

Sichelschmidt, Henning; Wolf, Hartmut

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr: unterschiedliche Dynamik im Personen- und Güterverkehr

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning; Wolf, Hartmut (1990) : Weltluftverkehr: unterschiedliche Dynamik im Personen- und Güterverkehr, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 198-208

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/1450>

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: Unterschiedliche Dynamik im Personen- und Güterverkehr

Von Henning Sichelschmidt und Hartmut Wolf

Der Weltluftverkehr¹ expandierte im Jahre 1990 konjunkturell bedingt weiterhin kräftig; allerdings war in den beiden Bereichen Personen- und Güterbeförderung eine unterschiedlich starke Dynamik zu beobachten (vgl. Tabelle 33*). Nach vorläufigen Schätzungen stieg die gesamte Personenbeförderung (in Personenkilometern) im ersten Halbjahr 1990 um insgesamt 8,3 vH gegenüber der entsprechenden Vorjahreszeit. Damit wurde erstmals seit 1987 das Vorjahreswachstum wieder deutlich übertroffen (Schaubild 1).² Hauptträger dieser Entwicklung war wiederum der Reiseverkehr der westlichen Industrieländer und Japans sowie der asiatischen Schwellenländer. Zusätzliche Impulse gingen von der politischen und wirtschaftlichen Öffnung Osteuropas aus. Im zweiten Halbjahr 1990 dürfte sich die Entwicklung des Personenverkehrs infolge des Kuwaitkonflikts etwas abgeschwächt haben. Bei der Güterbeförderung setzte sich dagegen die bereits seit drei Jahren anhaltende Tendenz sich abflachenden Wachstums fort. Mit einer Zunahme von 6,4 vH im ersten Halbjahr 1990 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (1989: 7,5 vH) folgte die Entwicklung in etwa der des Welthandels.

Schwache Entwicklung im Verkehr mit den Vereinigten Staaten

Die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs mit den Vereinigten Staaten wurde 1990 vor allem durch die nachlassende Konjunktur in den Vereinigten Staaten sowie die Schwäche des amerikanischen Dollars gegenüber den westlichen Währungen geprägt. Aufgrund der verhaltenen Einkommensentwicklung ging die Nachfrage amerikanischer Bürger nach Luftverkehrsreisen insgesamt zurück;³ zudem hatte die Entwicklung der Wechselkurse Auslandsaufenthalte für US-Bürger wesentlich verteuert. Auf der traditionell bedeutsamen Nordatlantikroute zwischen den Vereinigten Staaten und Westeuropa wurden im Zeitraum von Januar bis Juni 1990 insgesamt 2,3 vH weniger Passagiere befördert;⁴ dabei sank die Zahl der beförderten Amerikaner, die noch 1989 wesentlich zum Wachstum des Verkehrs auf dieser Route beigetragen hatten, etwas stärker als die Zahl der Personen anderer Nationalitäten.

Dagegen entwickelte sich der Personenverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Fernost erheblich günstiger (10,7 vH). Entscheidend war die wiederum sehr kräftige Zunahme an Passagieren aus dem asiatischen Raum (14,5 vH), während die Zahl der auf dieser

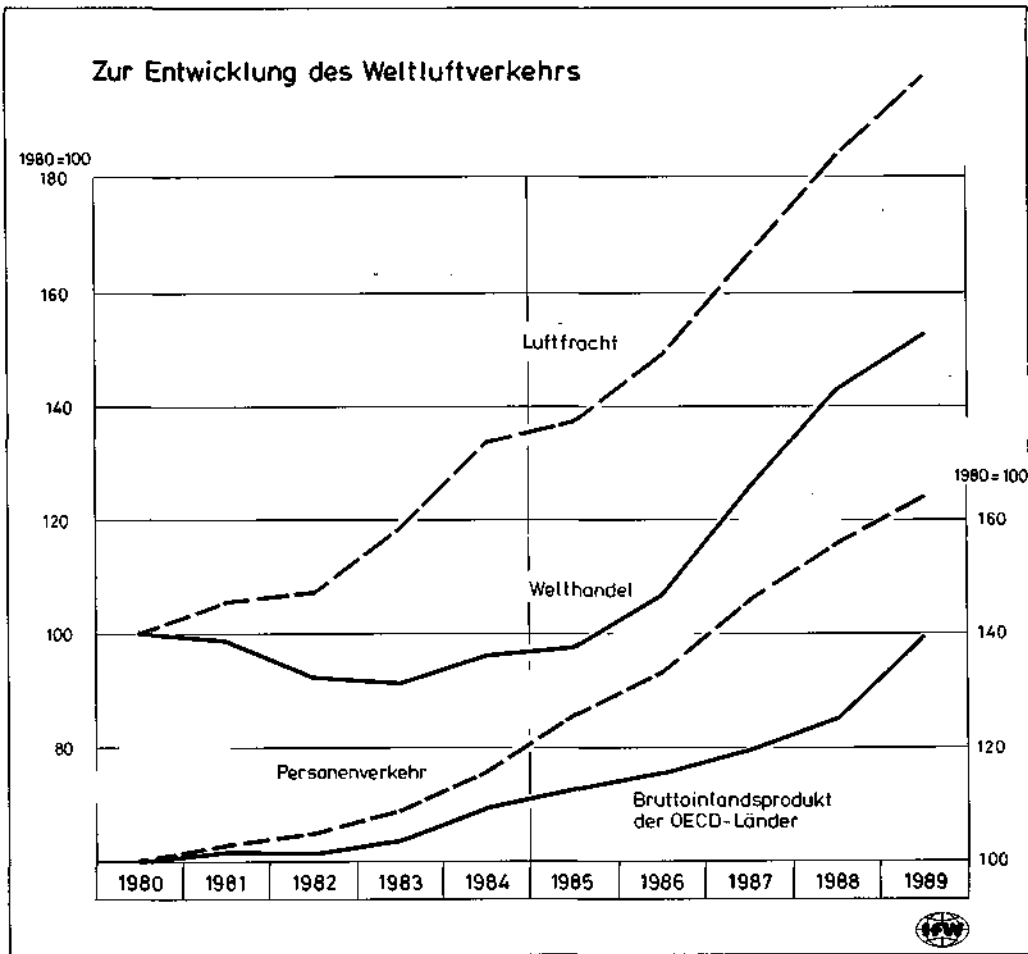
¹ Die weitere Analyse beschränkt sich auf den internationalen Linienverkehr der Fluggesellschaften.

² Die Schätzung stützt sich auf die Verkehrsleistung von etwa 120 Fluggesellschaften (einschließlich Inlandsflüge und Charterverkehr). Vgl. Air Transport World, "World Airline Traffic Results - first half 1989". Vol. 26, 1989, Nr. 10, S. 74-76 und Air Transport World, "World Airline Traffic Results - first half 1990". Vol. 27, 1990, Nr. 10, S. 102-104.

³ Insgesamt verringerte sich die Nachfrage von amerikanischen Bürgern nach grenzüberschreitenden Flugreisen von und nach den Vereinigten Staaten im ersten Halbjahr 1990 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3 vH.

⁴ Berechnet nach Angaben in US Department of Transportation (Ed.), "US International Air Travel Statistics". Cambridge, MA, versch. Ausgaben.

Schaubild 1



Verkehrsrouten reisenden Amerikaner nahezu konstant blieb. Auf der stark frequentierten Route Vereinigte Staaten-Japan nahm die Gesamtzahl aller Flugreisenden um 10,6 vH zu. Wesentlichen Anteil daran hatten auch hier vor allem die japanischen Reisenden.⁵ Im zweiten Halbjahr des Jahres 1990 dürfte sich allerdings die Nachfrage auf den japanischen Märkten aufgrund der Yen-Abwertung im Sommer 1990 etwas abgeschwächt haben. Auf den Strecken zwischen den Vereinigten Staaten und den sogenannten "Vier kleinen Tigern" (Südkorea, Taiwan, Singapur, Hongkong) wurden im ersten Halbjahr 1990 insgesamt 13,3 vH mehr Personen befördert als in der vergleichbaren Vorjahresperiode (erstes Halbjahr 1989: 19,4 vH). Damit setzt sich eine expansive Entwicklung fort, die seit dem Beginn

⁵ Die Anzahl der beförderten Amerikaner erhöhte sich um 3,7 vH, die Zahl der Reisenden anderer Nationalitäten nahm um 12,9 vH zu.

der achtziger Jahre ununterbrochen angehalten hat. Ursache ist die anhaltend stürmische wirtschaftliche Entwicklung und die damit einhergehende weiter zunehmende außenwirtschaftliche Verflechtung dieser Länder, die zunehmend die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen stimuliert. Gefördert wurde die Verkehrsexpansion auch dadurch, daß die Reisebestimmungen in Taiwan vereinfacht und Beschränkungen für Überseereisen in Südkorea aufgehoben wurden.⁶ Im Verkehr von und nach Hongkong macht sich auch die verstärkte Ausreise einheimischer Arbeitskräfte, die im Hinblick auf den Anschluß Hongkongs an China im Jahre 1997 in andere Staaten auswandern, bemerkbar.

Westeuropa-Verkehr weiterhin dynamisch

Die Entwicklung des Passagierverkehrs Westeuropas war 1990, wie schon in den vergangenen Jahren, durch eine zunehmende Dynamik gekennzeichnet; dagegen wurde die weitere Expansion im Bereich der Luftfracht insbesondere vom schwachen Wechselkurs des US-Dollars und der nachlassenden Konjunktur in Westeuropa gebremst. Die in der Association of European Airlines (AEA) zusammengeschlossenen Gesellschaften konnten von Januar bis September 1990 ihre Personenbeförderung (in Personenkilometern) mit 10,2 vH erneut stärker ausweiten als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum (1989: 6,7 vH).⁷ Dabei nahm der Verkehr innerhalb Europas wiederum überdurchschnittlich zu (11,7 vH). Neben dem im Hinblick auf die Vollendung des EG-Binnenmarktes weiterhin verstärkt expandierenden Geschäftsreiseverkehr dürfte hierfür vor allem auch die erhöhte Nachfrage von Touristen nach zusätzlichen Kurzurlaubsreisen bestimmend gewesen sein, die von den Fluggesellschaften durch attraktive Angebote gewonnen werden konnten. Die zunehmende Präferenz der westeuropäischen Touristen für Fernreisen führte zu hohen Zuwachsraten im Personenverkehr zwischen Europa und Zentralamerika sowie der Karibik (erstes bis drittes Quartal 1990: 11,8 vH) und mit Fernost (10,8 vH).

Im Unterschied zum Personenverkehr schwächte sich das Wachstum des Frachtverkehrs der westeuropäischen Fluggesellschaften erheblich ab (Januar bis September 1990: 5,7 gegenüber 14,8 vH in dem entsprechenden Vorjahreszeitraum). Ausschlaggebend dafür war, daß der Frachtverkehr auf der Nordatlantikroute als Folge der wenig dynamischen Entwicklung des Handels in beide Richtungen nur unterdurchschnittlich expandierte (1990: 4,8 vH; 1989: 10,5 vH). Ab August 1990 wirkte sich außerdem aus, daß westeuropäische Unternehmen im westgehenden Verkehr verstärkt Ladungsaufkommen an amerikanische Fluggesellschaften abgeben mußten, die, nachdem sie amerikanisches Militärmaterial in das nächstliche Krisengebiet befördert hatten, in Europa Ladung für Transporte nach den Vereinigten Staaten zu Niedrigtarifen zu akquirieren versuchten. Auf der für die westeuropäischen Fluggesellschaften besonders wichtigen Frachtverkehrsrouten nach Fernost⁸ nahmen die Transportleistungen mit 7,6 vH im Vergleich zu den anderen Verkehrsgebieten zwar immer noch überdurchschnittlich⁹ stark zu, doch blieb die Anstiegsrate wesentlich hinter der des Vorjahres zurück. Vermutlich verloren die Gesellschaften nach den Tariferhöhungen des Frühjahrs, die mit dem Rückgang der Gewinnspannen in der für den Lufttransport beson-

⁶ Vgl. Flight International, "Necessary Orientation". 5.-11. Dezember 1990, S. 26-27.

⁷ Berechnet nach AEA, "Information". Brüssel, versch. Ausgaben.

⁸ In den Monaten von Januar bis September 1990 entfielen auf den Nordatlantikverkehr 42,3 vH und auf den Fernostverkehr 33,6 vH der von den AEA-Mitgliedern insgesamt erbrachten internationalen Gütertransportleistung (in Frachttonnenkilometern).

⁹ Die gesamte Gütertransportleistung der in der AEA zusammengeschlossenen Fluggesellschaften nahm im Zeitraum von Januar bis September 1990 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,7 vH zu.

ders wichtigen Elektronikindustrie zusammenfielen, größere Ladungsaufkommen an den Seetransport. Außerdem wurde der Frachtverkehr mit Südamerika sowie mit dem mittleren und südlichen Afrika infolge der wirtschaftlich schwachen Entwicklung in diesen Regionen nur relativ wenig ausgeweitet.

Osteuropäische Verkehrsmärkte im Zeichen der Öffnung

Nachdem die osteuropäischen Fluggesellschaften ihre Personenbeförderung zu Beginn der achtziger Jahre, vor allem bedingt durch die Krise in Polen und das geringe Wirtschaftswachstum im gesamten RGW-Raum, nur relativ wenig gesteigert hatten, kam es seit 1983 zu einer beschleunigten Expansion des Verkehrsaufkommens. Die jahresdurchschnittliche Zunahme des Personenluftverkehrs erhöhte sich bei der AEROFLOT von 3 auf 5 vH, bei den Luftverkehrsunternehmen der fünf kleineren RGW-Staaten durchschnittlich von 5 auf knapp 6 vH (jeweils im Vergleich der Perioden 1980-1985 und 1985-1989). In letzter Zeit beschleunigte sich das Wachstum im Luftverkehr noch einmal vor allem bei den nationalen Fluggesellschaften derjenigen Länder (Polen und Ungarn), die mit den politischen und wirtschaftlichen Reformen zuerst begonnen hatten. So konnte die polnische Fluggesellschaft LOT 1989 ihren Personenverkehr um mehr als ein Drittel gegenüber dem Vorjahr erhöhen (Tabelle 1). Für das Jahr 1990 liegen bisher nur relativ wenig Daten über die Entwicklung des Luftverkehrs mit Osteuropa vor; doch dürfte sich im Zuge der weiteren politischen und wirtschaftlichen Öffnung der RGW-Länder zumindest im Personenreiseverkehr dieser Region die Dynamik der letzten Jahre eher noch verstärkt haben. Wesentlichen Anteil an dieser Entwicklung dürfte dabei weiterhin das starke Anwachsen des Verkehrs mit Westeuropa und den Vereinigten Staaten gehabt haben.

Im West-Ost-Flugverkehr ist das Angebot seit 1989 beträchtlich ausgeweitet worden. So sind einige neue Fluglinien eingerichtet und die Verkehrsfrequenzen verstärkt worden, nicht zuletzt in der Absicht, auf diesem zukunftssträchtigen Markt rechtzeitig Fuß zu fassen; es wurden auch regionale Zentren wie Bratislava und Krakau an das Flugnetz angeschlossen. Die Gewährung von zusätzlichen Verkehrsrechten durch osteuropäische Länder ermöglichte es erstmals auch kleineren westlichen Fluggesellschaften, sich am Luftverkehr mit Osteuropa zu beteiligen.

Gefördert wurde der Reiseverkehr sowohl durch ein verbessertes touristisches Leistungsangebot als auch durch eine erhöhte Attraktivität der Flugreisen. So setzt die polnische LOT seit 1989 erstmals zwei der modernsten Großraumflugzeuge aus westlicher Produktion (Boeing 767) auf der Route Warschau-New York/Chicago ein. Im Personenverkehr sind die stärksten Impulse vor allem von der Nachfrage nach Flugreisen von und nach Polen und Ungarn sowie nach der Sowjetunion ausgegangen. In beiden Verkehrsrichtungen stieg der Touristenstrom stark an, wobei neben den Heimatbesuchen durch Amerikaner osteuropäischer Abstammung vor allem auch das zunehmende Interesse von westlichen Touristen für die nunmehr leichter zugänglichen Länder des RGW-Raums eine wichtige Rolle spielte. Die westlichen Fluggesellschaften konnten vom Flugtourismus ins nichtsozialistische Ausland kaum profitieren, da die Reisenden aus dem RGW-Raum aufgrund der nicht gegebenen Konvertibilität der osteuropäischen Währungen und der chronischen Devisenknappheit auf die Beförderung durch die osteuropäischen Fluggesellschaften angewiesen waren.

Verstärkte Kostenbelastung durch den Nahost-Konflikt

Im Gefolge der irakischen Invasion in Kuwait sind in den Monaten von Juli bis September 1990 die Preise für Flugtreibstoff, zum Teil forciert durch spekulative Vorratskäufe, auf dem

Tabelle 1: Personenverkehr osteuropäischer Fluggesellschaften 1980–1989

	Verkehrsleistungen	Durchschnittliche jährliche Veränderungen		Veränderungen gegenüber dem Vorjahr	
		1989	1980–1985	1985–1989	1988
	1000 Pers.-km	vH			
Sowjetunion	227 728	3,2	5,0	6,5	6,8
Bulgarien	2 334	20,0	4,9	8,5	2,4
Polen	3 734	0,0	13,7	17,4	38,2
Rumänien	1 646	3,9	3,0	8,1	-1,4
Tschechoslowakei	2 195	3,8	4,3	8,7	-2,1
Ungarn	1 379	3,3	3,5	-0,3	17,1

Quelle: International Civil Aviation Organization (ICAO), Civil Aviation Statistics of the World. Montreal, lfd. Jgg. - International Air Transport Association (IATA), World Air Transport Statistics, Nr. 34. Genf 1989. - Air Transport World, Stamford, Conn., Vol. 27, 1990, Nr. 6. - Eigene Berechnungen.

amerikanischen Spotmarkt um 66 vH und in Nordwesteuropa um 78 vH gestiegen.¹⁰ Zusätzliche Kosten entstanden den Fluggesellschaften durch die Einführung von Risikozuschlägen auf die Versicherungsprämien für Flüge in die Krisenregion sowie infolge größerer Aufwendungen wegen der erzwungenen Streckenänderungen.¹¹ Angesichts dessen beschlossen die IATA-Gesellschaften im Oktober und Dezember 1990 für internationale Flüge Tarifierhöhungen in einer Größenordnung von insgesamt 7-16 vH. Auf den Routen innerhalb der Vereinigten Staaten reagierten die amerikanischen Fluggesellschaften zunächst uneinheitlich. Einige Unternehmen versuchten Preiserhöhungen bis zu 5 vH am Inlandsmarkt durchzusetzen, um die gestiegenen Betriebskosten zumindest teilweise zu überwälzen, andere Gesellschaften kündigten jedoch erhebliche Preissenkungen an, um die erhöhte Kostenbelastung durch eine Steigerung des Verkehrsaufkommens zu kompensieren. Infolge des einsetzenden scharfen Preiswettbewerbs sank das Preisniveau für Flugreisen innerhalb der Vereinigten Staaten, da eine Vielzahl neuer Sondertarife eingeführt wurde.

Kaum Fortschritte bei der Liberalisierung der Märkte

Am 19. Juni 1990 beschlossen die Verkehrsminister der EG-Mitgliedstaaten weitere Schritte zur Verwirklichung der zweiten Stufe der geplanten Liberalisierung der europäischen Luftverkehrsordnung. Vor allem wurde das bereits bestehende Recht der Fluggesellschaften erweitert, von den nach wie vor den Genehmigungen der Regierungen unterliegenden Basistarifen unter gewissen Voraussetzungen unterschiedlich große Preisabschläge vorzunehmen. Innerhalb der festgelegten Margen können die Fluggesellschaften die Preise autonom festsetzen.¹² Faktisch bedeutet dieser Schritt jedoch nur die Kodifizierung eines

¹⁰ Eigene Berechnungen nach The Avmark Aviation Economist, "Database - cost indicators", versch. Ausgaben.

¹¹ Die Golfregion dient den europäischen Fluggesellschaften als Zwischenstopp für ihre stark frequentierten Fernostflüge.

¹² Die Margen bestimmen sich anhand eines Basistarifs, der sich aus dem Durchschnitt bisheriger Economy-Preise berechnet. Es gelten unterschiedliche Margen für drei verschiedene Tarifzonen. In der "Hauptzone" (normale Rückflugtickets und Rundreisen) kann der Flugpreis zwischen 94 und 80 vH des Bezugstarifs schwanken. In der "Superrabattzone" (Rückflugtickets mit Mindestaufenthalt, Jugend- und Seniorentarife) darf der Ticketpreis auf bis zu 30 vH des Basistarifs abgesenkt werden. In der Zone des "normalen Economy-Tarifs" (Tarif ohne Bedingungen) kann der Preis für eine Passage innerhalb einer Spanne von 95 und 105 vH des Bezugstarifs festgelegt werden.

ohnehin bereits bestehenden Zustands; denn schon in der Vergangenheit hatten viele Linienfluggesellschaften eigenständige Tarifstrukturen geschaffen, um gegen die starke Konkurrenz durch die Charterfluggesellschaften bestehen zu können. Außerdem beschlossen die Verkehrsminister eine Modifizierung der bisher gültigen Regelung über die Kapazitätsaufteilung: Künftig darf eine Fluggesellschaft ihren Anteil an der Gesamtkapazität einer Verkehrsrouten von bisher höchstens 60 vH bei jedem Flugplanwechsel um bis zu 7,5 vH erweitern. Damit bleiben die Beschlüsse zur zweiten Stufe der Liberalisierung der europäischen Luftverkehrsordnung weiterhin erheblich hinter dem letztlich anzustrebenden Ziel zurück, daß die Preise der Flugtickets und die Verkehrsanteile der einzelnen Fluggesellschaften vom Markt und der Leistungsfähigkeit der Unternehmen bestimmt werden. Insbesondere wurde die Durchsetzung des Kabotagerechts, das ausländischen Fluggesellschaften den Lufttransport auch im Inland erlaubt, erneut bis in das Jahr 1993 verschoben.

In Zusammenhang mit der beabsichtigten Liberalisierung der europäischen Luftverkehrsmärkte wird jedoch außerhalb Europas befürchtet, daß sich der von der EG eingeschlagene Liberalisierungsprozeß auf die innereuropäischen Luftverkehrsmärkte beschränkt und diese gegenüber internationaler Konkurrenz aus Drittländern abgeschottet werden. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die Erfahrungen mit der Deregulierungspolitik auf dem amerikanischen Markt, der den ausländischen Gesellschaften nach wie vor verschlossen ist. Verstärkt werden diese Befürchtungen durch Pläne der EG, ab 1993 eine besondere, in Brüssel ansässige Organisation zu schaffen, die in Zukunft zentral für alle EG-Staaten die Verhandlungen über Verkehrsrechte mit Drittländern führen soll. Um zu verhindern, daß in Zukunft einzelne Länder Asiens ihre Interessen gegen die Vereinigten Staaten und Europa nicht mehr adäquat vertreten können, wird von einigen Ländern dieser Region als Gegengewicht die Koordinierung ihrer nationalen Luftfahrtpolitiken angestrebt. Käme es dazu, würde dies für die weitere Liberalisierung der internationalen Luftverkehrsordnung einen erheblichen Rückschritt bedeuten, gelten doch die heute existierenden Luftfahrtregimes vieler Länder dieser Region, allerdings mit Ausnahme Japans, im allgemeinen als vergleichsweise besonders liberal.

Gegenwärtig ist eine wachsende Bereitschaft der Luftfahrtgesellschaften, grenzüberschreitende Kooperationen einzugehen, zu beobachten.¹³ Begründet wird dies von den Unternehmen in der Regel damit, daß dadurch Synergieeffekte erreicht werden können. Daneben dürften aber die strategischen Überlegungen nicht unerheblich von der Furcht vor einem verstärkten Wettbewerb im liberalisierten EG-Binnenmarkt mit beeinflusst sein. Auch sind angesichts der gegenseitigen Abschließung der nationalen Luftverkehrsmärkte gegenüber Outsider-Aktivitäten internationale Kooperationen verschiedener nationaler Luftfahrtgesellschaften geboten; für diese ist nur so die Möglichkeit gegeben, am Inlandsverkehr der reglementierten Märkte zu partizipieren. Beispiele für solche Kooperationen sind die Zusammenarbeit von British Airways und Sabena mit United Airlines und die Kooperation von SAS mit Delta Airlines und Singapore Airlines.

Weiterhin Engpässe im Luftverkehrssystem

Infolge der anhaltend kräftigen Expansion des Verkehrsaufkommens kam es auch 1990 wieder weltweit zu erheblichen Engpässen im internationalen Luftverkehrssystem. Die Überlastung der Lufträume und der nationalen Flugsicherungssysteme sowie die Kapazitätsengpässe auf den internationalen Flughäfen betrafen neben Westeuropa und Nordame-

¹³ Beispiele hierfür sind in Westeuropa die Kooperation zwischen Lufthansa und Air France sowie die Zusammenarbeit zwischen SAS, Finnair, Swissair und Austrian Airlines.

Schaubild 2



rika in zunehmendem Maße auch Japan. Zwar entspannte sich im Verlauf des Jahres 1990 die Lage in Mitteleuropa erstmals leicht, doch war der Anteil der verspäteten Flüge im Jahresdurchschnitt immer noch deutlich größer als im Jahre 1988 (Schaubild 2). Künftig könnte hier entlastend wirken, daß die militärischen Sperrzonen insbesondere über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland reduziert sowie neue Überflugrechte durch die osteuropäischen Länder gewährt werden; allerdings dürfte die Bedeutung für den internationalen Luftverkehr relativ gering sein.

Aus der Überlastung des Luftverkehrssystems resultieren auch Probleme der Wettbewerbspolitik. Bei beschränkten Kapazitäten fällt es Newcomern immer schwerer, im Wettbewerb um begehrte Slots gegenüber den bereits etablierten Fluggesellschaften erfolgreich zu bestehen. Um die Allokation der knappen Slotkapazitäten effizienter zu gestalten, wird bereits seit einiger Zeit die Versteigerung der Slots unter den Fluggesellschaften diskutiert. Mit diesem Verfahren soll neuen Anbietern von Flugleistungen eine faire Chance zum Markteintritt gegeben werden und gleichzeitig eine optimale Verteilung der knappen Slots auf die leistungsfähigsten Anbieter erfolgen. Zu bedenken ist jedoch, daß allein durch eine verän-

derte Allokation der verfügbaren Start- und Landezeiten die Kapazitäten des Verkehrssystems selbst nicht erhöht werden. Die EG-Kommission hat bisher auf den Einsatz des Versteigerungsverfahrens verzichtet. Statt dessen wurde am 5. Dezember 1990 beschlossen, daß bei der Vergabe neuer oder nicht mehr genutzter Slots neue Mitbewerber zumindest bei 50 vH der Slotkapazitäten bevorzugt zu berücksichtigen sind. Zudem wurde die Anwendung auf solche Flughäfen beschränkt, bei denen keine "angestammten Rechte" bereits etablierter Gesellschaften bestehen.

Reformansätze in der Luftverkehrspolitik osteuropäischer Länder

Im Zuge der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Liberalisierung wird in den osteuropäischen Ländern auch die überkommene Regulierung des Luftverkehrs zunehmend in Frage gestellt. Seit etwa zwei Jahren sind erste Reformbestrebungen in Richtung auf eine verstärkte Dezentralisierung der Entscheidungsstrukturen und der zunehmenden Marktöffnung zu beobachten. Kennzeichnend für die Luftverkehrsordnung in Osteuropa war bisher der überragende Einfluß des staatlich-zentralisierten Planungssystems. Zentrale Leitungsinstanz war in der Regel ein Ministerium, in Rumänien zeitweilig sogar die Luftwaffe.¹⁴ Eine Sonderrolle spielte die sowjetische AEROFLOT, die im Ausland als vom Staat designierte Fluggesellschaft auftrat, in Aufgaben und Aufbau jedoch einer Luftverkehrsbehörde glich. Seit 1948 hatte die AEROFLOT als Verwaltungseinheit den Rang eines Ministeriums.¹⁵ In die zentrale Planung waren sowohl die Investitionen im gesamten Flugbereich und die durchzuführenden Transporte als auch die Aufstellung der Flugpläne einbezogen. Ein weiteres Kennzeichen der Luftfahrt in den Ländern des RGW war auch, daß die sich vollständig in staatlichem Eigentum befindlichen Fluggesellschaften neben dem Lufttransport von Personen und Gütern auch die Infrastruktur, insbesondere die nationalen Flughäfen und das Flugsicherungssystem, zu betreiben hatten. Mit der Festlegung der Planziffern für die einzelnen Transportbereiche sollte eine als gesamtwirtschaftlich optimal angesehene Arbeitsteilung der Verkehrsträger erreicht werden. Der permanente Mangel an konvertiblen Devisen zwang die Fluggesellschaften zum Einsatz sowjetischen Fluggeräts, das im Rahmen des gegenseitigen sozialistischen Verrechnungssystems auch mit einheimischer Währung bezahlt werden konnte. Allerdings mußten damit auch überdurchschnittlich hohe Betriebskosten in Kauf genommen werden, da sowjetische Flugzeuge einen relativ hohen Personal- und Treibstoffaufwand erfordern. Auch wurde aufgrund häufiger, durch Ersatzteilmangel erzwungener Betriebsstillegungen die Zuverlässigkeit des Flugbetriebs beeinträchtigt.¹⁶ Auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der osteuropäischen Fluggesellschaften wirkte sich zudem nachteilig aus, daß Passagiere aus westlichen Ländern unter anderem aus Sicherheitserwägungen nur ungern mit Maschinen dieser Unternehmen flogen.

Was die sowjetische Verkehrspolitik betrifft, so wurden für den Personentransport auf Langstrecken bevorzugt Flugzeuge eingesetzt, um die Eisenbahn dem Güterverkehr vorzubehalten.¹⁷ Es galten – ähnlich wie auch in anderen osteuropäischen Ländern – niedrige, sehr wahrscheinlich nicht kostendeckende Flugtarife. Im innersowjetischen Verkehr ist die

¹⁴ Vgl. J.L. Kneifel, Fluggesellschaften und Luftverkehrssysteme der sozialistischen Staaten UdSSR, Polen, CSSR, Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Kuba, Jugoslawien und der VR China. Nördlingen 1980, S. 100.

¹⁵ Vgl. Kneifel, a.a.O., S. 96 ff.

¹⁶ Vgl. Perry Flint, "Long on Promise". Air Transport World, Stamford, Conn., Vol. 27, 1990, Nr. 3, S. 40-42.

¹⁷ Vgl. Kneifel, a.a.O., S. 127.

Nachfrage nach Flugreisen trotz der geringen Realeinkommen beträchtlich größer als das Angebot, so daß die Flüge häufig lange im voraus ausgebucht sind.¹⁸

Die in Osteuropa begonnenen Reformbemühungen zielen darauf ab, die Effizienz des nationalen Luftverkehrs zu erhöhen. Dazu sollten die überkommenen Entscheidungsstrukturen dezentralisiert werden. Angestrebt wird die Verselbständigung einzelner Funktionsbereiche wie Lufttransport und Bereitstellung der Infrastruktur. Zur Stärkung der Eigenverantwortlichkeit wird den Unternehmen größere Autonomie bei der Verwendung des Betriebsgewinns zugewilligt. Auf diese Weise ist es den osteuropäischen Fluggesellschaften möglich, modernes westliches Fluggerät auf Kreditbasis zu erwerben; die Rückzahlung soll später aus den Deviseneinnahmen des Flugbetriebs erfolgen.¹⁹ Um das Flugverkehrsangebot zu erweitern und zu verbessern, sollen bisherige Angebotsmonopole nationaler Anbieter, die sie bisher im internationalen Verkehr jeweils mit einem Unternehmen des Partnerlands teilten, durch neue Fluggesellschaften, die bereits als Joint-ventures mit ausländischer Beteiligung gegründet wurden,²⁰ beseitigt werden. Eine Deregulierung der Luftverkehrsmärkte im Sinne einer liberalisierten Preisbildung ist allerdings bislang ebensowenig geplant wie eine generelle Privatisierung bestehender Fluglinien.²¹

Die bisher gravierenden Reisebeschränkungen für Osteuropäer, die mangelnde Attraktivität von Reisen in RGW-Länder für westliche Touristen und die eingeschränkten Geschäftsbeziehungen der in das staatliche Außenhandelsmonopol eingebundenen Unternehmen mit westlichen Firmen waren ausschlaggebend dafür, daß der Luftverkehr Osteuropas im Rahmen des Weltluftverkehrs bisher nur eine geringe Rolle spielte.²² Im Jahre 1989 vereinigten die sowjetische AEROFLOT und die Unternehmen der übrigen osteuropäischen Länder mit 239 Mrd. Personenkilometern (Tabelle 1) gerade ein Achtel der Personenverkehrsleistungen der Welt auf sich.²³ Ihr Marktanteil war damit erheblich geringer als der der Vereinigten Staaten, auf deren Unternehmen rund zwei Fünftel der weltweiten Beförderungsleistungen entfielen; er blieb aber auch noch unter dem Anteil westeuropäischer Gesellschaften (etwa ein Sechstel).

Die relative Bedeutung des Luftfrachtverkehrs Osteuropas war in den vergangenen Jahren mit etwa 5 vH der weltweit erbrachten Leistungen noch geringer als im Personenverkehr. Dies beruhte insbesondere darauf, daß sich bisher der Außenhandel der osteuropäischen Länder auf das Wirtschaftsgebiet der RGW-Länder konzentrierte. Aufgrund der relativ geringen Entfernungen innerhalb dieser Region und der geringen Verbreitung moderner Logistikkonzepte wurde beim Gütertransport bislang häufig der Einsatz anderer Verkehrsmittel bevorzugt. Im Verkehr mit westlichen Ländern wirkten sich sowohl die Import-

¹⁸ Sowjetischen Schätzungen zufolge konnten 1988 etwa 13 Mill. potentielle AEROFLOT-Fluggäste nicht befördert werden (bei gut 124 Mill. beförderten Passagieren). Vgl. V. Čebakov, "Aeroflot: problemi ostajutsja". Pravda, 9. Februar 1989.

¹⁹ Vgl. zu den Flugzeugbestellungen ITA-Press, "Worldwide Aircraft Orders". Paris 1990, Nr. 114-115, S. 9 ff. und ITA-Press, "Equipment". Paris 1990, Nr. 117, S. 11.

²⁰ Vgl. ITA-Press, "Crossair and Slovair found Tatra Air". Paris 1990, Nr. 125-126, S. 24. - Financial Times, "BA may take 20m £ stake in Soviet airline". 13./14. Oktober 1990.

²¹ Für den Inlandsverkehr der Sowjetunion wurde lediglich von der Möglichkeit einer "gesunden Konkurrenz" unter verschiedenen nach wie vor einem Ministerium unterstellten Unternehmen gesprochen. Vgl. Leyla Boulton, "A take-off into new territory". Financial Times, 30. August 1990. - Čebakov, a.a.O.

²² Vgl. J.A. Donoghue, Arthur Reed, "Eastern Europe - opportunity and challenge". Air Transport World, Stamford, Conn., Vol. 27, 1990, Nr. 3, S. 24-36.

²³ Im Jahre 1989 erbrachte die AEROFLOT 93 vH ihrer Transportleistungen im innersowjetischen Flugverkehr.

restriktionen als auch die Exportstruktur mit einem geringen Anteil von Industrieerzeugnissen aus.

Künftig dürften die im Zuge der politischen Öffnung Osteuropas eingeführten Reiseerleichterungen dem Luftverkehr mit den osteuropäischen Ländern neue Impulse verleihen. So wurden in den meisten Ländern, allerdings nicht in der Sowjetunion, die in aller Regel sehr restriktiven Reisebeschränkungen erheblich gelockert. In diesen Staaten waren in der Vergangenheit Reisen in das "nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet" überwiegend auf diplomatische, geschäftliche, sportliche oder kulturelle Anlässe begrenzt gewesen. Ausnahmen bildeten lediglich Polen und Ungarn, die ihren Bürgern schon relativ früh weitreichende Reisefreiheiten zugebilligt hatten. Hemmend auf das zukünftige Reiseverhalten der osteuropäischen Bevölkerung dürften sich allerdings die niedrigen Realeinkommen und die mangelnde Verfügbarkeit von Devisen auswirken.

Auch Reisen westlicher Staatsbürger nach Zielgebieten in Osteuropa wurden in den letzten Jahren wesentlich vereinfacht. Um knappe konvertible Devisen einzunehmen, war von den Regierungen dieser Länder bereits seit einigen Jahren der Reiseverkehr vom westlichen Ausland trotz des bestehenden Mißtrauens gegenüber Kontaktmöglichkeiten der eigenen Staatsbürger eher gefördert worden. In jüngster Zeit wurde in Ungarn und der Tschechoslowakei der Visumzwang für einreisende Ausländer, insbesondere Westeuropäer, aufgehoben. Allerdings beeinträchtigt weiterhin das Fehlen ausreichender Hotel- und Restaurantkapazitäten mit westlichen Standards die Reisebereitschaft westlicher Touristen. Zwar werden in den meisten osteuropäischen Ländern Joint-ventures mit westlichen Hotelketten gefördert, doch kommt die Verbesserung der touristischen Infrastruktur nur langsam voran. Das Reiseangebot in die Sowjetunion bleibt für westliche Touristen weiterhin auf wenige Städte sowie auf Gruppenreisen beschränkt.

Positive Impulse dürfte der zunehmende Geschäftsreiseverkehr vor allem auf den Luftverkehr mit denjenigen RGW-Ländern ausüben, die am entschiedensten marktwirtschaftliche Reformen in ihren Volkswirtschaften durchführen. Dies trifft bisher vor allem auf Polen und Ungarn zu. Dagegen haben sich bisher die Volkswirtschaften Bulgariens und Rumäniens gegenüber marktwirtschaftlichen Strukturen nur wenig geöffnet. Wegen der noch schlechten Infrastruktur im Straßen- und Bahnverkehr Osteuropas könnten sich insbesondere auch auf mittlere Streckenentfernungen (bis etwa 400 km), die innerhalb Westeuropas überwiegend auf Straße und Schiene zurückgelegt werden, günstige Perspektiven für das Flugzeug ergeben. Dabei dürfte insbesondere dem Regionalluftverkehr bei der Herstellung west-östlicher Verbindungen eine wichtige Rolle zukommen.

1991: Verlangsamte Expansion des Weltluftverkehrs

Im Verlauf des Jahres 1991 dürfte sich die Expansion des Weltluftverkehrs infolge des zu erwartenden weiteren Nachlassens der konjunkturellen Dynamik in den westlichen Industrieländern und den asiatischen Schwellenländern insgesamt abschwächen. Für den Personenverkehr ist aufgrund des geringeren Anstiegs der Realeinkommen in den Industrieländern und wegen der Tarifierhöhungen des Jahres 1990 nur noch mit einer verlangsamten Zunahme der Beförderungsleistungen zu rechnen. Die Nachfrage amerikanischer Staatsbürger nach Auslandsreisen wird wechselkursbedingt eher abnehmen. Zudem hat die Senkung des Tarifniveaus auf dem inneramerikanischen Markt Inlandsflüge relativ attraktiver gemacht; damit könnten Auslandsreisen verstärkt durch Reisen nach Zielen in den Vereinigten Staaten substituiert werden. Obwohl für Europäer Flüge in die Vereinigten Staaten trotz der jüngsten Tarifierhöhungen relativ preisgünstig sind, dürfte sich die Reisebereit-

schaft der Westeuropäer konjunkturbedingt eher verhalten entwickeln, so daß das Verkehrsaufkommen auf den Nordatlantikrouten insgesamt weiter zurückgehen wird. Dagegen dürfte im innereuropäischen Reiseverkehr der anhaltende Trend zum Kurzurlaub infolge weiter zunehmender Freizeit und attraktiver Angebote der Fluggesellschaften die Nachfrage nach Flugreisen stimulieren; so zeichnet sich im Passagierverkehr innerhalb Europas eine Verstärkung des hohen Vorjahreswachstums ab. Auf den Strecken von und nach Osteuropa wird 1991 – ähnlich wie in den vorangegangenen Jahren – die Personenbeförderung eher zunehmen. Neben dem im Zuge der Öffnung der östlichen Märkte verstärkt expandierenden Geschäftsreiseverkehr werden sich wahrscheinlich als Folge der erleichterten Reisemöglichkeiten auch die Touristenströme weiter verstärken; ein solcher Anstieg wird allerdings in östlicher Richtung durch die nur langsame Verbesserung der touristischen Infrastruktur und in westlicher Richtung durch das geringe Realeinkommensniveau in Osteuropa in engen Grenzen gehalten. Im Unterschied dazu ist für die asiatischen Schwellenländer zu erwarten, daß hier 1991 aus konjunkturellen Gründen die Nachfrage nach Flugreisen erneut stark ausgeweitet werden dürfte; dazu werden auch die Reiseerleichterungen durch die südkoreanischen und taiwanesischen Behörden beitragen.

Auch der Luftfrachtverkehr wird 1991 wiederum langsamer expandieren als im Vorjahr. Im Nordatlantikverkehr wird die Gütertransportleistung erneut schwächer zunehmen als im Vorjahr. Innerhalb Westeuropas könnten die Luftfahrtgesellschaften vor allem im Hinblick auf die Ratenerhöhungen des Jahres 1990 und die vergleichsweise geringen Streckenlängen Ladungsaufkommen an andere Verkehrsträger verlieren. Von Osteuropa ist aufgrund der strukturellen Anpassungsschwierigkeiten der dortigen Volkswirtschaften kurzfristig noch keine wesentliche Steigerung der Nachfrage nach Gütertransporten zu erwarten. Ähnliches gilt für die Verkehre mit Afrika und Lateinamerika. Positive Impulse für den internationalen Luftfrachtverkehr werden nur noch von den asiatischen Schwellenländern ausgehen. Die Gütertransporte im Verkehr mit Japan werden dagegen als Folge der Yenaufwertung in Verbindung mit der abgeschwächten Importnachfrage Westeuropas und der Vereinigten Staaten sowie der nachlassenden japanischen Inlandsnachfrage voraussichtlich weniger stark zunehmen als im Vorjahr.