

Sichelschmidt, Henning

**Article — Digitized Version**

## Weltluftverkehr: anhaltend kräftige Expansion

Die Weltwirtschaft

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Sichelschmidt, Henning (1988) : Weltluftverkehr: anhaltend kräftige Expansion, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, pp. 198-207

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/1385>

**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: Anhaltend kräftige Expansion

Von Henning Sichelschmidt

Im Weltluftverkehr<sup>1</sup> hielt 1988 die kräftige Expansion der Beförderungsleistungen, die seit 1984 zu beobachten ist, fast unvermindert an. Als besonders dynamisch erwiesen sich der Personenverkehr auf den internationalen Strecken sowie der Frachtverkehr, auf den in den vergangenen Jahren ein tendenziell steigender Anteil an den gesamten Beförderungsleistungen entfiel (1987: 26 vH). Bei weiter zunehmendem Angebot an Linienflügen und sehr intensivem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften, insbesondere auf den internationalen Strecken, blieben die Flugpreise und die Luftfrachtraten weiter unter Druck. Auf den westeuropäischen Luftverkehrsmärkten wirkte sich z. T. die schrittweise Liberalisierung des Marktzugangs und der Tarifgestaltung preissenkend aus; die von der britischen Regierung ergriffenen Maßnahmen haben dazu beigetragen, daß Flüge von britischen Flughäfen oft erheblich billiger sind als etwa von Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland. Auch in der Luftverkehrspolitik anderer westeuropäischer Länder müßte daher angestrebt werden, die behördlichen Kontrollen des Marktzugangs und der Flugpreise schrittweise zu beseitigen.

## Kräftige Zunahme des Personenverkehrs

Im Personenverkehr nahm 1988 die Nachfrage erneut kräftig zu. Dies gilt insbesondere für den internationalen Bereich, wobei wiederum die Beförderung auf den nordatlantischen und pazifischen Routen eine dominierende Rolle spielte. Die Personenbeförderung durch die Fluggesellschaften der International Air Transport Association (IATA), deren Marktanteil etwa vier Fünftel beträgt, dürfte im Verlauf von 1988 mit etwa 9 vH gestiegen sein<sup>2</sup> und damit deutlich rascher als im Durchschnitt der Jahre 1982-1987 (gut 6 vH; vgl. Tabelle 1 und 31\*). Verschiedene nicht der IATA angehörende Unternehmen, vor allem die Fluggesellschaften Hongkongs und Singapurs, konnten ihre Personenbeförderung 1988 noch stärker ausweiten als die IATA-Mitglieder.

Der beachtliche Anstieg des internationalen Personenverkehrs im Jahre 1988 reflektierte einmal die weiterhin kräftige Zunahme der real verfügbaren Einkommen in den Industrieländern. Zum anderen wurde die Verkehrsentwicklung dadurch mitbestimmt, daß das Angebot an Flugreisen erneut ausgedehnt und noch attraktiver gestaltet wurde. Außerdem dürften Flüge auch 1988 wegen des intensiven Preiswettbewerbs zwischen den Luftverkehrsunternehmen relativ billiger geworden sein. Was die westeuropäischen Länder betrifft, wurde die Nachfrage nach internationalen Flugreisen auch durch den für diese Länder zeitweilig sehr günstigen Dollarkurs stimuliert; davon profitierte vor allem der Nordatlantikverkehr, der von Januar bis Juli 1988 – bei etwas geringerer Auslastung der eingesetzten Flugzeuge – um 11 vH über dem im entsprechenden Vorjahreszeitraum lag<sup>3</sup>. Besonders

<sup>1</sup> Die Analyse bezieht sich auf den Linienluftverkehr.

<sup>2</sup> Vgl. IATA, Annual Report 1988. Genf 1988, S. 13. – Daß die Zuwachsrate des Vorjahres 1988 nicht erreicht werden dürfte, liegt daran, daß diese u.a. wegen der Schwäche des Nordatlantikverkehrs im Jahre 1986 sehr hoch ausgefallen war.

<sup>3</sup> Die ungewöhnlich rasche Zunahme im Jahre 1987 (22 vH; vgl. Tabelle 1) war überwiegend durch den Verkehrsrückgang im vorangegangenen Jahr bedingt; gemessen an der jahresdurchschnittlichen Zunahme im Zeitraum 1982-1987 (8 vH) hat der Nordatlantikverkehr 1988 überproportional zugenommen.

Tabelle 1 - Indikatoren zur Entwicklung des Linienluftverkehrs 1970-1988

	1970	1987	Durchschnittliche jährliche Veränderungen		Veränderungen gegenüber dem Vorjahr									
			1970-1980	1980-1987	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987 Jan.-Sept.	1988		
			vH											
		Mrd. Pers.-km		vH										
Personenverkehr														
Welt insgesamt	460	1591	9,0	5,6	2,1	4,2	7,4	6,9	6,2	9,7	.	.	.	.
Internationaler Verkehr	162	685	11,1	5,7	0,4	2,9	8,7	6,1	2,2	13,8	.	.	.	.
IATA-Mitglieder <sup>3</sup>	146	539	10,3	4,8	-0,1	2,5	8,5	6,2	0,7	13,5	.	.	.	.
Nordatlantik	45	148	7,9	5,7	-0,9	6,8	11,8	9,3	-8,8	22,3	25,9 <sup>4</sup>	11,2 <sup>4</sup>	.	.
Europa-Ferner Osten <sup>5</sup>	15	74	14,5	4,0	2,3	-3,8	5,8	6,8	5,4	12,9	14,9 <sup>6</sup>	7,4 <sup>6</sup>	.	.
Pazifik	11	56	11,8	6,9	-1,2	6,9	8,3	5,0	10,0	17,1	22,6 <sup>7</sup>	19,2 <sup>7</sup>	.	.
Innereuropäischer Verkehr <sup>8</sup>	20	61	6,9	4,2	-1,5	-0,5	7,9	8,7	0,0	12,1	13,2 <sup>8</sup>	8,7 <sup>8</sup>	.	.
Inlandsverkehr	298	906	7,6	5,5	3,4	5,2	6,3	7,6	9,2	6,8	.	.	.	.
Vereinigte Staaten <sup>9</sup>	168	522	6,8	7,1	5,8	8,0	7,1	11,3	11,6	7,4	9,7 <sup>10</sup>	0,4 <sup>10</sup>	.	.
Westeuropäische Länder	13	43	8,5	6,2	4,3	7,1	3,7	5,4	5,1	11,5	.	.	.	.
Japan	8	37	13,2	3,7	-3,6	1,2	8,7	2,1	2,4	11,2	.	.	.	.
Sowjetunion	76	188	7,1	3,9	0,4	2,6	3,5	2,3	3,9	2,7	.	.	.	.
		Mill. km		vH										
Frachtverkehr														
Welt insgesamt	11 940	48 350	9,3	7,4	2,1	11,3	12,9	0,4	8,4	12,0	.	.	.	.
Internationaler Verkehr	6 300 <sup>11</sup>	36 440	12,3 <sup>11</sup>	8,7	4,2	11,4	14,9	1,5	9,6	13,1	.	.	.	.
IATA-Mitglieder <sup>3</sup>	6 144	29 483	11,4	8,0	2,7	10,0	14,5	1,6	8,4	13,1	.	.	.	.
Nordatlantik	2 544	8 530	7,2	7,0	0,7	10,3	16,3	2,6	4,5	13,3	9,3 <sup>4</sup>	19,2 <sup>4</sup>	.	.
Europa-Ferner Osten <sup>5</sup>	666	6 127	17,1	9,4	2,1	10,9	12,3	7,4	16,3	13,2	14,6 <sup>6</sup>	10,2 <sup>6</sup>	.	.
Pazifik	706	5 181	13,4	12,2	6,4	25,9	17,2	-1,7	15,8	18,8	21,3 <sup>7</sup>	7,5 <sup>7</sup>	.	.
Innereuropäischer Verkehr <sup>8</sup>	363	750	4,3	3,4	-2,3	4,1	10,7	3,3	6,8	4,5	3,8 <sup>8</sup>	7,8 <sup>8</sup>	.	.
Inlandsverkehr	4 164 <sup>11</sup>	11 910	12,1 <sup>11</sup>	3,9	-2,9	11,2	8,0	-2,6	5,0	8,3	.	.	.	.
Vereinigte Staaten <sup>9</sup>	3 235	6 335	4,0	4,1	-9,3	11,4	4,9	-11,5	26,9	8,7	4,6 <sup>10</sup>	14,7 <sup>10</sup>	.	.
Westeuropäische Länder	131	385	7,1	5,8	9,1	7,8	5,3	2,9	-0,6	11,9	.	.	.	.
Japan	56	495	16,7	9,5	11,0	8,4	10,5	7,0	8,2	8,6	.	.	.	.
Sowjetunion	.	2 575	.	1,9	-2,4	8,6	2,5	2,0	-1,9	5,7	.	.	.	.

<sup>1</sup>Angaben z.T. geschätzt. - <sup>2</sup>Nordatlantik, Pazifik und Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten: Januar-Juli. - <sup>3</sup>Veränderungsraten bereinigt von Änderungen der IATA-Mitgliedschaft. - <sup>4</sup>Nur Major Carriers der Vereinigten Staaten (einschließlich Unternehmen, die nicht der IATA angehören und Charterverkehr) sowie Mitglieder der AEA. - <sup>5</sup>Einschließlich Europa-Australien/Ozeanien. - <sup>6</sup>Nur Mitglieder der AEA; ohne Verkehr mit Algerien, Marokko, Tunesien. - <sup>7</sup>Nur Major Carriers der Vereinigten Staaten (einschließlich Unternehmen, die nicht der IATA angehören) und Charterverkehr. - <sup>8</sup>Einschließlich Verkehr mit Algerien, Marokko, Tunesien. - <sup>9</sup>Angaben aus nationalen Quellen; Luftfracht einschließlich Expressgut. - <sup>10</sup>Nur Major Carriers sowie National Carriers (einschließlich internationale Liniendienste) und Charterverkehr. - <sup>11</sup>Ohne Sowjetunion.

Quelle: International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal: „Sharp rise in scheduled traffic seen in 1987“. ICAO-Bulletin, Vol. 43, Nr. 7, Juli 1988, S. 21-28; Civil Aviation Statistics of the World, lfd. Jgg.; Airline Traffic, Vol. 2, Traffic by Country and Region, 1970-1974, S. C-85 ff.; 1971-1975, S. C-61 ff. (ICAO Digest of Statistics Nr. 199-B, Series T-No. 34; Nr. 208-B, Series T-No. 35). - International Air Transport Association (IATA), World Air Transport Statistics, Genf, lfd. Jgg. - U.S. Department of Transportation (bis einschließlich 1984: Civil Aeronautics Board), Air Carrier Traffic Statistics Monthly, Washington, lfd. Jgg. - Association of European Airlines (AEA), Pressemitteilungen, Brüssel. - Air Transport World, Stamford/Conn., Vol. 25, Nr. 11, November 1988, S. 114 ff. - Eigene Berechnungen.

gefragt waren auch Reiseziele in der Karibik; der Mittelatlantikverkehr der europäischen Fluggesellschaften<sup>4</sup> nahm im Zeitraum Oktober 1987 bis März 1988 um 16 vH zu; verglichen mit 6 vH im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

<sup>4</sup> Der Association of European Airlines (AEA) gehören alle nationalen Fluggesellschaften der westeuropäischen Länder (einschließlich Jugoslawien), die ungarische Fluggesellschaft Malév sowie seit dem 1. Januar 1988 die Air Malta an.

Ein gegenüber den Nordatlantikrouten noch stärkeres Wachstum des Verkehrsaufkommens konnte 1988 wiederum auf den pazifischen Flugstrecken, vor allem bei Flügen zwischen den Vereinigten Staaten und Ostasien, erzielt werden. Die an diesem Verkehr beteiligten amerikanischen Fluggesellschaften steigerten ihre Beförderungsleistungen in den Monaten Januar bis Juli 1988 erneut um 19 vH gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres; von 1982 bis 1987 belief sich hier die durchschnittliche jährliche Zunahme auf gut 9 vH (Nordatlantikverkehr: knapp 8 vH, jeweils Durchschnitt aller IATA-Gesellschaften). Mit dieser sehr expansiven Verkehrsentwicklung konnten die westeuropäischen Fluggesellschaften bei ihren Flügen nach dem Fernen Osten nicht Schritt halten; die Personenbeförderung nahm hier in den ersten drei Quartalen 1988 mit gut 7 vH deutlich langsamer zu als im Vorjahr. Was den Luftverkehr innerhalb Ost- und Südostasiens angeht, liegen aktuelle Daten zwar noch nicht vor, doch läßt die wirtschaftliche Dynamik dieser Region vermuten, daß sich die in den vergangenen Jahren zu beobachtende beachtliche Aufwärtsentwicklung des Flugverkehrs fortgesetzt hat; für den internationalen Personenverkehr innerhalb des Fernen Ostens ergibt sich für den Zeitraum 1982-1987 eine durchschnittliche Zunahmerate von rund 7 vH<sup>5</sup>, wobei vor allem der Personenverkehr auf den Strecken zwischen Tokio und Seoul bzw. Hongkong sowie zwischen Singapur und Bangkok schnell zunehmende Bedeutung erlangte.

Auf den grenzüberschreitenden Strecken innerhalb Europas expandierte der Personenverkehr im bisherigen Verlauf von 1988 zwar in deutlich geringerem Tempo als im Vorjahr (13 vH); doch dürfte die Zunahmerate 1988 insgesamt etwa der im Zeitraum 1983-1987 erreichten durchschnittlichen Zunahme (9 vH) entsprechen<sup>6</sup>. Zu dem kräftigen Anstieg des Verkehrsaufkommens dürfte - neben der einkommensbedingten Nachfragebelebung - wesentlich beigetragen haben, daß die Flugpreise z. T. gesenkt und zahlreiche ergänzende Flüge angeboten wurden. Von den großen nationalen Fluggesellschaften konnten in den vergangenen Jahren vor allem die British Airways und die niederländische KLM ihre Marktanteile vergrößern (zusammen auf 20 vH). Als sehr erfolgreich erwiesen sich auch Unternehmen, die sich auf den Regionalluftverkehr spezialisiert haben<sup>7</sup>. Verschiedentlich kam es zu Neugründungen von Fluggesellschaften, denen eine geringere Zahl von Betriebseinstellungen gegenüberstand<sup>8</sup>.

Um die in Europa rasch steigende Nachfrage nach Flugreisen zu decken, wurden auf den grenzüberschreitenden Strecken innerhalb Europas von den europäischen Fluggesellschaften 1983-1987 jahresdurchschnittlich knapp 5 vH mehr Flüge durchgeführt, und die Zahl der Flugbewegungen auf den zwanzig größten Flughäfen Westeuropas nahm um etwa 5 vH jährlich zu (1970-1982: 2 vH pro Jahr)<sup>9</sup>. Allerdings hielt der Ausbau einer Reihe von Flughäfen mit der stark expansiven Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht Schritt. Wegen zunehmender Engpässe im Bereich der Start- und Landefazilitäten sowie der Flug-

<sup>5</sup> Berechnet nach Angaben der IATA; der Marktanteil der nicht der IATA angehörenden Fluggesellschaften dürfte im Fernen Osten erheblich höher sein als im gesamten internationalen Verkehr.

<sup>6</sup> Angaben nur für den Luftverkehr der AEA-Mitglieder.

<sup>7</sup> So beförderten der Nürnberger Flugdienst (NFD) und die Deutsche Luftverkehrsgesellschaft (DLT) im ersten Halbjahr 1988 jeweils fast 50 vH mehr Personen als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Vgl. NFD, Pressemitteilung, Nürnberg, August 1988. - Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, 22. September 1988, S. 11.

<sup>8</sup> Auch für den Flugverkehr mit Berlin (West), bei dem bislang die Pan American und die British Airways dominierten, wurden mehrere neue Anbieter zugelassen; darunter "Euroberlin France", an der - neben der Air France - die Deutsche Lufthansa mit 49 vH beteiligt ist.

<sup>9</sup> Ohne Geschäfts-, Luftbild-, Schul- und Sportflüge.

sicherung wurde im Juli 1988 fast jeder vierte Start im Kurz- und Mittelstreckenverkehr der europäischen Fluggesellschaften um mehr als 15 Minuten verzögert (Juli 1987: 16 vH<sup>10</sup>). Flugzeuge der Deutschen Lufthansa mußten im Jahre 1987 allein über den Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt a.M. und München Warteschleifen von insgesamt mehr als 5 000 Stunden fliegen<sup>11</sup>. Zur Entlastung des für den Zivilverkehr verfügbaren Luftraums dürfen in der Bundesrepublik Deutschland seit August 1988 zivile Flugzeuge auf einzelnen Strecken auch solche Gebiete benutzen, die bislang militärischen Übungsflügen vorbehalten waren<sup>12</sup>.

Um den Verspätungen im Luftverkehr zu begegnen, hat die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) beschlossen, die Flugsicherung in den westeuropäischen Ländern zentral zu koordinieren<sup>13</sup>. Zudem wird verstärkt gefordert, ergänzende Flughäfen zu bauen oder die bestehenden Flugplätze zu erweitern<sup>14</sup>. Bisher wenig beachtet wurden demgegenüber Vorschläge, die knappen Start- und Landezeiten (time-slots) über den Preismechanismus optimal auf die Nachfrager zu verteilen. Ansätze dazu gab es 1988 in den Vereinigten Staaten, nachdem dort die Infrastruktur des Luftverkehrs ebenfalls zunehmend ausgelastet worden war<sup>15</sup>. So könnten z.B. die Flughafenengebühren nicht nur nach der Größe der Flugzeuge, sondern auch nach dem Zeitpunkt der Benutzung der Flughäfen gestaffelt werden<sup>16</sup>, d.h., in den Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) müßten dann die Gebühren höher angesetzt werden als sonst<sup>17</sup>.

Der Inlandsverkehr der Fluggesellschaften war im Verlauf von 1988 durch unterschiedliche Tendenzen gekennzeichnet. Während die Personenbeförderung auf den Inlandsstrecken einiger westeuropäischer Länder wiederum kräftig zugenommen haben dürfte, stagnierte im ersten Halbjahr 1988 das Verkehrsaufkommen bei den Flügen innerhalb der Vereinigten Staaten weitgehend. Diese Entwicklung, die auf eine längere Periode mit einem kräftigen Verkehrswachstum (1982-1987 jahresdurchschnittlich über 9 vH) folgte, dürfte u.a. damit zusammenhängen, daß die Flugpreise im amerikanischen Inlandsverkehr um etwa 10 vH<sup>18</sup> erhöht worden sind und die Anwendung ermäßigter Tarife erschwert wurde. Auch dürften die Amerikaner vermehrt Auslandsreisen anstelle von Inlandsreisen unternommen haben.

Für 1989 deutet die prognostizierte etwas geringere konjunkturelle Dynamik in den Industrieländern darauf hin, daß der internationale Personenluftverkehr ebenfalls etwas schwächer zunehmen wird als im abgelaufenen Jahr. Die stärksten Impulse sind wiederum von der

<sup>10</sup> Vgl. AEA, Pressemitteilungen, Brüssel, 16. September 1988.

<sup>11</sup> Vgl. Heinz Ruhnau, "Jahrespressekonferenz: Bericht zur Lage des Unternehmens". In: Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Jahrbuch '88. Köln 1988, (S. 139-144) S. 141.

<sup>12</sup> Die Welt, Hamburg, 29. Juli 1988, "Militär gibt Luftraum für Zivillflüge frei".

<sup>13</sup> Vgl. Burkhard Kieker, "Die Last der Lotsen". Die Zeit, Hamburg, 11. November 1988, S. 42.

<sup>14</sup> Vgl. Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT), Kapazitätsengpässe im Luftverkehr. Vorschläge des DIHT. Bonn 1988, S. 9 ff.

<sup>15</sup> Vgl. United States Government Printing Office, Economic Report of the President. Transmitted to the Congress February 1988. Washington 1988, S. 199 ff.

<sup>16</sup> Eine derartige Staffelung wird - allerdings nur in relativ einfacher Form - auf den Londoner Flughäfen bereits seit Jahren angewendet. Vgl. International Civil Aviation Organization (ICAO), Manual of Airport and Air Navigation Facility Tariffs, 1982. Montreal 1983, S. U-13 ff.

<sup>17</sup> Auf diese Art könnte für die Fluggesellschaften ein Anreiz geschaffen werden, mit weniger dringlichen Flügen auf weniger gefragte und damit billigere Start- und Landezeiten auszuweichen.

<sup>18</sup> Trotz der schwachen Verkehrsentwicklung sind die Gewinne mehrerer amerikanischer Fluggesellschaften im Verlauf von 1988 kräftig gestiegen; dazu trugen außer den Preiserhöhungen auch sinkende Treibstoffkosten bei. Vgl. Air Transport World, "High fares equal profits". Vol. 25, Stamford, Conn., 1988, Nr. 9, S. 4.

Personenbeförderung auf den Strecken zwischen Nordamerika bzw. Westeuropa und dem Fernen Osten zu erwarten. Wenn unterstellt wird, daß der Dollarkurs sich auf dem gegenwärtigen Niveau einpendelt, kann damit gerechnet werden, daß auch der Personenverkehr auf den Nordatlantikstrecken anhaltend kräftig expandieren wird. Der Flugverkehr innerhalb Westeuropas dürfte vor allem dann weiterhin rasch zunehmen, wenn die Liberalisierungsbemühungen vorangetrieben und die sich bietenden Möglichkeiten zur effizienteren Nutzung der Flughäfen und besseren Koordinierung der Flugsicherung realisiert werden.

### Dynamische Entwicklung des Luftfrachtverkehrs

Stärker noch als der internationale Personenverkehr expandierte im Jahre 1988 der Luftfrachtverkehr; die Transportleistungen der IATA-Fluggesellschaften lagen im ersten Halbjahr um 11 vH über denen des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Damit setzte sich die kräftige Aufwärtsentwicklung der vorangegangenen Jahre – mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von rund 9 vH<sup>19</sup> – fort. Am stärksten nahm in letzter Zeit wieder der Frachtverkehr auf den nordatlantischen Strecken zu (Januar bis Juli 1988: knapp 20 vH); der Anteil dieses Teilmarktes an der internationalen Güterbeförderung der IATA-Gesellschaften erhöhte sich damit auf gut 30 vH. Für die besonders starke Expansion des Nordatlantik-Frachtverkehrs dürfte u.a. die Kursentwicklung des US-Dollars und die damit gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit der amerikanischen Industrie auf den westeuropäischen Märkten bestimmend gewesen sein; ein Indiz dafür ist, daß die Güterbeförderung im ersten Halbjahr 1988 in östlicher Richtung um 27 vH, in westlicher Richtung dagegen nur um knapp 4 vH ausgeweitet wurde. Demgegenüber flachte sich der Anstieg des Frachtverkehrs über den Pazifik sowie von Europa nach dem Fernen Osten, Australien und Ozeanien deutlich ab (vgl. Tabelle 1).

Die rasche Zunahme des Luftfrachtverkehrs spiegelte zum einen die enger werdende wirtschaftliche Verflechtung zwischen den Industrieländern wider. Zum anderen dürfte sich die Wettbewerbsposition der Luftfrachtdienste gegenüber der Güterbeförderung durch andere Verkehrsträger weiter verbessert haben. Angesichts der sehr intensiven Konkurrenz zwischen den Fluggesellschaften sind z.B. die Raten in den meisten Relationen ab Frankfurt a.M. seit 1982 kaum erhöht worden<sup>20</sup>.

Die Nachfrage auf den Luftfrachtmärkten wurde u.a. dadurch begünstigt, daß die Industrie zunehmend bestrebt ist, benötigte Vorprodukte jeweils kurzfristig in kleinen Partien zu beziehen ("just-in-time"-Konzept). Im Zusammenhang mit den erhöhten Anforderungen der Industrie an Pünktlichkeit und Schnelligkeit von Zulieferungen wirkte sich aus, daß private Expressgut- und Kurierdienste verstärkt ihre Leistungen anboten<sup>21</sup>. Expressdienste wurden in den Vereinigten Staaten 1979 (nach der Liberalisierung des Luftfrachtverkehrs) zugelassen; sie haben seither ihre Tätigkeit in fast allen westlichen Industrieländern aufgenommen. Befördert werden ausschließlich Kleinsendungen, wobei bestimmte Zustelltermine beim Empfänger (innerhalb der Vereinigten Staaten und Westeuropas meist am Tage

<sup>19</sup> Der Anteil des Güterverkehrs an der Beförderungsleistung im gesamten internationalen Luftverkehr ist von 32 vH (1980) auf 37 vH im Jahre 1987 gestiegen.

<sup>20</sup> Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 17: Preise, Reihe 9: Preise und Preisindizes für Verkehrsleistungen 1986. Stuttgart 1987, S. 31 f.

<sup>21</sup> Es wird angenommen, daß die Nachfrage nach den Leistungen privater Express- und Kurierdienste jährlich um mehr als 20 vH expandiert; vgl. Erwin Maruhn, "Das Wachstumspotential der Luftfracht". In: Deutsche Lufthansa AG, a.a.O., (S. 97-105) S. 99.

nach Einlieferung der Güter) garantiert werden. Die Expressdienste setzen z.T. eigene bzw. gecharterte Flugzeuge ein, bedienen sich aber auch der Linienfluggesellschaften. Verschiedentlich haben diese auch eigene Expressdienste durch Tochterunternehmen eingerichtet.

### Weitere Schritte zur Liberalisierung der westeuropäischen Luftverkehrsmärkte

Die westeuropäischen Luftverkehrsmärkte standen 1988 weiter im Zeichen der ersten Liberalisierungsmaßnahmen, die ab 1984 ergriffen worden sind. Die vordem sehr strengen behördlichen Kontrollen des Marktzugangs, der angebotenen Flüge sowie der Flugpreise wurden in einigen Ländern schrittweise gelockert. Eine Vorreiterrolle bei der Deregulierung der Flugtarife spielte das Vereinigte Königreich. Seit September 1985 sind die Inlandsflugpreise z.T. nicht mehr genehmigungspflichtig. Bereits früher war in Vereinbarungen mit den Benelux-Ländern nicht nur der Marktzugang für Luftverkehrsunternehmen erleichtert, sondern den Fluggesellschaften auch zugestanden worden, daß von ihnen vorgeschlagene Tarife grundsätzlich nur noch von den Behörden beider beteiligter Staaten gemeinsam abgelehnt werden können<sup>22</sup>. Im Mai 1986 wurden die Flugpreise für die Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und der Republik Irland überwiegend freigegeben<sup>23</sup>. Im Verkehr mit anderen Ländern, so mit der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz, bedürfen die Preise der unteren Tarifklassen seit 1984 nur noch der behördlichen Zustimmung des Staates, auf dessen Territorium der Flug angetreten wird.

Auch außerhalb des Vereinigten Königreichs wurden die staatlichen Kontrollen der Flugtarife eingeschränkt. Nach einem Beschluß der ECAC von Ende Juni 1986, dem die Europäische Gemeinschaft im Dezember 1987 mit einer entsprechenden Richtlinie folgte<sup>24</sup>, wird zwar der behördliche Genehmigungsvorbehalt grundsätzlich beibehalten; Sondertarife, bei deren Anwendung bestimmte Voraussetzungen<sup>25</sup> (z.B. in bezug auf den frühestmöglichen Rückflugtermin) beachtet werden, können jedoch bis zu 35 vH, unter restriktiveren Bedingungen bis zu 55 vH, unter dem Normaltarif der Economy-Klasse liegen, ohne daß es dazu einer ausdrücklichen Genehmigung bedarf.

### Zunehmend unterschiedliche Flugpreise in Westeuropa

Um darzulegen, wie sich die beginnende Liberalisierung seit 1984 auf Entwicklung und Struktur der Flugpreise in Westeuropa ausgewirkt hat, wurden für das Jahr 1987 ausgewählte Tarife der Economy-Klasse für Flüge vom Vereinigten Königreich aus mit denen für Flüge, die von der Bundesrepublik Deutschland ausgehen, verglichen. Dazu war es notwendig, jeweils für eine Anzahl von Verbindungen einen durchschnittlichen Kilometerpreis zu berechnen, und zwar jeweils auf Grundlage der Normaltarife der Economy-Klasse<sup>26</sup> und der niedrigsten Tarifklasse (Sondertarife), wobei allerdings eine Gewichtung der einzelnen

<sup>22</sup> Vgl. Civil Aviation Authority, Annual Report and Accounts, 1985-86. London 1986, S. 12 f.

<sup>23</sup> Außerdem wurden die Kapazitätsbeschränkungen gelockert und zwei neue Anbieter (Ryanair und Virgin Atlantic Airways) zugelassen. - Vgl. Sean D. Barrett, Mark Purdy, "European Air Transport - Uncabin the Consumer". Economic Affairs, Vol. 8, London, Dezember 1987/Januar 1988, Nr. 2, S. 27-30.

<sup>24</sup> Vgl. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Richtlinie (EWG) Nr. 87/601 des Rates vom 14. Dezember 1987 über Tarife im Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten. Luxemburg, L 374, 31. Dezember 1987, S. 12-18.

<sup>25</sup> Mit diesen Bedingungen wurden im wesentlichen Merkmale festgeschrieben, nach denen im europäischen Luftverkehr auch schon früher zwischen verschiedenen Tarifen unterschieden wurde.

<sup>26</sup> Bei einigen Fluggesellschaften (z.B. der Deutschen Lufthansa seit dem 1. November 1986) als "Business-Klasse" bezeichnet.

Strecken nach ihrem Verkehrsaufkommen nicht möglich war. Die Flugpreise im Verkehr von britischen Flughäfen wurden mit dem jeweils gültigen Wechselkurs in DM umgerechnet.

Im Sommer 1987 belief sich der durchschnittliche Flugpreis (Normaltarif<sup>27</sup>) für die ausgewählten Strecken von britischen Flughäfen auf umgerechnet 0,47 DM/km. Auf den von den Flughäfen der Bundesrepublik ausgehenden Routen waren durchschnittlich 0,64 DM/km zu zahlen (Tabelle 2). Im Vereinigten Königreich stiegen die Flugpreise von 1983, dem letzten Jahr vor Beginn der Liberalisierungsmaßnahmen, bis 1987 um reichlich 12 vH, d.h. deutlich weniger als die Lebenshaltungskosten. In der Bundesrepublik waren zwar die nominalen Preiserhöhungen geringer (1983-1987: 7 vH), doch wies die Entwicklung der relativen Flugpreise leicht nach oben.

Außerdem zeigt der Tarifvergleich, daß die für die einzelnen Strecken ermittelten durchschnittlichen Flugpreise in beiden Ländern stark differieren. Für die kürzeren Inlandsstrecken wurden im allgemeinen um etwa 15 vH höhere Entgelte pro Kilometer verlangt als für die erheblich längeren internationalen Flüge. Aber auch auf annähernd gleich langen Strecken wichen die Flugpreise z.T. stark voneinander ab. So mußten 1987 für einen Flug von Frankfurt a.M. nach Münster/Osnabrück (243 km) 1,04 DM/km gezahlt werden, dagegen für die kaum längere Verbindung nach Hannover (282 km) nur 0,74 DM/km. Was den internationalen Verkehr betrifft, trugen offensichtlich die nach Zielländern unterschiedliche Nachfrage sowie die abweichende Intensität des Anbieterwettbewerbs zu deutlichen regionalen Preisunterschieden bei. So waren 1987 Flüge von Frankfurt a.M. nach Italien und den skandinavischen Ländern spürbar teurer als Flüge nach Spanien, Jugoslawien sowie z.T. auch nach Frankreich, Österreich und dem Vereinigten Königreich (bei annähernd gleicher Entfernung der Zielorte). Bei dem Flugverkehr ab London konnte ebenfalls ein beachtliches Preisgefälle festgestellt werden; von den relativ teuren Flügen nach Skandinavien, Österreich und Jugoslawien zu den relativ billigen Flügen nach Spanien und den Balearen.

Noch stärker als die Normaltarife differierten z.T. die Sondertarife, die für Hin- und Rückflüge gelten<sup>28</sup>. Im Sommer 1987 lagen sie auf internationalen Verbindungen von britischen Flughäfen durchschnittlich um fast 50 vH niedriger als im Verkehr von deutschen Flughäfen. Anzunehmen ist, daß dies vor allem eine Folge des sehr ausgeprägten Preiswettbewerbs der britischen Fluggesellschaften und der Reiseanbieter nach der weitgehenden Aufhebung der behördlichen Preiskontrollen war. Im Zeitraum 1983-1987 sind die relativen Flugpreise für Reisen von britischen Flughäfen um durchschnittlich etwa ein Drittel, im Verkehr von deutschen Flughäfen dagegen nur um etwa ein Fünftel zurückgegangen.

### **Wettbewerbsorientierte Luftverkehrspolitik im Vereinigten Königreich förderte Preissenkungen**

Die seit 1983 zu beobachtende Zunahme des Flugpreisgefälles von der Bundesrepublik Deutschland zum Vereinigten Königreich dürfte überwiegend darauf zurückzuführen sein, daß im Vereinigten Königreich die behördlichen Preiskontrollen gelockert und der Marktzugang für neue Anbieter erleichtert wurden; dadurch ist der Preiswettbewerb zwischen den Fluggesellschaften erheblich verstärkt worden:

<sup>27</sup> Jeweils für einfache Flüge.

<sup>28</sup> Bei saisonaler Preisstaffelung der niedrigsten Tarifklasse wurde jeweils der niedrigste Preis zugrunde gelegt; dieser gilt nur in der verkehrsschwachen Jahreszeit.

Tabelle 2 - Durchschnittliche Flugpreise für ausgewählte Routen von deutschen bzw. britischen Flughäfen 1975, 1983 und 1987

	Anzahl ausge- wählter Routen <sup>4</sup>	Entfer- nung km	Flugpreise (DM je km) <sup>1</sup>			nominale Flugpreise <sup>2</sup>		relative Flugpreise <sup>2,3</sup>	
			1975	1983	1987	1983	1987	1983	1987
Preise für einfache Flüge in der Economy-Klasse									
Von deutschen Flughäfen									
insgesamt .....	139	.	0,37	0,60	0,64	163	175	115	118
Internationaler Verkehr .....	115	.	0,37	0,59	0,63	162	174	114	117
Frankfurt-Amsterdam .....	1	367	0,44	0,76	0,80	172	181	121	122
Frankfurt-London .....	1	639	0,43	0,69	0,75	159	172	112	116
Frankfurt-Stockholm .....	1	1 210	0,43	0,66	0,69	153	162	108	110
Inlandsverkehr .....	24	.	0,39	0,70	0,73	177	186	125	126
Von britischen Flughäfen									
insgesamt .....	134	.	0,28	0,55	0,47	269	303	108	100
Internationaler Verkehr .....	100	.	0,28	0,55	0,46	266	295	107	97
London-Amsterdam .....	1	354	0,41	0,83	0,50	276	220	111	73
London-Frankfurt .....	1	639	0,32	0,59	0,55	253	313	102	105
London-Stockholm .....	1	1 440	0,33	0,57	0,46	234	251	94	84
Inlandsverkehr .....	34	.	0,25	0,55	0,52	303	382	122	126
Niedrigste Preise für Hin- und Rückflüge in der Economy- Klasse <sup>5</sup>									
Von deutschen Flughäfen									
insgesamt .....	111	.	0,27	0,37	0,31	138	116	97	78
Frankfurt-Palma de Mallorca ....	1	1 254	0,24	0,25	0,27	106	114	75	77
Frankfurt-Venedig .....	1	578	0,33	0,42	0,48	127	145	89	98
Von britischen Flughäfen									
insgesamt .....	94	.	0,18	0,27	0,16	204	165	82	54
London-Palma de Mallorca .....	1	1 349	0,14	0,25	0,12	244	151	98	50
London-Venedig .....	1	1 138	0,21	0,26	0,20	164	166	66	55
Wechselkurs DM je £ .....	-	-	5,34	3,96	2,97	-	-	-	-

<sup>1</sup>Preise ab britischen Flughäfen zum jeweiligen Wechselkurs in DM umgerechnet. - <sup>2</sup>Jeweils in der Landeswährung (1975 = 100). - <sup>3</sup>Deflationiert mit dem Preisindex für die Lebenshaltung. - <sup>4</sup>Nur Routen innerhalb Westeuropas. - <sup>5</sup>Nur internationaler Verkehr.

Quelle: ABC World Airways Guide, Dunstable, Juni 1975; Juli 1983; Juli 1987. - Deutsche Lufthansa AG, Köln: Lufthansa-Sparbuch, Sommer 1983; Sommer 1987. - IMF, International Financial Statistics, Washington, lfd. Jgg. - Eigene Berechnungen.

- Im Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden wurde nach der partiellen Liberalisierung von 1984 zunächst auf der Strecke London-Amsterdam ein neuer, sehr niedriger, allerdings an restriktive Benutzungsbedingungen geknüpfter Tarif eingeführt (Hin- und Rückflug 49 £ gegenüber 87 £, dem bis dahin günstigsten Tarif); Flüge auf anderen Strecken zwischen beiden Ländern sind weniger stark und erst mit einiger Verzögerung verbilligt worden. Auch wurden in letzter Zeit sehr viel mehr Tarife angeboten als vordem (im Sommer 1987 z.B. zwischen London und Amsterdam 34 Tarife statt nur 8 im Sommer 1983). Bei einigen Anbietern mit geringen Marktanteilen entfielen überdies die Benutzungsbedingungen für Niedrigtarife.

- Bei den Flügen zwischen dem Vereinigten Königreich und Belgien bzw. Luxemburg konnte ab 1986 eine ähnliche Tarifentwicklung wie im Verkehr mit den Niederlanden beobachtet werden<sup>29</sup>.
- Für den Flugverkehr zwischen London und Dublin wurden ab Sommer 1987 - nach Beseitigung der Preiskontrollen - von einem neuen Anbieter (Ryanair) einfache Flüge um etwa ein Viertel billiger angeboten als im Sommer 1985; auch sind neue Sondertarife eingeführt worden, mit denen Hin- und Rückflüge fast 30 vH weniger kosteten als 1985. Im Sommer 1988 sind die Tarife der Ryanair für einfache Flüge von der neu gegründeten Virgin Atlantic Airways nochmals um etwa ein Viertel unterboten worden<sup>30</sup>.

Daneben kam es auch im Luftverkehr des Vereinigten Königreichs mit anderen Ländern, vor allem mit Italien und Spanien, zu teilweise erheblichen Preissenkungen. Sie beschränkten sich im allgemeinen auf die Sondertarife, wie es im Rahmen der einschlägigen ECAC- bzw. EG-Bestimmungen vorgesehen ist; die dort festgelegten Tarifmargen wurden z.T. noch unterschritten<sup>31</sup>.

Was die Preise für Flüge von der Bundesrepublik Deutschland aus betrifft, wurde 1986 die Tarifstaffel durch Einführung des Super-flieg&spar-Tarifs ergänzt. Dieser wurde anfangs nur auf einigen Verbindungen mit dem Vereinigten Königreich und Frankreich (vor allem von bzw. nach London und Paris) angeboten, ein Jahr später aber auch auf den Verkehr mit Finnland, Skandinavien sowie Madrid und Barcelona und 1988 auf Irland, Portugal und einige weitere Ziele in Spanien ausgedehnt. Die Preisdifferenz zum nächstniedrigeren Tarif betrug meist ein knappes Drittel, bei Flügen nach Spanien und Portugal allerdings nur 12 vH.

Durch die Einführung der Billigtarife versuchten die Luftverkehrsunternehmen verstärkt der unterschiedlichen Preiselastizität der einzelnen Nachfrageschichten zu entsprechen, um so zusätzliches Verkehrsaufkommen zu gewinnen. Die Sondertarife sind dort besonders niedrig, wo die Nachfrage infolge eines hohen Touristenanteils unter den Reisenden vermutlich sehr preiselastisch ist und der Wettbewerb im Linienluftverkehr oder zwischen diesem und dem Charterverkehr besonders intensiv ist; beides trifft vor allem auf die Routen nach den Urlaubsgebieten, z.B. in Spanien, sowie auch für Flüge nach einzelnen europäischen Hauptstädten zu. Auf den von Preissenkungen begünstigten Strecken expandierte das Verkehrsaufkommen z.T. außerordentlich rasch<sup>32</sup>.

Die Flugpreisunterschiede zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich dürften z.T. auch damit zusammenhängen, daß die Fluggesellschaften beider Länder sehr unterschiedliche Preise für die bei ihrer Tätigkeit benötigten Güter und Dienstleistungen bezahlen. So lagen 1986 bei der Deutschen Lufthansa die Gehälter der Piloten und Flugingenieure um rund 80 vH höher als bei den British Airways; in fast allen

<sup>29</sup> Für die Strecke London-Brüssel wurde 1986 - neben dem schon früher bestehenden Sondertarif von 116 £ - ein weiterer Tarif für bestimmte schwach ausgelastete Flüge von 73 £ (jeweils Hin- und Rückflug) eingeführt.

<sup>30</sup> Auf bestimmten Flügen boten die Virgin Atlantic Airways eine zusätzliche Preisermäßigung von mehr als einem Drittel ihres gewöhnlichen Tarifs an.

<sup>31</sup> Entsprechende bilaterale Vereinbarungen sind nach Art. 6 der EG-Richtlinie zulässig.

<sup>32</sup> Ohnehin ist die Nachfrage nach Flugreisen auf den Strecken vom Vereinigten Königreich aus auch vor Beginn der Liberalisierungsbemühungen erheblich größer gewesen als auf vergleichbaren Routen von der Bundesrepublik Deutschland aus; so waren etwa 1982 von London insgesamt 6,2 Mill. Personen nach den Hauptstädten aller anderen EG-Länder (einschließlich Spanien und Portugal) oder in umgekehrter Richtung geflogen, von Frankfurt a.M. dagegen nur 2,2 Mill. Personen.

anderen Personalsparten gab es ähnliche Unterschiede zwischen beiden Unternehmen<sup>33</sup>. Der Personalaufwand machte 1986 bei der Lufthansa etwa 30 vH, bei den British Airways dagegen nur 20 vH aller betrieblichen Aufwendungen aus.

Die sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch im Vereinigten Königreich beobachteten Differenzen zwischen den Flugpreisen je Kilometer auf Strecken unterschiedlicher Länge sind vor allem dadurch bedingt, daß die Kosten des Luftverkehrs insbesondere bei Distanzen unter 1 000 km mit abnehmender Streckenlänge beträchtlich steigen. Sie sind bei einem Flug London-Paris (336 km) je Kilometer etwa doppelt so hoch wie auf der Route London-Kopenhagen (983 km)<sup>34</sup>. Dies beruht einmal darauf, daß die Flughafengebühren und die Kosten für die Abfertigung von Passagieren und Luftfracht von der Länge eines Fluges unabhängig sind; diese haben auf kurzen Strecken ein überproportional hohes Gewicht. Zum anderen liegen die Betriebskosten, insbesondere die Treibstoffkosten, in den Phasen des Starts, des Landens und des relativ langsamen Steig- und Sinkflugs höher als während des eigentlichen Flugs.

### Preissenkungsspielräume infolge Modernisierung des Flugzeugbestands

Spielräume für Preissenkungen hatten sich im Berichtszeitraum dadurch ergeben, daß die Luftverkehrsunternehmen sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch im Vereinigten Königreich zunehmend modernste, treibstoff- und personalsparende Flugzeuge – so ab 1983 den neu entwickelten Airbus A 310 –, einsetzten und dadurch große Produktivitätsfortschritte erzielten<sup>35</sup>. Mitte 1988 verfügte die Deutsche Lufthansa über neun Maschinen des Typs A 310, die bei gleichem Treibstoffverbrauch rund 40 vH mehr Personen befördern können als etwa die älteren Boeing 727-200. Seit August 1986 wurden außerdem bislang 15 Maschinen einer fortgeschrittenen Version der Boeing 737 in Dienst gestellt<sup>36</sup>. Die British Airways wählten für die Modernisierung ihres Flugzeugparks die dem Airbus A 310 vergleichbare Boeing 757.

Insgesamt deutet die Entwicklung der Flugpreise in Westeuropa darauf hin, daß bei anhaltender Liberalisierung mit weiteren Preissenkungen gerechnet werden kann. Der Weg, den das Vereinigte Königreich, die Benelux-Länder und die Republik Irland mit dem Abschluß wettbewerbsfreundlicher Luftverkehrsabkommen beschritten haben, sollte deshalb auch von den anderen Staaten Westeuropas eingeschlagen werden<sup>37</sup>. Dabei müßten die Kontrollen der Flugpreisbildung eingeschränkt sowie vor allem der Marktzugang für neue Wettbewerber erleichtert werden.

<sup>33</sup> Berechnet nach ICAO, Fleet – Personnel, Commercial Air Carriers, 1986. ICAO Digest of Statistics Nr. 341, Series FP-Nr. 40, Montreal 1988, S. D-8, D-18.

<sup>34</sup> Zu den folgenden Ausführungen vgl. Rigas Doganis, *Flying Off Course. The Economics of International Airlines*. London 1985, S. 115 ff.

<sup>35</sup> Was die Kostenentwicklung betrifft, ist darauf hinzuweisen, daß in den vergangenen Jahren die Preise für Produktionsmittel im Durchschnitt kaum gestiegen sein dürften. Die Flugsicherungs- und Flughafengebühren sowie Löhne und Gehälter wurden zwar kräftig erhöht; doch sind die Treibstoffpreise seit 1985 stark gefallen. Nach Angaben der AEA waren 1987 die Durchschnittskosten im gesamten internationalen Luftverkehr nicht höher als 1983. Vgl. AEA, Brüssel: *Yearbook 1986*, S. 11; *Yearbook 1987*, S. 1.

<sup>36</sup> Vgl. Deutsche Lufthansa AG, a.a.O., S. 244-246, "Flugzeugmuster im Lufthansa-Einsatz". – Ebenda, Statistik, S. 286.

<sup>37</sup> Daß liberale Luftverkehrsabkommen nach britisch-niederländischem Muster zu wesentlich stärkeren Preissenkungen führen können als die ECAC- bzw. EG-Richtlinien zulassen, wird besonders betont in der Studie der OECD: *Deregulation and Airline Competition*. Paris 1988, S. 60-62.