian Airlines stellen über Frankfurt und Zürich (in Arbeitsteilung mit Swissair) die Verbindung zum Weltflugverkehr her.

Auch Klagenfurt im Zentrum des Kärtner Seengebietes hat seinen Flughafen entsprechend ausgebaut und wird dreimal in der Woche von den BEA aus London angeflogen. Ferner bestehen Direktverbindungen nach Frankfurt und München und durch die Sabena nach Brüssel. Das Passagieraufkommen war 1959 2 512, doch ist für 1960 mit einem starken Anwachsen des Touristenflugverkehrs nach Kärnten zu rechnen.

Auch die Start- und Landepisten in den Landeshauptstädten Graz und Linz werden auf 2 000 m ausgebaut, um in Zukunft als „Ausweichflughäfen" für Wien und für die Einschaltung in den internationalen Touristenflugverkehr geeignet zu sein.

In der Ausstattung mit modernen Flugsicherungsanlagen wird bei den österreichischen Flughäfen einheitlich vorgegangen, wobei das mit dieser Angelegenheit betraute Bundesamt für Zivilluftfahrt zentral die Bestellungen bei der Industrie aufgibt.

DIE LUFTVERKEHRSGESELLSCHAFTEN

Die erste linienmäßige Flugverbindung in Europa wurde am 11. März 1918 durch Österreich auf der Strecke Wien—Krakau—Lemberg—Kiew, zunächst nur

Auf Heller und Pfennig

muß die Rechnung stimmen – bei jedem guten Kaufmann. Einsatz und Ertrag müssen immer im rechten Verhältnis zueinander stehen. Wenn in alten Zeiten die Kaufleute zweimal im Jahr zur Frankfurter Messe in der Stadt der Waren und des Geldes „auf Heller und Pfennig" abrechneten, wußten sie jedesmal, daß sich die Mühen langer, gefahrvoller Reisen, daß sich Einsatz und Risiko gelohnt hatten. Die Auswahl der Waren der ganzen damals bekannten Welt sicherte Geschäft und Ertrag. So ist es noch heute: die Internationale Frankfurter Messe bietet dem Einkäufer ein repräsentatives Angebot von Konsumgütern aus aller Welt, dazu die Fülle der Möglichkeiten zum Vergleich und zum persönlichen Kontakt mit den Ausstellern. Eine Reise zur Frankfurter Messe zahlt sich immer aus – auf Heller und Pfennig.

Internationale Frankfurter Messe

28. August - 1. September 1960

für Postbeförderung, eröffnet und im Juli 1919 durch einen Kurs Wien—Budapest und zurück erweitert. Im Mai 1923 begann dann unter den ungünstigen Bedingungen der wirtschaftlichen Depression und der durch den Friedensvertrag auferlegten Beschränkungen die Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft (OELAG) in enger Zusammenarbeit mit der Junkers-Luftverkehrs-AG — während ihrer ganzen Betriebszeit verwendete die OELAG nur Junkers-Maschinen — ihre Tätigkeit. Zuerst im Rahmen der „Trans-Europa-Union" und nach Auflösung der Junkers-Unionen 1927 als selbständige Gesellschaft erweiterte die OELAG ständig ihr Flugnetz im europäischen Raum und baute auch den inner-österreichischen Flugverkehr zwischen Wien und den Landeshauptstädten aus. Bei ihrer Eingliederung in die Deutsche Lufthansa 1938 standen zwei einmotorige und sechs dreimotorige Junkers-Maschinen in Dienst. In den 15 Betriebsjahren hat die OELAG 7,5 Mill. Flugkilometer zurückgelegt und 120 000 Passagiere, 912 t Fracht und 261 t Post ohne einen schweren Unfall befördert.

Das Erbe der OELAG traten die Austrian Airlines — Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft — an, die im März 1958 ihren Betrieb unter nicht gerade günstigen Voraussetzungen aufgenommen haben. Nach Abschluß ihres zweiten Betriebsjahres hat sich ihre Position ganz wesentlich gefestigt.

Betriebsergebnisse der Austrian Airlines

Leistung	1. Betriebsjahr 31.3.58—31.3.59	2. Betriebsjahr 1.4.59—31.3.60
Beförderte Fluggäste	37 024	76 964
Fracht in tkm	200 272	337 270
Post in tkm	56 161	94 287
Ladefaktor	24,3 %	40,2 %
Flugkilometer	2 116 394	2 459 644
Flugstunden	6 170	7 280

Das Streckennetz von ursprünglich ca. 4 200 km hat sich inzwischen fast vervierfacht und wird anstelle der früher verwendeten vier Chartermaschinen vom Typ Vickers Viscount 779 D mit sechs eigenen Vickers Viscount 837, dem modernsten Turboprop-Typ, beflogen. Der Flugplan sieht nicht nur den Ausbau der bisherigen Verbindungen mit 22 Städten in 16 Ländern vor, sondern erweitert auch den Binnenverkehr mit den österreichischen Fremdenverkehrszentren Innsbruck, Salzburg und Klagenfurt und deren Anschluß an den Weltflugverkehr.

Die Frage der Kapitalausstattung der Gesellschaft, die mit dem ursprünglichen Aktienkapital von 60 Mill. S nur ganz unbefriedigend und provisorisch gelöst war und inzwischen Überbrückungskredite des Bundes in Höhe von 75 Mill. S notwendig gemacht hat, dürfte nun in der Form gelöst werden, daß das neue Aktienkapital von 200 Mill. S zu 95% von der öffentlichen Hand (Bund, Länder, Gemeinden), die restlichen 5% durch entsprechende Abwertung der Anteile der bisherigen Privataktionäre aufgebracht wird.

Bei einem bisherigen Jahresumsatz von ca. 70 Mill. S und dem sehr hohen Investitionsaufwand für die 6 Viscount 837 (ca. 200 Mill. S) sowie die technischen Einrichtungen wird die finanzielle Lage allerdings noch einige Zeit angespannt bleiben. Für das dritte Betriebsjahr rechnet man im Hinblick auf das erweiterte und modernisierte Fluggerät und die vorgenommenen Rationalisierungen mit einer Steigerung der Rentabilität um 50%, womit die Rentabilitätsschwelle, die international bei einem Ladefaktor von 50—55% liegt (die gut verdienenden Gesellschaften erreichen 60—65%), überschritten werden wird. „Betriebsaktiv" ist die Gesellschaft zwar schon jetzt, doch ist dabei der Kapitaldienst für die hohen Investitionen nicht berücksichtigt.

In diesem Stadium des Aufbaus ist natürlich an eine Einschaltung der Gesellschaft in den interkontinentalen Luftverkehr und damit an den Übergang auf Strahlantrieb nicht gedacht. Es wurde jedoch vor kurzem ein Übereinkommen mit der PAA abgeschlossen, das nicht nur ein technisches Beratungsabkommen umfaßt, sondern auch die Tätigkeit der AUA als Zubringer für jene europäischen Flughäfen vorsieht, die die PAA nicht anfliegt. Im Zusammenhang damit steht der Bau eines großen Hilton-Hotels in Wien, das vorwiegend amerikanischen Fluggästen der PAA zur Verfügung stehen wird. Über dieses erste Abkommen hinaus wird sich natürlich auch die AUA nicht der Entwicklung zur immer weitergehenden internationalen Zusammenarbeit der Fluggesellschaften in Form von Unionen und Pools entziehen.

Rund 70% beträgt der Anteil der Fluggäste aus Übersee am europäisch-kontinentalen Flugverkehr. Der Großteil von ihnen sind Urlauber und Ferienreisende, und die Hauptziele ihrer Europareisen sind Paris, Rom und — mit Abstand — Wien. Eine stärkere Schwerpunktverlagerung in diesem Reisedreieck auf Wien kann nur durch Intensivierung des Zubringerdienstes von den derzeitigen Endpunkten des Überseeverkehrs in Europa (Rom, Paris, Frankfurt, London) erreicht werden, da Wien selbst von den PAA auf der New-Yorker Route nur dreimal in der Woche angeflogen wird. Darüber hinaus ist es die Aufgabe der AUA, die Fremdenverkehrszentren in West- und Südösterreich an den internationalen Touristenflugverkehr anzuschließen.

An den Aufbau eines innerösterreichischen Flugnetzes, wie es vor dem Krieg bestanden hatte, ist hingegen erst gedacht, wenn Erfahrungen vorliegen mit dem gegenwärtigen System, die österreichischen Städte in Verbindung mit Auslandskursen anzufliegen, da ja hier neue Investitionen durch Bereitstellung eines für den speziellen Zweck geeigneten Flugzeugparks notwendig werden. Für die eine oder andere der hierbei in Betracht kommenden innerösterreichischen Relationen erhebt sich dabei auch die Frage, ob im Hinblick auf die steigende Kapazität der Erdverkehrsträger, und besonders der Straße, das anerkannt notwendige Maß von mindestens 2,5 für den Zeitvorsprung durch den Luftverkehr, unter Berücksichtigung der Zubringung, noch erreicht wird. Im übrigen sind gegenwärtig Inlandsflüge noch schwer durch die Mineralölsteuer belastet, die nur für Direktflüge ins Ausland erlassen wird. Der Preisunterschied für den Betriebsstoff infolge der Steuerbelastung ist ganz gewaltig, da auf einen Verkaufspreis von 2,50 S je Liter 1,85 S Mineralölsteuer zu entrichten sind.

Hingegen bestehen grundsätzlich Pläne für die Erweiterung des Geschäftes durch die Errichtung einer Bedarfsfluggesellschaft. Die AUA würde dadurch dem Beispiel der Deutschen Lufthansa AG (die den Hauptanteil an der „Deutschen Flugdienst GmbH" hat), der Swissair und der Alitalia folgen, die den von ihnen kontrollierten Gesellschaften alle jene Beförderungsaufträge überlassen, die sie auf Grund ihrer Bindungen in der IATA oder wegen fehlender Eignung ihres technischen Apparates nicht selbst ausführen können. Dieses System der planvollen Verteilung der Lufttransportkapazität und ihrer Befriedigung macht offenbar in Europa Schule. Die Linienfluggesellschaften verhindern damit auch, daß sich eine ausländische Konkurrenz auf dem jeweiligen nationalen Markt der bestehenden Nachfrage bemächtigt. Im speziellen Fall der AUA könnte diese so auch von ihren Aufgaben im Dienste des österreichischen Fremdenverkehrs entlastet werden, die besser mit anderem Fluggerät erfüllt werden als den Super Viscount, die jetzt in Dienst sind. Gegenwärtig bestehen in Wien zwei leistungsfähige Bedarfsfluggesellschaften, die unter maßgeblicher Beteiligung der AUA zu einer Gesellschaft zusammengefaßt werden würden. Soweit der vorhandene Flugzeugpark erneuert werden müßte, denkt man bei der AUA an die Anschaffung geeigneter Typen ebenfalls von Vickers Viscount-Maschinen, um den technischen Service vereinheitlichen zu können. Im Rahmen eines solchen Bedarfsflugunternehmens wird auch an den Ausbau des Frachtverkehrs gedacht, vor allem durch die Errichtung eines Zubringerdienstes nach den großen Zentren des interkontinentalen Frachtverkehrs wie Paris, Zürich und Frankfurt.

Die Erwartungen, die man nach dem Abschluß des Staatsvertrages für die zu gründende Fluggesellschaft des neutralen Österreich in das Ostgeschäft, besonders das nach der Sowjetunion, gesetzt hatte, haben sich nicht erfüllt. Der Hauptgrund war, daß infolge der innenpolitischen Schwierigkeiten die Gründung der Gesellschaft und ihre finanzielle Fundierung sich so lange verzögerten, daß inzwischen andere Gesellschaften ihre Abkommen mit der Sowjetunion abschlossen. Die AUA fliegt im Pool mit der sowjetischen Aeroflot zweimal in der Woche über Warschau nach Moskau. Da die UdSSR Überflugrechte nicht gewährt, ist Moskau Endstation, obwohl die Routen über Moskau hinaus besonders interessant wären. Im übrigen ist die steigende sowjetische Kapazität ein gewisser Unsicherheitsfaktor für die westlichen Fluggesellschaften. Inzwischen hat der innerrussische Flugverkehr, der sehr stark begünstigt ist durch die Preispolitik der Regierung, wodurch eine Flugreise bereits billiger ist als eine Eisenbahnfahrkarte in der ersten Klasse, schon eine Dichte erreicht, die der amerikanischen nicht nachsteht, so daß die überschüssige Kapazität der sowjetischen Flugzeugproduktion nach Westeuropa drängt.

Ähnlich wie bei der UdSSR liegen die Verhältnisse bei den anderen europäischen Ostblockstaaten. Bukarest wird von der AUA einmal wöchentlich über Belgrad angeflogen, ebenso Sofia, das als Zwischenstufe für den Kurs Athen—Kairo bzw. Instanbul—Beirut dient. Die Relationen Wien—Prag und Wien—Budapest werden von der AUA überhaupt nicht bedient, sondern nur durch die nationalen Fluggesellschaften beflogen.

Tägliche Völkerwanderung in Englands Städten

Auf der Suche nach einer Lösung des Nahverkehrsproblems

W. L. Hudson, London

Die meisten Londoner werden die Frage, wo sie am Abend des 1. Februars gewesen seien, ohne Zögern mit den Worten beantworten: „Im Verkehrschaos". Der Tag ist nicht zu vergessen. Das Fahrpersonal der Untergrundbahn war zum großen Teil der Parole, einen 24stündigen Proteststreik zu unternehmen, gefolgt. Auf einigen Linien fuhr manchmal ein Zug, aber auch das Funktionieren dieses Rumpfverkehrs war Glücksache. Das Chaos war auf der Untergrundbahn selbst und natürlich auch bei allen übrigen Verkehrsmitteln unbeschreiblich. Es ist gut, den 1. Februar 1960 fest im Gedächtnis zu behalten, heißt es in der Verwaltung der öffentlichen Londoner Verkehrsmittel, denn der Kampf, der sich an jenem Tage um die Beförderung von der Arbeitsstätte nach Hause abspielte, wird im Jahre 1965 kein Ausnahmezustand sein, sondern die tägliche Routine.

Der Grund für diese apathische Einstellung bei der „London Transport", der öffentlichen Verkehrsverwaltung, erklärt sich aus der Tatsache, daß der Londoner um jeden Preis sein Eigenheim in den Vororten und Vorstädten haben möchte, aber nirgends anders arbeiten will als im Zentrum der Stadt. Entfernungen von 50 km und mehr scheut er nicht. Zum anderen ist die Ratlosigkeit der Verkehrsverwaltung darauf zurückzuführen, daß das ihr übergeordnete Verkehrsministerium bisher ebensowenig eine Patentlösung für die Probleme des Nahverkehrs und Pendelverkehrs gefunden hat wie Stadtplaner, Architekten oder andere Stellen und Einzelpersonen. Die Suche nach dieser Lösung dauert an. Verkehrsfachleute aus England bereisen alle Großstädte der Welt, befragen die Behörden und die Bevölkerung. Aber von einem Feldzugsplan gegen das drohende Dauerchaos hat man noch nichts gehört, und alle bisherigen Versuche, wenigstens die ärgsten Übel zu beseitigen, sind ergebnislos verlaufen. Bleibt die Situation wirklich hoffnungslos, ist die verzweifelte Voraussage der Londoner Verkehrsverwaltung für 1965 oder womöglich noch früher berechtigt und richtig? Mit dieser Frage