

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr: kräftige Belebung der Nachfrage

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1987) : Weltluftverkehr: kräftige Belebung der Nachfrage, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, pp. 194-205

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/1352>

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: Kräftige Belebung der Nachfrage

Von Henning Sichelschmidt

Im Weltluftverkehr¹ kam es im Jahre 1987 zu einer kräftigen Nachfragebelebung. Die Personenbeförderung nahm insbesondere auf den internationalen Strecken sehr viel rascher als im Vorjahr zu und dürfte sich auch 1988 weiterhin dynamisch entwickeln; ähnliches gilt auch für den Luftfrachtverkehr. Die Flugzeuge waren deutlich besser ausgelastet als im Vorjahr. Auf vielen Strecken hat sich der Preiswettbewerb erneut verschärft. Im Verkehr innerhalb Westeuropas dürften die bisher ergriffenen - allerdings noch nicht sehr weitreichenden - Maßnahmen zur Erleichterung des Marktzugangs dazu beigetragen haben, daß die Beförderungsleistungen beschleunigt zunahmen. Notwendig sind aber weitere Schritte, um zu erreichen, daß in Europa der Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften weiter intensiviert und das Flugangebot verbessert wird.

Starker Anstieg des internationalen Personenverkehrs

Nachdem die Personenbeförderung im Weltluftverkehr im ersten Halbjahr 1986 weitgehend stagniert hatte, belebten sich danach die Nachfrage und das Verkehrsaufkommen wieder. Wesentlichen Anteil hatten daran die Flüge auf den internationalen Strecken, auf die etwa die Hälfte des gesamten Personenverkehrs (ohne Sowjetunion) entfiel. Die Beförderungsleistungen der Mitglieder der International Air Transport Association (IATA), deren Marktanteil etwa vier Fünftel beträgt, lagen im ersten Halbjahr 1987 um 13 vH über denen in der entsprechenden Vorjahrszeit (Tabelle 31²). Im zweiten Halbjahr dürfte die Zunahme geringer gewesen sein; gleichwohl ist für das ganze Jahr 1987 mit einer deutlich höheren Zuwachsrate als im Durchschnitt des vergangenen Jahrzehnts (6 vH) zu rechnen. Von der Nachfragebelebung profitierten vor allem die großen amerikanischen Fluggesellschaften, während die westeuropäischen Unternehmen³ ihre Marktanteile in etwa halten konnten (Tabelle 1). Über die Personenbeförderung durch Fluggesellschaften, die nicht der IATA angehören, gibt es zwar nur wenig aktuelle Informationen; doch war zu beobachten, daß die nationalen Fluggesellschaften Hongkongs, Taiwans und Thailands den Personenverkehr überdurchschnittlich schnell steigerten. Ähnlich wie der internationale Verkehr entwickelte sich 1987 die Personenbeförderung auf den Inlandsstrecken, die - anders als im internationalen Bereich - auch im Vorjahr kräftig zugenommen hatte. Darauf deutet die sehr dynamische Entwicklung der Beförderungsleistungen innerhalb der Vereinigten Staaten hin, deren Anteil am gesamten Inlandsverkehr (ohne Sowjetunion) auf mehr als zwei Drittel zu veranschlagen ist. Die Zuwachsrate belief sich hier im ersten Halbjahr 1987 auf 11 vH (1986: 10 vH)³.

¹ Die Analyse bezieht sich überwiegend auf den Linienluftverkehr. Sie stützt sich vor allem auf folgende Quellen: ABC World Airways Guide, Dunstable. - Aero-Kurier, Gelsenkirchen. - Air Transport World, Stamford/Conn. - Flight International, London. - Internationale Transport-Zeitschrift, Basel. - ITA-Press, Paris. - Lufthansa-Jahrbuch, Köln. - Transport-Dienst und Wirtschafts-Correspondent, Hamburg. - Verkehr, Wien.

² Mitglieder der Association of European Airlines (AEA), der alle nationalen Fluggesellschaften der westeuropäischen Länder (einschließlich Jugoslawien) sowie die ungarische Fluggesellschaft Målev (ab 1.1.1987) angehören.

³ Die Angaben zum Flugverkehr der amerikanischen Gesellschaften beziehen sich meist auf die Major Carriers, auf die über vier Fünftel der Personenbeförderungsleistungen aller Luftverkehrsunternehmen der Vereinigten Staaten entfallen; eingeschlossen ist der Charterverkehr (1 vH des Gesamtverkehrs).

Tabelle 1 - Indikatoren zur Entwicklung des Linienluftverkehrs 1970-1987

	1970	1986	Durchschnittliche jährliche Zunahme			Veränderungen gegenüber dem Vorjahr								
			1970-1975	1975-1980	1980-1985	1982	1983	1984	1985	1986 ¹	1986 Jan.-Sept. ²	1987		
	Mrd. Pers.-km		vH											
Personenverkehr ³														
Welt insgesamt ⁴	382	1 249	8,4	10,1	4,8	2,0	4,7	7,5	7,9	5,9	.	.	.	.
Vereinigte Staaten	212	580	4,3	9,4	5,6	4,3	8,3	8,5	10,1	9,1	7,4 ⁵	12,6 ⁶		
Internationaler Verkehr	44	106	2,4	11,8	3,9	-1,4	10,8	12,0	7,2	-1,2	-3,0 ⁶	24,4 ⁶		
Inlandsverkehr	168	474	4,8	8,8	6,1	5,8	7,8	7,6	10,8	11,7	9,7 ⁷	10,5 ⁷		
Westeuropäische Länder ⁸	114 ⁹	217	4,5 ¹⁰	7,9	3,3 ¹¹	0,8	0,3	5,6	6,0	1,3	.	.	.	.
Internationaler Verkehr	103 ⁹	193	4,6 ¹⁰	7,5	3,3 ¹¹	0,4	-0,3	6,0	6,5	1,0	-0,8	12,7		
Innereuropäischer Verkehr ¹² ..	31 ⁹	56	5,5 ¹⁰	6,9	2,9 ¹¹	-0,5	-0,2	6,5	6,3	0,1	-1,6	11,2		
Interkontinentaler Verkehr ...	73 ⁹	137	4,2 ¹⁰	7,7	3,5	0,7	-0,4	5,8	6,5	1,3	-0,4	13,3		
Inlandsverkehr	10 ⁹	24	3,9 ¹⁰	12,1	3,4	4,5	4,9	2,4	2,8	4,2	.	.	.	.
Japan	15	65	15,0	11,2	4,6	0	0,3	9,9	4,3	1,7	.	.	.	.
Internationaler Verkehr	7	32	12,9	13,0	7,0	4,4	-0,8	11,1	6,7	3,3	.	.	.	.
Inlandsverkehr	8	33	16,5	10,0	2,5	-3,6	1,2	8,7	2,1	0,2	.	.	.	.
	Mill. tkm		vH											
Luftfrachtverkehr														
Welt insgesamt ⁴	10 580	40 550	10,3	9,3	6,8	2,3	12,2	13,7	0,6	9,1	.	.	.	.
Vereinigte Staaten	5 131	10 650	6,4	3,7	0,9	-3,6	11,0	7,9	-8,5	10,4	9,5 ⁵	9,8 ⁵		
Internationaler Verkehr	1 896	4 665	9,5	3,8	3,1	4,6	10,7	11,0	-4,2	12,0	15,6 ⁶	14,9 ⁶		
Inlandsverkehr	3 235	5 985	4,4	3,6	-0,9	-9,3	11,3	5,4	-12,2	9,1	7,6 ⁷	4,9 ⁷		
Westeuropäische Länder ⁸	4 458 ⁹	12 606	5,1 ¹⁰	10,5	7,4 ¹¹	1,9	12,2	14,7	4,1	9,0	.	.	.	.
Internationaler Verkehr	4 357 ⁹	12 326	5,1 ¹⁰	10,4	7,4 ¹¹	1,6	12,3	15,0	4,1	9,3	9,6	9,2		
Innereuropäischer Verkehr ¹² ..	552 ⁹	1 013	2,8 ¹⁰	6,1	4,9 ¹¹	1,8	6,8	13,9	4,3	1,6	2,3	0,3		
Interkontinentaler Verkehr ...	3 805 ⁹	11 313	5,5 ¹⁰	10,9	7,7	1,6	12,9	15,2	4,1	10,1	10,3	10,0		
Inlandsverkehr	101 ⁹	280	1,1 ¹⁰	16,2	5,5	11,7	7,9	2,8	3,3	-2,3	.	.	.	.
Japan	380	3 580	17,6	17,0	10,4	5,2	13,8	10,6	9,8	16,6	.	.	.	.
Internationaler Verkehr	324	3 125	17,5	17,3	10,5	4,3	14,7	10,6	10,3	17,9	.	.	.	.
Inlandsverkehr	56	455	18,1	15,4	10,0	11,0	8,4	10,5	7,0	8,1	.	.	.	.

¹ Angaben z. T. geschätzt. - ² Vereinigte Staaten: Januar bis Juni; Veränderungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. - ³ Von Fluggesellschaften, die in den genannten Ländern ansässig sind. - ⁴ Ohne Sowjetunion. - ⁵ Nur Major und National Carriers (einschließlich Charterverkehr). - ⁶ Nur Major Carriers (einschließlich Charterverkehr). - ⁷ Major und National Carriers (einschließlich internationale Liniendienste der National Carriers sowie Charterverkehr). - ⁸ Nur Mitglieder der AEA; bis einschließlich 1986 ohne Málév. - ⁹ 1973. - ¹⁰ 1973-1975. - ¹¹ Ohne Luxair. - ¹² Internationale Strecken in Europa einschließlich Verbindungen mit dem Mittleren Osten und Nordafrika, jedoch ohne Verkehr auf Teilstrecken interkontinentaler Flüge.

Quelle: International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal: Annual Report of the Council, lfd. Jgg.; Civil Aviation Statistics of the World, lfd. Jgg. - U. S. Department of Transportation (bis einschließlich 1984: Civil Aeronautics Board), Air Carrier Traffic Statistics, Washington, D. C., lfd. Jgg. - Association of European Airlines (AEA), Brüssel: Yearbook 1986. Statistical Appendices, 1987; Traffic and Operating Data of AEA Airlines, lfd. Jgg. (bis einschließlich 1983); Pressemitteilungen. - Air Transport World, Stamford/Conn., lfd. Jgg. - Eigene Berechnungen.

Die beschleunigte Zunahme der Beförderungsleistungen im Personenverkehr beruhte einmal darauf, daß in den Industrieländern die real verfügbaren Einkommen verstärkt stiegen; dabei wirkte sich vor allem die Entlastung der privaten Haushalte infolge des drastischen Rückgangs der Energiepreise aus. Angeregt wurde die Nachfrage außerdem dadurch, daß das Flugreiseangebot für Touristen attraktiver gestaltet wurde und der weiter gesunkene Dol-

larkurs für einen anhaltenden Preisdruck sorgte. Die Flugpreise wurden 1987 – wie schon im Vorjahr – für verschiedene Verbindungen deutlich herabgesetzt; dies gilt insbesondere für die Nordatlantikstrecken. Auf diesen wurden von Januar bis Mai 1987 fast 16 vH⁴ mehr Fluggäste gezählt, verglichen mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von knapp 7 vH im Zeitraum 1976-1986. Kennzeichnend für die Entwicklung des Verkehrs über den Nordatlantik war, daß der Anteil amerikanischer Reisender, der seit Anfang 1986 u.a. infolge des Dollarkursrückgangs abgenommen hatte, seit dem Frühjahr 1987 wieder stieg, obwohl sich die Aufenthaltskosten in Westeuropa wegen der anhaltenden Abwertung des US-Dollars für amerikanische Touristen weiter erhöhten. Eine Rolle könnte dabei auch gespielt haben, daß die Sicherheitsrisiken bei Reisen nach Westeuropa nunmehr wieder als unerheblich eingeschätzt wurden. Im Jahre 1986 hatten sich amerikanische Urlauber vorrangig für Reiseziele innerhalb der Vereinigten Staaten sowie in Ost- und Südostasien, Australien und Ozeanien entschieden.

Auf den Strecken zwischen Westeuropa und dem Fernen Osten nahm die Personenbeförderung durch die westeuropäischen Fluggesellschaften 1987 beschleunigt zu (Januar bis September im Vorjahresvergleich: +15 vH); mit asiatischen Gesellschaften dürften ebenfalls erheblich mehr Personen als im Vorjahr geflogen sein. Voraussetzung für die seit Jahren anhaltende kräftige Expansion dieser Teilmärkte war eine nahezu stetige Ausweitung des Sitzplatzangebots (vgl. Tabelle 33*). Die hier eingesetzten Flugzeuge waren im Durchschnitt höher ausgelastet als die im Nordatlantikverkehr. Auf einigen Routen wurden ergänzende Flüge angeboten und die Flugzeiten z.T. reduziert; so ist es seit April 1987 möglich, von Westeuropa direkt über Sibirien nach Japan zu fliegen. Der intensive Anbieterwettbewerb, insbesondere der asiatischen Luftverkehrsunternehmen, aber auch von Gesellschaften, die Flüge nach Ostasien neu in ihren Flugplan aufnahmen, hatte zur Folge, daß die Flugpreise stärker unter Druck gerieten.

Als sehr expansiv erwies sich außerdem der Flugverkehr über den Pazifik. Im ersten Halbjahr 1987 wurden auf den Strecken von Nordamerika nach dem Fernen Osten sowie nach Australien und Ozeanien von den amerikanischen Fluggesellschaften über ein Fünftel mehr Fluggäste befördert; bereits in den Vorjahren hatte hier der Personenverkehr stark zugenommen. Kennzeichnend ist, daß japanische Touristen einen steigenden Anteil der Fluggäste stellten, nachdem sich Reisen in die Vereinigten Staaten infolge der Abwertung des US-Dollars für sie wesentlich verbilligt hatten. Andererseits unternahm amerikanische Touristen zunehmend Urlaubsreisen in einige asiatische Länder und nach Australien, da sich der amerikanische Dollar gegenüber den Währungen vieler dieser Länder ebenso wie gegenüber dem australischen Dollar erheblich schwächer abgewertet hatte als gegenüber den europäischen Währungen.

Anders als auf den Strecken zwischen Westeuropa, Nordamerika und dem Fernen Osten hielt sich 1987 die Belegung des Flugverkehrs zwischen Westeuropa und Afrika bzw. dem Mittleren Osten in engen Grenzen. Nachdem die Beförderungsleistungen der westeuropäischen Fluggesellschaften auf Flügen von bzw. nach dem Mittleren Osten und Nordafrika 1986 noch zurückgegangen waren, lagen sie im Zeitraum Januar bis September 1987 um 4 vH, auf den Verbindungen mit Ländern südlich der Sahara um rund 1 vH über denen im Vorjahr. Seit 1984 ist der Verkehr Westeuropas mit diesen Regionen hinter der Entwicklung des gesamten internationalen Luftverkehrs zurückgeblieben (vgl. Tabelle 33*). Dies war vor allem eine Folge der politischen Krisen und Konflikte am Arabischen Golf, im Libanon und

⁴ Änderungen jeweils im Vorjahresvergleich.

in Südafrika sowie der Zahlungsbilanzprobleme vieler afrikanischer Entwicklungsländer. Auf den Flugverkehr wirkte sich ungünstig aus, daß in einigen Ländern – so im Verlauf von 1987 in Algerien – die Devisenkontrollen verschärft wurden und in Frankreich, das enge Beziehungen zu seinen ehemaligen Kolonien in Afrika unterhält, ein Visumzwang für Bürger aus Ländern außerhalb der Europäischen Gemeinschaft (EG) eingeführt wurde⁵. Auch die Entwicklung des Personenflugverkehrs zwischen Europa und Lateinamerika, die sich 1986 noch als sehr dynamisch erwiesen hatte, verlor im Verlauf von 1987 insbesondere im Verkehrsgebiet "Südatlantik" deutlich an Schwung; seit Mitte 1987 waren die Beförderungsleistungen der westeuropäischen Fluggesellschaften im Verkehr mit Lateinamerika geringer als im Vorjahr. Vermutlich ist dies auf ergänzende Devisenbeschränkungen in Südamerika sowie eine schwächere Nachfrage ausländischer Touristen nach Reisen in lateinamerikanische Länder zurückzuführen.

Im Luftverkehr zwischen den europäischen Ländern kam es zu einem Tendenzwandel: Nach einer nahezu stagnierenden Entwicklung im ersten Halbjahr 1986 stiegen die Beförderungsleistungen beschleunigt an; für den Zeitraum Januar bis September 1987 belief sich die Zuwachsrate auf 13 vH⁶. Das Verkehrsaufkommen expandierte damit schneller als während der Erholungsphase 1982-1985. Bestimmend dafür waren sowohl die verstärkte Zunahme der realen verfügbaren Einkommen und die weitere Verbesserung der Flugangebote als auch die ersten Schritte zur Liberalisierung der europäischen Luftverkehrsmärkte. Hinzuweisen ist hier insbesondere auf die Erleichterung des Marktzugangs im Vereinigten Königreich und den Niederlanden sowie auf die Maßnahmen anderer Länder, die wesentlich dazu beitragen, daß das Linienflugnetz verdichtet und die Flugfrequenzen erhöht wurden. Außerdem wirkte sich die Einführung von ergänzenden Sondertarifen mit z.T. erheblich reduzierten Flugpreisen, die nach Lockerung der staatlichen Preisregulierungen möglich war, nachfragesteigernd aus; dabei nahm die Spanne zwischen dem jeweils höchsten und niedrigsten Flugpreis im allgemeinen zu. Der Nachfrageanstieg im Luftverkehr innerhalb Europas ist schließlich auch damit zu erklären, daß wegen des 1987 ungünstigen Witterungsverlaufs in Nord- und Mitteleuropa stärker Reiseziele in den Mittelmeerländern bevorzugt wurden.

Im Jahre 1988 dürfte der Personenluftverkehr in den meisten Verkehrsgebieten erneut kräftig expandieren. Darauf deutet die für die Industrieländer erwartete Zunahme des realen Bruttosozialprodukts mit einer Rate von voraussichtlich etwa 2 vH hin; allerdings ist vor allem im Nordatlantikverkehr 1988 kaum mit einem so starken Anstieg wie im abgelaufenen Jahr zu rechnen, weil die 1986 und 1987 wirksam gewesenen Sonderfaktoren z.T. entfallen werden. Die Personenbeförderung auf den Strecken von Westeuropa und Nordamerika nach Ost- und Südostasien dürfte auch im kommenden Jahr überdurchschnittlich schnell zunehmen. Im Unterschied dazu wird sich die Nachfrage nach Flugreisen nach Afrika, Lateinamerika und dem Mittleren Osten voraussichtlich wiederum deutlich schwächer als auf anderen Strecken entwickeln. Der Luftverkehr innerhalb der Vereinigten Staaten dürfte mit einer ähnlichen Rate wie 1987 expandieren.

⁵ Vgl. AEA, Pressemitteilung, Brüssel, 8. Mai 1987.

⁶ Nur Verkehr der AEA-Mitglieder, ohne Verkehr auf innereuropäischen Teilstrecken interkontinentaler Flüge.

Anhaltend rasche Expansion des Güterverkehrs

Die Entwicklung des Luftfrachtverkehrs wurde ab Herbst 1986 durch eine kräftige Nachfragebelebung bestimmt. Die Beförderungsleistungen der Fluggesellschaften, die der IATA angehören, lagen im ersten Halbjahr 1987 um 12 vH über denen des Vorjahrs (Tabelle 1 und 31^{*)}). Besonders hohe Zuwachsraten wurden im Frachtverkehr der ostasiatischen Länder mit Westeuropa und Nordamerika erzielt, und zwar vor allem bei Transporten von Ostasien als Ausgangspunkt. Im Zeitraum Januar bis September 1987 konnten die westeuropäischen Fluggesellschaften auf Flügen zwischen Westeuropa und Süd- bzw. Ostasien sowie Australien ein um fast 15 vH größeres Ladungsaufkommen verbuchen. Ein noch stärkeres Wachstum wiesen die Luftfrachttransporte amerikanischer Gesellschaften auf den pazifischen Routen auf (erstes Halbjahr 1987: +23 vH).

Die seit Anfang der achtziger Jahre zu beobachtende überdurchschnittlich schnelle Steigerung des Luftfrachtverkehrs zwischen Ostasien und Westeuropa bzw. Nordamerika spiegelte die überproportionale Zunahme der Exporte Japans und einiger ostasiatischer Schwellenländer wider (Schaubild 1). Das Exportsortiment dieser Länder änderte sich immer mehr zugunsten hochwertiger Produkte, bei denen die Belastung durch die hohen Kosten des Lufttransports weniger ins Gewicht fiel⁷. Zudem wurden neue und qualitativ bessere Frachtdienste angeboten und z. T. die Transportzeiten weiter verkürzt. Der Luftfrachtverkehr in diesen Relationen dürfte 1987 schließlich auch davon begünstigt worden sein, daß die Liniendienste der Seeschifffahrt oft ausgelastet waren. Starke Impulse gingen auch von den neuen Logistikkonzepten der Industrie – u. a. von dem "just-in-time"-Konzept – aus; diese sehen eine Lieferung der benötigten Vorprodukte und Ersatzteile in relativ kleinen Partien vor und zielen auf eine Reduzierung kostspieliger Lagerhaltung ab. Bei diesen Konzepten hat der Luftverkehr erhebliche Wettbewerbsvorteile gegenüber der Schifffahrt.

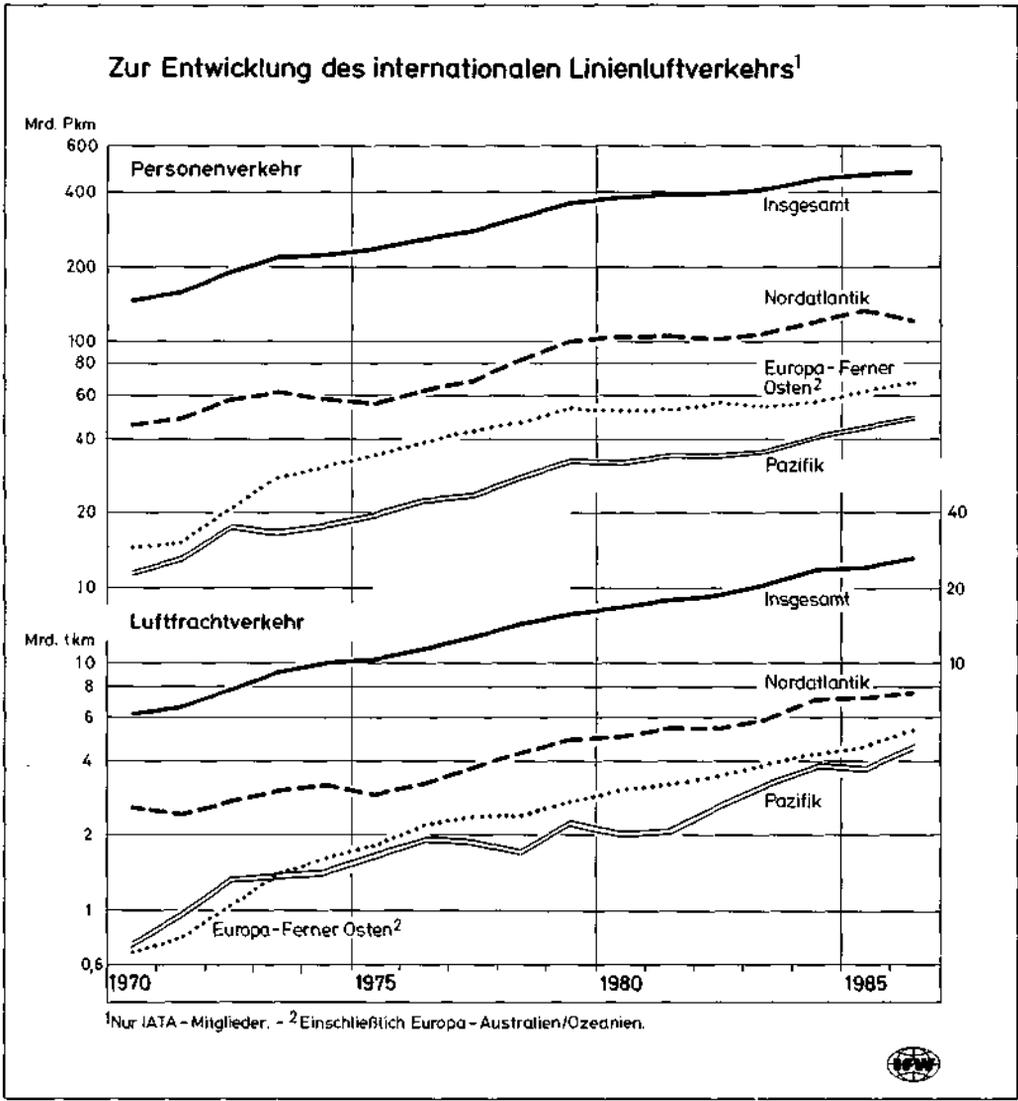
Da die Kapazitäten im Frachtverkehr nach dem Fernen Osten infolge des weitaus geringeren Anstiegs der Exporte Nordamerikas und Westeuropas nicht ausgelastet waren, versuchten viele Luftverkehrsunternehmen durch gezielte Preissenkungen zusätzliche Ladung zu gewinnen. Sie berechneten z. B. für größere Mengen (Spediteursammelgut, mindestens 100 t im Monat) nur halb so hohe Frachtraten wie für vergleichbare Transporte in der Gegenrichtung⁸.

Obwohl seit Jahren der Luftfrachtverkehr auf den Strecken zwischen Ostasien und Westeuropa sowie Nordamerika überdurchschnittlich schnell expandierte, bleibt dieser noch immer erheblich hinter dem Nordatlantikverkehr zurück; dessen Anteil an der gesamten Beförderungsleistung belief sich 1986 auf fast ein Viertel. Im ersten Halbjahr 1987 nahmen die Gütertransporte über den Nordatlantik um gut 10 vH und damit wesentlich schneller als in der entsprechenden Vorjahrsperiode und im Durchschnitt der letzten zehn Jahre zu (7 vH). Die Aufwertung westeuropäischer Währungen gegenüber dem amerikanischen Dollar begünstigte die Ausfuhren aus den Vereinigten Staaten, so daß in östlicher Richtung um ein reichliches Fünftel, westwärts dagegen nur um 1 vH mehr Güter befördert wurden; dies führte dazu, daß das Ladungsaufkommen nunmehr in beiden Richtungen etwa den gleichen Umfang erreicht hat.

⁷ In den Jahren 1980-1985 hat beispielsweise die japanische Ausfuhr von elektronischen Rechenmaschinen jahresdurchschnittlich um gut 5 vH, von Fernsehgeräten um 9 vH und von Videorecordern um fast 50 vH zugenommen; bei automatischen Datenverarbeitungsgeräten erhöhten sich die Exporte nahezu auf das Fünfzigfache.

⁸ Vgl. Handelsblatt, "Luftfracht verkürzt Lieferzeiten". Düsseldorf, 25. Juni 1987.

Schaubild 1



Weitere Schritte zur Liberalisierung der westeuropäischen Luftverkehrsmärkte

Im Verlauf von 1987 wurden weitere Maßnahmen ergriffen, um den Linienluftverkehr in Westeuropa zu liberalisieren. Die behördlichen Genehmigungen, die zum Betrieb grenzüberschreitender Fluglinien stets erforderlich sind, wurden bisher im Rahmen der bilateralen Luftverkehrsabkommen regelmäßig nur jeweils einer Fluggesellschaft aus jedem der angeflogenen Länder erteilt. Die Gesellschaften, die sich fast immer ganz oder teilweise im staatlichen Eigentum befinden, unterhalten nahezu ausnahmslos auch Liniendienste innerhalb ihrer Länder. Als nationale Luftverkehrsunternehmen werden sie bei der Vergabe von Konzessionen für Fluglinien vorrangig berücksichtigt und durch einen behördlichen Genehmigungsvorbehalt vor der Konkurrenz neuer Anbieter auf ihrem Streckennetz geschützt. Daneben gibt es in nahezu allen Ländern kleinere private Fluggesellschaften, an

denen oft das jeweilige nationale Unternehmen beteiligt ist⁹; Linienkonzessionen wurden ihnen freilich bis etwa Anfang der achtziger Jahre – wenn überhaupt – fast nur für Strecken erteilt, an denen die nationalen Luftverkehrsunternehmen wenig Interesse hatten. Diese Behinderung des Marktzugangs dürfte bisher den Ausbau des regionalen Linienflugnetzes gebremst haben. Private Fluggesellschaften müssen auch gegenwärtig noch befürchten, daß ihnen die oft nur befristet erteilten Verkehrsrechte wieder entzogen werden, sobald der Betrieb einer neuen Fluglinie infolge des wachsenden Transportaufkommens vorteilhaft für das nationale Luftverkehrsunternehmen sein könnte.

Von den Liberalisierungsmaßnahmen wird vor allem erwartet, daß durch mehr private Unternehmen das Streckennetz erweitert und der Wettbewerb intensiviert wird. Ab 1983 ist von der EG-Kommission versucht worden, den Marktzugang zu erleichtern. Die dazu erlassene Richtlinie hatte bisher wenig praktische Bedeutung, da sie sich nicht auf den Verkehr mit Großflughäfen wie Frankfurt a.M., Paris oder London (Flughafenklasse 1¹⁰) bezog; diese Einschränkung wurde erst durch den Beschluß des Ministerrats vom 7. Dezember 1987 mit Wirkung vom Januar 1988 aufgehoben. Allerdings bleiben Kabotagevorbehalte, die den Verkehr innerhalb der einzelnen Länder für inländische Unternehmen reservieren, vorerst bestehen; sie sollen jedoch mit Einführung des freien Dienstleistungsaustauschs bis 1992 beseitigt werden.

Wirksamer als die Bestrebungen der EG-Kommission erwiesen sich bisher die von einzelnen Gemeinschaftsländern ergriffenen Maßnahmen. Etwa seit 1984 wurden einige der zwischen den Ländern geschlossenen Luftverkehrsabkommen dahingehend geändert, daß der Betrieb internationaler Fluglinien nur noch der behördlichen Erlaubnis eines der beiden jeweils beteiligten Länder bedarf, während zuvor stets beide Regierungen zustimmen mußten. Vorreiter waren dabei die Niederlande und das Vereinigte Königreich (Luftverkehrsabkommen von 1984); Fluglinien innerhalb des Vereinigten Königreichs waren bereits seit 1982 großzügiger genehmigt worden als vorher. Aber auch in anderen EG-Ländern, etwa in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich, wurde der Marktzugang erleichtert, indem Vorrechte bestehender Fluggesellschaften abgebaut wurden. Im Verlauf von 1987 schufen erstmals auch Dänemark, Norwegen und Schweden die Voraussetzungen für eine Teilnahme weiterer Anbieter am grenzüberschreitenden Fluglinienverkehr. Verhältnismäßig restriktiv ist dagegen noch immer die Luftverkehrspolitik der südeuropäischen Länder; dort wird vermutlich befürchtet, daß die nationalen Fluggesellschaften einer verschärften Konkurrenz nicht gewachsen sein könnten. Gleichwohl zeichnen sich auch hier Änderungen ab; so wurde seit dem 1. März 1987 zu den Flügen London-Mailand außer den British Airways und der Alitalia erstmals ein dritter Anbieter, die British Caledonian Airways, zugelassen. In Spanien ist geplant, Konzessionen für Inlandsstrecken künftig nicht länger

⁹ Als privat werden hier alle Fluggesellschaften bezeichnet, die nicht den Status eines National Carriers haben. Auch unter den nationalen Gesellschaften befinden sich Unternehmen, deren Geschäftsanteile ganz oder teilweise in privater Hand sind. Im europäischen Verkehr sind fast alle Mitglieder der AEA als nationale Gesellschaft anzusehen.

¹⁰ Zur Flughafenklasse 1 der EG (Gebietsstand 1986) gehören die Flughäfen Brüssel, Kopenhagen, Frankfurt a.M., Düsseldorf, München, Athen, Thessaloniki, Paris, Dublin, Rom, Mailand, Amsterdam, London und Luton. Die Klasse 2 umfaßt die Flughäfen Hamburg, Stuttgart, Köln/Bonn, Marseille, Nizza, Lyon, Basel-Mülhausen, Shannon, Neapel, Venedig, Catania, Luxemburg, Manchester, Birmingham und Glasgow, während sich in der Klasse 3 alle anderen Flughäfen befinden. Vgl. 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, Anhang A.

nur an die nationale Fluggesellschaft und ihr Tochterunternehmen, sondern auch an regionale Fluglinien zu vergeben; bisher waren solche Bestrebungen stets gescheitert¹¹. Eine Ausnahme bildet noch immer Griechenland; dort wurden zum 1. April 1987 den nationalen Fluggesellschaften der Niederlande bzw. Ungarns die Flüge von Thessaloniki nach Amsterdam bzw. Budapest verboten, weil auf diesen Strecken auch Personen nach Drittländern zum Nachteil der griechischen Olympic Airways befördert worden seien; allerdings konnte der Verkehr nach Amsterdam im Sommer 1987 wieder aufgenommen werden.

Zur Neugründung von privaten Luftverkehrsunternehmen kam es seit 1983 vor allem in den Niederlanden und im Vereinigten Königreich, wobei überwiegend auf innereuropäischen Strecken geflogen wurde. In Westeuropa waren Mitte 1986 schon 111 Linienfluggesellschaften registriert gegenüber nur 92 Unternehmen Mitte 1983. Von den 75 im Zeitraum 1975-1986 im Vereinigten Königreich neu eingerichteten inländischen Flugverbindungen¹² wurden 69 durch private Anbieter betrieben. Gleichzeitig wurden im Inlandsverkehr der Bundesrepublik Deutschland (ohne Berlin) alle 20 neuen Dienste durch Privatunternehmen aufgenommen; allerdings werden vier dieser Linien von der Deutschen Luftverkehrsgesellschaft (DLT), an der die Lufthansa mit 40 vH beteiligt ist, befliegen. Daß der Marktzugang immer noch beschränkt ist, zeigt sich daran, daß der Anteil privater Unternehmen an den neu eröffneten internationalen Strecken von und nach dem Vereinigten Königreich bzw. der Bundesrepublik noch relativ gering ist. Viele westeuropäische Staaten vergeben Verkehrsrechte für grenzüberschreitende Flüge immer noch bevorzugt an ihre jeweilige nationale Fluggesellschaft. Lediglich auf den Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden nahm die Beteiligung privater Anbieter am bilateralen Verkehr kräftig zu¹³. Überdies werden einzelne internationale Strecken durch private Unternehmen im Auftrag der nationalen Fluggesellschaften bedient, insbesondere wenn diese Gesellschaften kleinere Flugzeuge nicht rentabel einsetzen können.

Intensivierung des Luftverkehrs in Westeuropa

Die neuen unternehmerischen Aktivitäten im Luftverkehr Westeuropas haben dazu geführt, daß das Flugliniennetz weiter verdichtet wurde; den neu eingerichteten Linien standen allerdings auch zahlreiche Dienste gegenüber, die vermutlich wegen zu geringer Nachfrage eingestellt werden mußten. Insgesamt hat sich aber in den Jahren 1975-1986 die Zahl der inländischen Direktverbindungen im Vereinigten Königreich um 17 und in der Bundesrepublik Deutschland um 11 erhöht; dabei gab es im Vereinigten Königreich bereits 1975 wesentlich mehr regelmäßige Verbindungen als in der Bundesrepublik (163 gegenüber 101). Verschiedene Flugplätze, die bislang nur mit Charterflügen erreichbar waren, erhielten zwischen 1975 und 1986 erstmals Anschluß an den Linienverkehr, so etwa in der Bundesre-

¹¹ Auch gegenwärtig ist nicht geplant, zusätzliche Konkurrenten auf bereits bestehenden innerspanischen oder internationalen Fluglinien zuzulassen.

¹² Alle Strecken wurden je beflogene Richtung erfaßt; nicht berücksichtigt wurden die sehr zahlreichen Verbindungen mit Insch.

¹³ Am Linienverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden waren 1986 außer den beiden nationalen Fluggesellschaften dieser Länder sieben britische und drei niederländische Gesellschaften beteiligt; 1983 - ein Jahr vor Abschluß des neuen britisch-niederländischen Luftverkehrsabkommens - waren es erst vier bzw. ein Unternehmen gewesen. Im Linienverkehr des Vereinigten Königreichs mit Spanien waren britische Privatunternehmen bisher nur auf einzelnen Strecken, die von Touristen bevorzugt werden, tätig. Dieser Luftverkehr war 1983 noch weitgehend den nationalen Fluggesellschaften beider Länder vorbehalten.

publik Augsburg, Dortmund, Mannheim und Paderborn sowie Braunschweig (1987); im Vereinigten Königreich wurden Carlisle, Ipswich und Londonderry in das Liniennetz einbezogen, das dort schon 1975 erheblich mehr Städte (28) umfaßte als in der Bundesrepublik (15). Auch wurde das Angebot um zusätzliche Strecken ergänzt; beispielsweise wurden vom Flughafen Münster/Osnabrück, der im Jahre 1983 im Linienverkehr nur mit Frankfurt a.M. verbunden war, in den vergangenen Jahren Linienflüge nach Berlin, München, Stuttgart, Glasgow, London und Manchester sowie – vorübergehend – nach Paris durchgeführt.

Bei der Erweiterung des Streckennetzes standen – wie schon früher – Linienflüge nach und von Großflughäfen (EG-Klasse 1) im Vordergrund; auf diesen Flugplätzen begannen oder endeten allein drei Fünftel der zwischen Sommer 1975 und Sommer 1986 neu eröffneten Direktverbindungen des Vereinigten Königreichs mit anderen EG-Ländern und sogar mehr als drei Viertel der neu eingerichteten Linien zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den EG-Partnerländern. Die Großflughäfen sind als Ziele neuer Verbindungen besonders relevant, weil sie eine wichtige Funktion als Knotenpunkte haben und dort oft in erheblichem Umfang Anschlußflüge mit den regionalen Fluglinien nachgefragt werden. Die Einnahmen aus der Beförderung von Passagieren, die auf Großflughäfen umsteigen, dürften insbesondere auf Strecken mit anfangs nur schwachem Verkehrsaufkommen oft entscheidend zur Rentabilität beitragen. So entfallen etwa von den Fluggästen der neuen Liniendienste von Birmingham nach Amsterdam, Kopenhagen und Zürich 20-45 vH auf Personen, die vorher oder nachher Anschlußflüge gebucht haben¹⁴.

Obwohl in den vergangenen Jahren eine Reihe von Linienverbindungen zwischen kleineren Flughäfen (EG-Klassen 2 und 3) – so etwa Birmingham-Stuttgart oder Bremen-Köln-Saarbrücken-Lyon – eingerichtet wurde, ist das westeuropäische Luftverkehrsnetz noch erheblich erweiterungsfähig. Anhaltspunkte lassen sich u.a. dadurch gewinnen, daß man die Größe des Flugnetzes an einem theoretischen System mißt, in dem jeweils alle Flughäfen bestimmter Kategorien direkt miteinander verbunden sind (allerdings wird dies kaum jemals der Fall sein, weil bei Verbindungen mit geringen Entfernungen und schwacher Nachfrage die Durchschnittskosten je Sitzkilometer zu hoch sind). So wurden im Sommer 1986 nur 29 vH der theoretisch möglichen Verbindungen zwischen den 15 mittelgroßen Flughäfen wie Hamburg, Stuttgart oder Lyon (EG-Klasse 2) tatsächlich bedient (Sommer 1983: 26 vH); für einige Strecken ohne Linienverkehr werden allerdings während der Reisesaison Charterflüge angeboten. Demgegenüber wurden im Sommer 1986 über 90 vH der Routen zwischen den Flughäfen der EG-Klasse 1 sowie immerhin 59 vH (1983: 54 vH) der Verbindungen zwischen Flughäfen der Klasse 1 und denen der Klasse 2 beflogen¹⁵. Private Unternehmen, die in den vergangenen Jahren ein Flugnetz aufbauten oder erweiterten, vermieden es im allgemeinen, unmittelbar mit den nationalen Fluggesellschaften zu konkurrieren. Wenn sich private Anbieter auf Strecken konzentrieren, die von den nationalen Fluggesellschaften nicht bedient werden, dürften die Erfolgchancen größer sein. Wo vereinzelt Strecken sowohl von privaten als auch von nationalen Unternehmen beflogen werden, versuchen die privaten Gesellschaften, Nachfrage dadurch zu gewinnen, daß sie ihre Flüge zu anderen Tageszeiten als die nationalen Fluggesellschaften durchführen¹⁶.

¹⁴ Vgl. Flight International, "BEA expands into a cautious Europe". London, 27. Dezember 1986, S. 6.

¹⁵ Der Flughafen Luton wurde bei dieser Analyse nicht berücksichtigt.

¹⁶ Dies ist nach Angaben der Birmingham Executive Airways (BEA) selbst dort erfolgversprechend, wo Turbopropflugzeuge im Wettbewerb mit den Strahltriebwerken eingesetzt werden. Voraussetzung ist dabei, daß sie jeweils mindestens zwei Stunden früher oder später als die letzteren abfliegen.

Auf den neu geschaffenen Fluglinien in Westeuropa werden vor allem kleinere Flugzeuge eingesetzt. Insbesondere die privaten Linienluftverkehrsunternehmen bevorzugten Turbo-propmaschinen. Auch die nationalen Fluggesellschaften erweiterten im Zeitraum 1983-1986 ihren Bestand an relativ großen Turbopropmaschinen (mit rund 50 Sitzplätzen) um etwa die Hälfte auf fast 30 Stück (allerdings machten Strahlflugzeuge 1986 noch immer 97 vH des gesamten Flugzeugbestands dieser Gesellschaften aus). Die Nachfrage nach solchen Flugzeugen hatte vor allem in den Vereinigten Staaten infolge der Deregulierung der inneramerikanischen Luftverkehrsmärkte schon in den Vorjahren erheblich zugenommen (vgl. Tabelle 32¹⁷). Die neuen Flugzeuge für den Kurzstreckenbereich sind gegenüber den älteren Modellen erheblich verbessert worden (Druckkabine, bequeme Sitze, größerer Stauraum für Handgepäck); sie werden deshalb von den Fluggästen, die an den auf Mittel- und Langstrecken seit Jahren üblichen Komfort gewöhnt sind, eher akzeptiert als ältere Kurzstreckenflugzeuge. Nur durch Verwendung von Turbopropgeräten ist es möglich, zumindest einen Hin- und Rückflug pro Tag anzubieten; der Einsatz von Strahlflugzeugen wäre bei den oft nur geringen Fluggastzahlen im Regionalluftverkehr mit erheblich höheren Kosten pro Personenkilometer verbunden. Auf interkontinentalen Routen, wo kleine Maschinen wegen zu geringen Reichweiten nicht einsetzbar sind, wird die Frequenz zwar häufig auf einen Flug pro Tag, teilweise sogar nur auf wenige Verbindungen pro Woche beschränkt; im westeuropäischen Luftverkehr würde dies aber wohl zu viele Fluggäste veranlassen, auf andere Flugstrecken oder andere Verkehrsmittel auszuweichen. Die Luftverkehrsunternehmen haben sogar manche seit Jahren mit größeren Strahlflugzeugen betriebene Strecken wieder auf Turbopropmaschinen mit geringerer Beförderungskapazität umgestellt und zugleich die Flugfrequenzen erhöht¹⁷.

Verbesserte Kapazitätsauslastung

Der verstärkte Einsatz von Turbopropmaschinen hat dazu beigetragen, daß in den vergangenen Jahren die Zahl der Linienflüge auf den europäischen Strecken erheblich zugenommen hat. Im grenzüberschreitenden Linienverkehr der AEA-Mitglieder innerhalb Europas wurde im Zeitraum 1982-1986 die Zahl der Flüge, gemessen an der Zahl der Starts, auf den einzelnen Strecken um durchschnittlich 3 vH jährlich erhöht. Stärker noch als die angebotenen Beförderungskapazitäten expandierten die Beförderungsleistungen (4,5 vH/Jahr), so daß die Kapazitätsauslastung tendenziell stieg (Tabelle 2). In den Jahren 1975-1982 war zwar das Sitzplatzangebot ebenfalls rasch ausgeweitet worden, weil zunehmend größere Flugzeuge eingesetzt wurden; die Zahl der Starts hatte dagegen nur um etwa 1 vH jährlich zugenommen. Ähnlich wie im grenzüberschreitenden Verkehr hatten sich Flugzeuggröße, Flugfrequenz und Kapazitätsauslastung im Inlandsverkehr entwickelt. Dies war vor allem für Geschäftsreisende, die an häufigen Verbindungen sehr interessiert sind, wenig attraktiv. Mit der beschleunigten Zunahme der Flüge seit 1982 wurde die oft kritisierte Ausdünnung der Flugpläne, zu der es in den siebziger Jahren nach Einführung der Kurzstrecken-Strahlflugzeuge gekommen war, weitgehend korrigiert.

Die Erweiterung des Luftverkehrsnetzes wird allerdings dadurch gebremst, daß selbst beim Einsatz kleiner Flugzeuge mit nur etwa 20 Plätzen etwa 10 000 Passagiere jährlich befördert werden müssen, wenn bei werktäglich zwei Hin- und Rückflügen ein Auslastungsgrad von

¹⁷ Beispielsweise wurden auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen 1983 an Werktagen außerhalb der Urlaubszeit jeweils vier Flüge mit 90-sitzigen Strahlflugzeugen angeboten, 1986 aber acht Flüge mit 50-sitzigen Turbopropmaschinen. Die wöchentlich angebotene Kapazität (einschließlich der Flüge am Wochenende) erhöhte sich dabei kaum.

Tabelle 2 - Indikatoren zur Entwicklung des Linienluftverkehrs westeuropäischer Fluggesellschaften¹ 1975-1986

	Einheit	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Internationaler Verkehr innerhalb Europas²									
Beförderungskapazität ³	Mill. Sitz-km	53 705	68 277	68 812	68 800	67 552	69 252	72 851	77 457
Sitzladefaktor ⁴	vH	54,7	56,4	58,3	57,1	57,6	60,9	62,5	60,4
Personenbeförderung	Mill. Pers.-km	29 350	38 540	40 139	39 285	38 876	42 152	45 558	46 807
Flugzeugkilometer	Mill. km	463	534	520	514	522	542	561	594
Durchschnittliche Flugstrecke	km	702	723	723	730	738	741	745	748
Durchschnittliches Platzangebot pro Flug ⁵	Anzahl Sitze	116	128	132	134	129	128	130	130
Starts pro Tag	Anzahl	1 805	2 018	1 971	1 929	1 938	1 998	2 064	2 176
Inlandsverkehr⁶									
Beförderungskapazität ³	Mill. Sitz-km	17 373	23 354	22 464	22 949	23 804	23 893	25 327	26 208
Sitzladefaktor ⁴	vH	60,5	62,1	64,3	64,1	63,4	66,5	65,5	65,6
Personenbeförderung	Mill. Pers.-km	10 519	14 508	14 442	14 699	15 100	15 880	16 589	17 182
Flugzeugkilometer	Mill. km	165	194	184	181	185	189	200	206
Durchschnittliche Flugstrecke	km	369	386	388	392	393	388	389	395
Durchschnittliches Platzangebot pro Flug ⁵	Anzahl Sitze	105	120	122	127	129	126	127	127
Starts pro Tag	Anzahl	1 225	1 372	1 295	1 266	1 290	1 330	1 411	1 427
¹ Nur Mitgliedsgesellschaften der AEA (ohne Luxair und Málév) - ² Einschließlich Verkehr mit Nordafrika; ohne Verkehr auf innereuropäischen Teilstrecken interkontinentaler Flüge. - ³ Angebotene Beförderungskapazität im Personenverkehr. - ⁴ Quotient aus Personenbeförderung und angebotener Beförderungskapazität. - ⁵ Quotient aus Beförderungskapazität und Flugzeugkilometern. - ⁶ Ohne Frankreich.									

Quelle: AEA, Brüssel: Traffic and Operating Data of AEA Airlines, lfd. Jgg. (bis 1983); Yearbook 1985 und 1986. Statistical Appendices, 1986; 1987. - Eigene Berechnungen.

rund 50 vH erreicht werden soll. Dieses Mindestfluggastaufkommen wird auf neuen Fluglinien oft erst nach einer mehrjährigen Anlaufzeit erreicht¹⁸. Zudem können bei Flügen mit kleinen Flugzeugen schon relativ geringe Nachfragerückgänge die Rentabilität stark beeinträchtigen. Angesichts dessen haben die privaten Luftverkehrsunternehmen verschiedentlich verlangt, sie vorübergehend vor der Konkurrenz anderer privater Anbieter sowie nationaler Luftverkehrsunternehmen zu schützen. Dies ist jedoch aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar.

Weitere Verdichtung des Luftverkehrsnetzes zu erwarten

Daß das westeuropäische Flugliniennetz bisher nur relativ langsam erweitert wurde, lag vor allem an den weiterhin bestehenden Marktzugangsbarrieren sowie auch an der nicht immer ausreichenden Nachfrage. Wo aber neue Direktverbindungen und ergänzende Flüge auf bestehenden Strecken eingerichtet wurden, ergaben sich für die Reisenden erhebliche Zeitgewinne. Gleichzeitig hat die Auslastung der auf innereuropäischen Linienflügen angebote-

¹⁸ Zu diesen Ausführungen vgl. Hans-Rudolf Wöhrli, "Liberaler Regulierung statt Deregulation", Aero-Kurier, Vol. 30, Gelsenkirchen 1986, S. 595.

nen Kapazitäten zugenommen. Dies führt zu einer größeren Effizienz des westeuropäischen Luftverkehrssystems, die von einer Liberalisierung erwartet wird.

Eine weitere Verdichtung des westeuropäischen Flugliniennetzes ist auch künftig zu erwarten. Die große Zahl noch nicht direkt bedienter Verbindungen von bzw. nach mittelgroßen Flughäfen (EG-Klasse 2) – vor allem in den südeuropäischen Ländern – deutet auf ein noch erhebliches Marktpotential hin. Auch könnte sicherlich auf mancher Fluglinie noch zusätzlich Nachfrage dadurch gewonnen werden, daß häufiger Flüge angeboten werden; so würden etwa auf zahlreichen, derzeit nur einmal täglich in jeder Richtung beflogenen Strecken eintägige Reisen erleichtert oder überhaupt erst ermöglicht, wenn ein zweiter Flug pro Tag angeboten würde. Andererseits ist aus der zu beobachtenden Einstellung von Routen zu schließen, daß es auf vielen Strecken weiterhin an der für einen rentablen Linienverkehr notwendigen Nachfrage fehlt; dies gilt nach Angaben der European Regional Airlines Organization insbesondere für Verbindungen kleinerer Flughäfen (EG-Klasse 3) untereinander¹⁹. Dennoch bleibt es eine wichtige Voraussetzung für den weiteren Ausbau des westeuropäischen Luftverkehrssystems, die noch vorhandenen administrativen Hemmnisse vor allem beim Marktzugang zu beseitigen. Im Hinblick auf die große Bedeutung, die den Umsteigemöglichkeiten der Passagiere auf Großflughäfen für die Auslastung regionaler Verbindungen zukommt, ist die Erweiterung der EG-Richtlinie zum Regionalluftverkehr auf die Flughäfen der EG-Klasse 1 zu begrüßen. Darüber hinaus müßte auch die Luftverkehrspolitik der einzelnen westeuropäischen Länder noch mehr als bisher dazu beitragen, den Marktzugang für neue Wettbewerber zu öffnen.

¹⁹ Vgl. Robert Bonhoff, "Marktzugang bleibt Grundproblem". Aero-Kurier, Vol. 30, Gelsenkirchen 1986, S. 893.