

Böhme, Hans; Sichelschmidt, Henning

**Article — Digitized Version**

## Weltluftverkehr: neue Wettbewerbsregeln für Liniendienste und Chartermärkte

Die Weltwirtschaft

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Böhme, Hans; Sichelschmidt, Henning (1974) : Weltluftverkehr: neue Wettbewerbsregeln für Liniendienste und Chartermärkte, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 1, pp. 182-198

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3146>

**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: Neue Wettbewerbsregeln für Liniendienste und Chartermärkte

Von

Hans Böhme und Henning Sichelschmidt\*

1. Nach einer Phase abgeschwächter Nachfrageexpansion konnte die internationale Luftfahrt im Jahre 1972 wieder kräftige Verkehrszunahmen verzeichnen<sup>1</sup>. Die günstige Entwicklung setzte sich auch im folgenden Jahr noch fort. Für 1974 ist jedoch unter den Auswirkungen der »Energiekrise« eine fühlbare Verlangsamung des Anstiegs der Nachfrage zu erwarten. Auch mittelfristig müssen die Fluggesellschaften mit verschlechterten Wachstumsaussichten und verschärften Anpassungsproblemen rechnen.

Die finanziellen Erträge der beiden vergangenen Jahre entsprachen der beträchtlichen Zunahme der Beförderungsleistung nicht. Im Durchschnitt aller Gesellschaften konnte nur eine geringfügige Verbesserung des Gesamtergebnisses erreicht werden. Die Wiederherstellung einer ausreichenden Rentabilität des Luftverkehrs wurde durch die starken Erhöhungen der Treibstoffkosten seit dem Herbst 1973 zusätzlich erschwert.

Unverändert schwierig waren die Wettbewerbsverhältnisse auf dem Nordatlantik. Das Problem des Überangebots bei den Liniengesellschaften konnte trotz gestiegener Auslastung nicht gelöst werden. Anhaltende Schwierigkeiten der Tarifpolitik der IATA führten zu einer verstärkten Einbeziehung der nationalen Luftfahrtbehörden in den Preisbildungsprozeß.

Für die künftige Entwicklung in diesem Verkehrsgebiet war eine Neufassung der Regelungen für den Charterverkehr von einschneidender Bedeutung. Die rechtliche Gleichstellung des Linienverkehrs und des Charterverkehrs bedeutet einen tiefgreifenden Wandel der Luftverkehrspolitik, der die Aussichten für eine Lösung der Marktprobleme verbessern kann.

## *Kräftige Zunahme der Beförderungsleistungen*

2. Die Expansion des Weltluftverkehrs beschleunigte sich 1972 wieder. Auch 1973 waren die Zuwachsraten größer als 1971, wenngleich die Verkehrszunahme des Jahres 1972 nicht erreicht wurde<sup>2</sup>.

Die Gesamtleistung im Linienverkehr — die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transporte im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr — erhöhte sich, nachdem das Jahr 1971 mit 7 vH nur eine verhältnismäßig geringe Steigerung gebracht hatte, 1972 um 12 vH und 1973 um knapp 11 vH. Insgesamt wurden 1973 fast 75 Mrd. tkm verkauft (vgl. Tabelle 18\* im Anhang)<sup>3</sup>.

\* Für kritische Durchsicht des Manuskripts danken die Verfasser ihrem Kollegen W. Engel.

<sup>1</sup> Der vorliegende Bericht bezieht sich auf die Jahre 1972 und 1973. Zur Entwicklung im Jahre 1971 vgl. H. Böhme, Der Weltluftverkehr im Zeichen abgeschwächter Nachfrageexpansion. »Die Weltwirtschaft«, 1971, H. 2, S. 186—201.

<sup>2</sup> Da statistisches Material in der erforderlichen detaillierten Gliederung für 1973 nicht immer vorlag, konnte verschiedentlich nur das Jahr 1972 berücksichtigt werden.

<sup>3</sup> Alle Verkehrszahlen gelten für die ICAO-Staaten ohne die VR China. Sofern nicht anders vermerkt, ist die Sowjetunion jeweils darin enthalten.

Nach wie vor überwiegt bei weitem der Personenverkehr, der 1973 nahezu drei Viertel der Gesamtleistung ausmachte. Die im Vergleich zum Passagier- und besonders zum Luftpostverkehr günstigere Entwicklung bei der Luftfracht führte jedoch zu einer leichten Steigerung ihres Anteils an der abgesetzten Gesamtleistung von 21,7 vH (1971) auf 22,8 vH im Jahre 1973.

3. Im Passagierverkehr erhöhte sich die Zahl der auf Linienflügen beförderten Personen 1972 auf 443 Millionen und 1973 auf 478 Millionen; das entspricht Zuwachsraten jeweils gegenüber dem Vorjahr von knapp 9 vH bzw. knapp 8 vH. Bei den geflogenen Passagier-Kilometern betrug die Steigerung gut 12 vH bzw. knapp 10 vH; der Trend zur langsamen Steigerung der durchschnittlichen Reiseweite setzte sich somit fort. Insgesamt wurden im Linienluftverkehr 1973: 610 Mrd. Passagier-Kilometer zurückgelegt<sup>1</sup>. Der Sitzladefaktor nahm 1972 um 2,6 Prozentpunkte auf 56,6 vH zu.

Die Zuwachsrate war im internationalen Linienverkehr 1972 — gemessen an den geleisteten Passagierkilometern — mit etwa 17 vH wiederum erheblich höher als im Inlandsverkehr (+ 10 vH). Dies entsprach ebenfalls einem bereits längerfristigen Trend<sup>2</sup>. Auch die Zunahme des Inlandsverkehrs lag aber 1972 deutlich über der von 1971, die durch die Konjunkturlage in den USA beeinflusst worden war. Die Kapazitätsauslastung verbesserte sich demgegenüber im internationalen und im Inlandsverkehr in fast gleichem Maß<sup>3</sup>.

Im internationalen Bedarfsluftverkehr, für den die ICAO erstmals zusammenfassende Statistiken veröffentlichte, wurden im Jahre 1971 insgesamt 83 Mrd. Passagier-Kilometer geleistet<sup>4</sup>. Er machte damit etwa ein Drittel des internationalen Passagierverkehrs aus. Von dem gesamten erfaßten Charterverkehr entfielen reichlich zwei Fünftel auf Charteroperationen der Liniengesellschaften. Der Rest wurde von Charterunternehmen bestritten.

#### *Ausweitung des Marktanteils der IATA-Gesellschaften im Nordatlantikverkehr*

4. Über den Nordatlantik, die nach wie vor wichtigste interkontinentale Luftverkehrsstrecke, wurden 1972 um gut 15 vH, 1973 um 8 vH mehr Passagiere befördert als jeweils im Vorjahr.

Die der IATA angeschlossenen Gesellschaften konnten ihren Marktanteil im Jahre 1972 nicht unbeträchtlich auf Kosten der Charterunternehmen steigern (vgl. Tabelle 1)<sup>5</sup>. Diese Entwicklung setzte sich 1973 zwar nicht fort, doch konnte der erhöhte Anteil gut gehalten werden. Die Zunahme des IATA-Linienverkehrs gegenüber dem jeweiligen Vorjahrs-

<sup>1</sup> Für weitere Einzelheiten und Vergleiche mit 1971 vgl. Tabelle 18\* im Anhang.

<sup>2</sup> Im Jahrzehnt 1962—1971 betragen die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten — ohne die Sowjetunion — für die Zahl der Passagiere im internationalen Verkehr 12,4 vH, im Inlandsverkehr 11,4 vH; für die Passagier-Kilometer im internationalen Verkehr 14,2 vH, im Inlandsverkehr 12,8 vH. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council — 1971, Montreal 1972, S. 3.

<sup>3</sup> Im Jahre 1971 war dagegen der Sitzladefaktor im Inlandsverkehr gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben, während er im internationalen Verkehr um 2 Prozentpunkte zurückgegangen war.

<sup>4</sup> Vgl. auch für weitere Einzelheiten insbesondere zum Charterverkehr innerhalb Europas und auf dem Nordatlantik ICAO-Bulletin, Montreal, Vol. 28 (1973), No. 5, S. 31. — Für 1972 waren lediglich Angaben über die tonnenkilometrische Leistung des Charterverkehrs verfügbar. Von den im internationalen Verkehr geleisteten 10,6 Mrd. tkm entfielen 5,7 Mrd. tkm auf Charterunternehmen, 4,9 Mrd. tkm auf Liniengesellschaften. Die Zunahme gegenüber 1971 betrug 12 vH. Vgl. ebenda, Vol. 29 (1974), No. 3, S. 13.

<sup>5</sup> Tabelle 1 enthält für 1972 und 1973 vorläufige Zahlen. Dies erklärt die geringfügige Abweichung der Zahlen des IATA-Linien- und -Charterverkehrs gegenüber den oben angegebenen Zuwachsraten und der Tabelle 19\* im Anhang.

Tabelle 1 — Marktanteile im nordatlantischen Passagierverkehr 1971—1973

	1971		1972		1973	
	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH
IATA-Linie . . . . .	7,53	66,7	9,30	71,3	10,00	71,0
Nicht-IATA-Linie . . . . .	0,30	2,7	0,30	2,3	0,30	2,0
IATA-Charter . . . . .	1,06	9,4	1,27	9,7	1,70	12,0
Nicht-IATA-Charter . . . . .	2,40	21,3	2,18	16,6	2,10	15,0
Insgesamt . . . . .	11,29	100,1	13,05	99,9	14,10	100,0

Quelle: Zusammengestellt nach «Deutsche Verkehrs-Zeitung», Hamburg, vom 17. März 1973 und vom 2. Mai 1974.

zeitraum, die 1972 mit über einem Viertel eine seit Jahren nicht erreichte Höhe verzeichnet hatte<sup>1</sup>, schwächte sich 1973 wieder drastisch auf nur noch etwa 6 vH ab. Der Charterverkehr der IATA-Gesellschaften wurde dagegen erneut stark ausgeweitet; er überstieg das Vorjahrsniveau um rund 25 vH.

Der Nicht-IATA-Charterverkehr ging von 1971 auf 1972 sogar absolut erheblich zurück. Die unabhängigen Fluggesellschaften konnten ihre Position auch 1973 nicht verbessern. Insgesamt wurde ihr Vordringen im Nordatlantikbereich somit nachhaltig gestoppt, so daß ihr Marktanteil in dieser Zeit merklich zurückging.

Der 1973 wieder schwächeren Nachfragezunahme im Linienverkehr über den Nordatlantik stand jedoch eine eher verstärkte Angebotsausweitung gegenüber. Die Verbesserung der Kapazitätsauslastung bei den Liniengesellschaften setzte sich daher nicht fort. Der Sitzladefaktor, der 1972 um über 9 Prozentpunkte gestiegen war, fiel im folgenden Jahr wieder um fast 2 Punkte auf knapp 58 vH zurück. Von dieser Entwicklung war ausschließlich die Economy-Klasse betroffen, deren Auslastung von etwa 62 vH auf 60 vH zurückging. Die Auslastung der Ersten Klasse blieb demgegenüber 1973 mit gut 34 vH unverändert. Dies dürfte auf eine vorsichtigeren Angebotspolitik zurückzuführen sein, denn die Zahl der beförderten Passagiere nahm mit nur 3 vH weniger stark zu als in der Economy-Klasse. Ihre Zunahme war auch geringer als die Steigerung des Erste-Klasse-Verkehrs im Jahre 1972 (vgl. Tabelle 19\* im Anhang).

5. Innerhalb Europas expandierte der internationale Linienverkehr der IATA-Gesellschaften 1972 nicht mehr so stark wie in den vorhergehenden Jahren (vgl. Tabelle 20\* im Anhang). Die Zahl der Passagiere erhöhte sich um 7 vH auf 33,1 Mill. Die Beförderungsleistung stieg dabei um 10 vH auf 27,4 Mrd. Passagier-Kilometer. Da das Angebot um etwa 14 vH ausgeweitet wurde, verschlechterte sich der Sitzladefaktor im Europaverkehr gegenüber 1971 und fiel damit auf den Stand von 1970 (53,3 vH) zurück. Die durchschnittliche Reiseweite erhöhte sich erneut; sie lag 1972 bei 830 km.

*Auch Luftfrachtverkehr anhaltend expansiv*

6. Im Luftfrachtverkehr der Liniengesellschaften beschleunigte sich im Gegensatz zum Passagierverkehr die kräftige Expansion während des Berichtszeitraums noch leicht. Nachdem bereits 1972 die Verkehrsergebnisse des Vorjahres um fast 14 vH übertroffen

<sup>1</sup> Eine solche Zuwachsrate war zum letzten Mal im Jahre 1964 erreicht worden. Allerdings war der Zuwachs im Vorjahr (1971) mit knapp 5 vH außergewöhnlich niedrig. Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 17 (1972), S. 18f.

worden waren, verstärkte sich 1973 die Steigerung der geleisteten Tonnenkilometer auf etwa 15 vH. Im Jahre 1971 war demgegenüber das Vorjahrsergebnis nur um 10 vH übertroffen worden. Insgesamt wurden 1973 auf Linienflügen 17,1 Mrd. tkm geleistet (vgl. Tabelle 18\* im Anhang).

Noch ausgeprägter als im Passagierverkehr wies auch im Luftfrachtgeschäft der internationale Verkehr seit Jahren zum Teil erheblich stärkere Zuwachsraten auf als der Inlandsverkehr. Mit einem Gesamtvolumen (ohne Sowjetunion) von 8,25 Mrd. tkm übertraf er 1972 den Stand des Vorjahres um gut 17 vH. Der Inlandsverkehr war dagegen mit 4,95 Mrd. tkm nur um 11 vH höher. Die Zuwachsraten lagen aber in beiden Bereichen 1972 beträchtlich über denen von 1971 und 1970<sup>1</sup>.

7. Auf dem Nordatlantik beförderten die IATA-Gesellschaften 1973 insgesamt (einschließlich Charterflüge) 584 000 t, knapp 13 vH mehr als 1972. Die Steigerung war damit ebenso groß wie im Vorjahr. Knapp die Hälfte dieses Ladungsaufkommens wurde im Laderaum von Passagiermaschinen befördert. Wie schon in den beiden vorhergehenden Jahren nahm auch 1973 die mit solchen Flugzeugen transportierte Ladung stärker als die Transporte mit Nurfachtern zu. Dies ist eine Folge der Einführung der Großraumflugzeuge, die neben Passagieren auch noch erhebliche Ladungsmengen mitnehmen können<sup>2</sup>. Die Möglichkeit, Passagiere und Ladung auf dem gleichen Flug zu befördern, bietet den Gesellschaften dabei günstige Voraussetzungen für eine flexible Gestaltung der Frachten, durch die wahrscheinlich zusätzliche Ladung auf den Luftweg gelenkt werden konnte. Im Charterfrachtverkehr der IATA-Gesellschaften wurden 1973 mit allerdings nur 24 000 t wie bereits 1972 wiederum knapp 45 vH mehr befördert.

Ähnlich hohe Zuwachsraten, aber ein im Vergleich zum gesamten Nordatlantikverkehr ebenfalls noch niedriges Niveau wies auch der Luftfrachtverkehr auf den anderen Strecken zwischen Europa und der westlichen Hemisphäre auf.

Der Luftfrachtverkehr innerhalb Europas (ohne UdSSR), dessen Wachstum sich 1970 und besonders 1971 konjunkturbedingt deutlich abgeschwächt hatte, nahm (in tkm) 1972 wieder verstärkt um 14 vH gegenüber 1971 zu.

8. Die Luftpostbeförderung war 1971 und 1972 überwiegend als Folge verringerter militärischer Postsendungen der Vereinigten Staaten<sup>3</sup> erstmals absolut zurückgegangen (um 8 bzw. 4 vH). Nach Beendigung des amerikanischen Rückzuges aus Vietnam hat sie wieder den Anschluß an die längerfristige Entwicklung gefunden und ist 1973 um fast 5 vH auf knapp 3 Mrd. tkm gestiegen. Der Luftpostverkehr der IATA-Gesellschaften über den Nordatlantik, der auch 1971 und 1972 jeweils um etwa 5 vH gestiegen war, erhöhte sich 1973 sogar um annähernd 12 vH auf gut 57 000 t.

<sup>1</sup> Vgl. hierzu IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 17 (1972), S. 4 f.

<sup>2</sup> Dieser Effekt der Umrüstung auf Großraumflugzeuge nahm zwar an Bedeutung ab, da die Zuwachsraten der in Passagierflugzeugen beförderten Ladung bereits seit 1972 wieder zurückgingen, während die in Nurfachtern beförderte Ladung nach absolutem Rückgang 1970 und 1971 seit 1972 wieder positive und steigende Zuwachsraten aufwies. Jedoch kann sich diese Entwicklung durch die Folgen der Treibstoffverteuerung zugunsten der kombinierten Beförderung wieder umkehren.

<sup>3</sup> Insbesondere der Rückgang im Jahre 1972 kann vollständig auf diese Ursache zurückgeführt werden, da nach Schätzungen etwa 40—45 vH des Luftpostaufkommens der Vereinigten Staaten militärischen Ursprungs sind und das Luftpostaufkommen (in tkm) der anderen Staaten im Jahre 1972 insgesamt um etwa 7 vH gestiegen war. Für den stärkeren Rückgang im Jahre 1971 dürften darüber hinaus noch eine Postgebührenerhöhung in den Vereinigten Staaten und ein zwei Monate dauernder Poststreik im Vereinigten Königreich ursächlich gewesen sein. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council — 1971, Montreal 1972, S. 1, und ebenda — 1972, Montreal 1973, S. 1.

### *Nur wenig verbesserte Ertragslage der Fluggesellschaften*

9. Die Ertragslage der Luftverkehrsgesellschaften verbesserte sich 1972 im ganzen. Die zusammengefaßten Betriebsausgaben aller Liniengesellschaften (ohne Sowjetunion) stiegen von 19,57 Mrd. US-\$ (1971) auf 21,86 Mrd. \$ (1972), die Betriebseinnahmen von 20,13 Mrd. \$ auf 22,73 Mrd. \$. Das Betriebsergebnis wies daher eine Zunahme von + 0,56 Mrd. \$ auf + 0,87 Mrd. \$ auf. Auch nach Abzug von Zinslasten usw. verblieb ein größerer Überschuß (vgl. Tabelle 21\*).

Für diese Verbesserung, die trotz weiterhin, wenn auch im Vergleich zu den Vorjahren nur verhältnismäßig geringfügig steigender Kosten je verkauften Tonnenkilometer bei fast unveränderten Bruttoeinnahmen je tkm eintrat<sup>1</sup>, war die Steigerung der Kapazitätsauslastung ausschlaggebend. Im Linien- und Charterverkehr der Liniengesellschaften erhöhte sich der Nutzladefaktor von 47,4 vH (1971) auf 50,4 vH (1972). Ohne die höhere Auslastung wären die Kosten je verkauften Tonnenkilometer im Verhältnis zu den Erträgen so viel stärker angestiegen, daß sich insgesamt ein Betriebsdefizit ergeben hätte.

Die Verbesserung des Nutzladefaktors allein im Linienverkehr (einschl. Sowjetunion) von 49,2 vH (1971) auf 51,4 vH (1972) war nur zum Teil die Folge des gegenüber 1971 wieder beschleunigten Zuwachses der Nachfrage. Vielmehr war auch eine verlangsamte Angebotsausweitung für die Verbesserung der Kapazitätsauslastung im Jahre 1972 ursächlich. Das gilt insbesondere für den Nordatlantik, wo eine Zunahme der Zahl der (IATA-) Passagiere um 26 vH auf eine Steigerung des Sitzplatzangebots um nur 7 vH traf. Für 1973 läßt die Entwicklung des Sitzladefaktors auf dem Nordatlantik wieder schlechtere finanzielle Ergebnisse erwarten. Nach vorläufigen Zahlen nahm das Sitzplatzangebot um 9 vH gegenüber dem Vorjahr zu; die Zahl der Passagiere erhöhte sich dagegen nur um 5,5 vH<sup>2</sup>.

10. Die außergewöhnliche Steigerung des Nordatlantik-Verkehrs im Jahre 1972 war vor allem durch die Ende 1971 beschlossenen niedrigen Sondertarife ermöglicht worden, mit denen die IATA-Gesellschaften auf die wachsende Konkurrenz der Charterunternehmen antworteten, um den Rückgang der Auslastung ihrer Flugzeuge aufzufangen. Trotz der Verkehrssteigerungen wurde daher nur eine verhältnismäßig geringe Besserung des Betriebsergebnisses erreicht. Die Sondertarife trugen allerdings dazu bei, die Kosten je verkauften Sitz-Kilometer zu senken (d. h. die Gesamtkosten auf eine größere Zahl verkaufter Sitze zu verteilen). Sie konnten zwar darüber hinaus keinen wesentlichen Gewinnbeitrag mehr erbringen, hielten aber die sonst zu erwartende Verschlechterung des Ergebnisses auf.

### *Höhere Treibstoffpreise und Währungsprobleme erschweren Tarifbildung*

11. Die Tarifpolitik der Luftverkehrsgesellschaften stand trotz der erreichten Verbesserung des Betriebsergebnisses seit 1972 im Zeichen besonderer Schwierigkeiten, von denen die Festlegung sowohl der Flugpassagepreise als auch der Frachtraten für die Güterbeförderung betroffen waren.

Neben den fortlaufenden Personalkostenerhöhungen und der Steigerung anderer Kosten waren dies insbesondere

<sup>1</sup> Die durchschnittlichen Betriebsausgaben je verkauften Tonnenkilometer waren 1972 um 1 vH höher als 1971 (dagegen 1971 um gut 6 vH höher als 1970); die durchschnittlichen Betriebseinnahmen je tkm stiegen 1972 nach dem gleichen Maßstab um 0,3 vH. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council — 1972, Montreal 1973, S. 15.

<sup>2</sup> Zusammenfassendes Material über die finanziellen Ergebnisse und die Entwicklung des Nutzladefaktors 1973 lag bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichtes nicht vor.

- der außergewöhnliche, insbesondere seit dem Herbst 1973 beschleunigte Anstieg der Treibstoffkosten,
- die mit der Bereinigung der Währungsrelationen und mit dem Übergang zu flexibleren Wechselkursen verbundenen Probleme,
- die Aufgabe, die infolge der Beschaffung von Großraumflugzeugen entstandenen Kapazitäten dauerhaft und wirtschaftlich auszulasten.

Die Linienpassagetarife wurden im ganzen gesehen zum Ausgleich der anhaltenden inflationären Einflüsse auf die Betriebskosten während der Berichtsperiode weiter angehoben. Die Steigerungsraten blieben aber im Durchschnitt hinter der Inflationsrate der meisten Länder zurück. Die Einführung niedriger neuer Tarifraten brachte zudem auch ins Gewicht fallende Ermäßigungen der Flugpreise mit sich. Für den Nordatlantik bestanden daneben vor allem wegen der nach wie vor starken Konkurrenz der Charterunternehmen und des seit der Einführung der Großflugzeuge bestehenden Kapazitätsdrucks weiterhin besondere Probleme der Tarifstruktur.

12. Die für das Jahr 1972 geltenden Flugpreise waren bereits auf den verschiedenen Tarifkonferenzen des Jahres 1971 festgelegt worden<sup>1</sup>. Im allgemeinen gab es dabei Erhöhungen bis zu etwa 5 vH. In einigen Verkehrsgebieten wurden jedoch auch neue Sondertarife — z. B. für Gruppen, »inclusive tours« und bestimmte Saisonzeiten — eingeführt. Im Verkehrsgebiet Europa/Mittlerer Osten/Afrika bestand im ganzen Jahr 1972 ebenso wie im innereuropäischen Verkehr eine »open rate«-Situation.

Auch 1973 konnte mehrfach eine Einigung über die neuen Passageraten im Rahmen der IATA nicht erzielt werden. So wurde nicht nur auf dem Nordatlantik, sondern auch im Südatlantik-Verkehr die Gültigkeit der bestehenden Tarife auf Ersuchen der Regierungsbehörden verlängert. Erst für die 1974 beginnenden Tarifperioden wurden wieder allgemeinverbindliche Veränderungen vorgenommen. Die in US-Dollar fixierten Tarife wurden in den meisten Relationen um durchschnittlich etwa 3,5 bis 5 vH, zum Teil aber auch erheblich stärker erhöht<sup>2</sup>.

13. Um die Mehrbelastungen abzufangen, die infolge der Erhöhungen der Preise für Flugzeugtreibstoffe namentlich seit den Maßnahmen der OPEC-Länder im Herbst 1973 eintraten<sup>3</sup>, wurden mehrfach Zuschläge zu den bestehenden Tarifraten eingeführt. So wurden auf der Generalversammlung der IATA in Auckland Mitte November 1973 besondere Tariferhöhungen beschlossen. Sie betrug auf den meisten internationalen Routen 6 vH, für die Nordatlantik-Strecken 4 vH<sup>4</sup>.

Mit gestiegenen Treibstoffkosten wurde auch die weitere Erhöhung aller Flugtarife um etwa 7 vH im Frühjahr 1974 begründet<sup>5</sup>. Eine auf der IATA-Tarifkonferenz im März 1974 in Montreux beratene zusätzliche Anhebung der Nordatlantik-Flugpreise um 5 vH

<sup>1</sup> Vgl. dazu H. Böhme, a. a. O., S. 194 f.

<sup>2</sup> Vgl. »Le Monde«, Paris, vom 11. Oktober 1973. — »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, Fernausgabe vom 7. November 1973.

<sup>3</sup> So stiegen die durchschnittlichen Treibstoff-Beschaffungskosten je Liter nach Angaben der Swissair von 0,124 sfrs im ersten Quartal 1973 über 0,169 sfrs im November 1973 auf 0,314 sfrs im Februar 1974. Vgl. »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, Fernausgabe vom 8. Mai 1974.

<sup>4</sup> Vgl. »Handelsblatte«, Düsseldorf, vom 27. November 1973.

<sup>5</sup> Für die Strecken über den Atlantik und zwischen den Vereinigten Staaten und Lateinamerika wurde diese Tariferhöhung am 29. März 1974 von der amerikanischen Luftfahrtbehörde CAB genehmigt. Sie trat damit am 1. April 1974 in Kraft. Vgl. »Wirtschafts-Correspondent«, Hamburg, 1974, Nr. 14, S. 11.

und der Passagen innerhalb Europas um 3 vH ab 1. Juni 1974 wurde dagegen vorerst nicht verwirklicht<sup>1</sup>.

14. Erhebliche Bedeutung für die wirtschaftliche Lage der Fluggesellschaften hatten die währungspolitischen Veränderungen, die im Sommer 1971 mit der Abwertung des US-Dollars und den darauf folgenden multilateralen Wechselkursänderungen begannen und sich mit der Einführung einer allgemein größeren Flexibilität der Kurse fortsetzten.

Für die Fluggesellschaften bzw. die IATA ergaben sich daraus Probleme, weil die Luftverkehrstarife überwiegend in US-Dollars als gemeinsamer Tarifwährung für jeweils längere Zeiträume fixiert werden. Der Dollar dient als Recheneinheit auch dort, wo weder Anbieter noch Nachfrager zum Dollarbereich gehören. Die in den einzelnen nationalen Währungen ausgedrückten und beim Verkauf geltenden Tarife werden von dieser Basis aus errechnet. Bei Kursänderungen der Tarifwährung entstehen Einnahmerückgänge überall dort, wo sie im Verhältnis zu den nationalen Währungen abgewertet wird.

15. Da solche Rückgänge unmittelbar die Liquidität der Gesellschaften vermindern, wurden — ähnlich wie in der Seeschifffahrt — von der IATA in verschiedenen Etappen Anpassungsmaßnahmen vorgenommen, um die Gesellschaften gegen die kurzfristigen Wirkungen der Wechselkursänderungen möglichst abzuschirmen. Es wurden folgende Wege besprochen oder erörtert:

- »Einfrieren« der für die Umrechnung der in Dollars fixierten IATA-Flugpreise in die einzelnen nationalen Währungen verwendeten Wechselkurse auf dem alten Stand,
- Festlegung von Zu- und Abschlägen auf die in nationalen Währungen ausgedrückten Flugpreise in Abhängigkeit von Wechselkursänderungen gegenüber der Tarifwährung,
- Ablösung des von weiteren Abwertungen bedrohten Dollars als Tarifwährung, z. B. durch Einführung einer »Kunstwährung« der IATA.

Als Hindernis für eine erfolgreiche Anwendung der erstgenannten Methode erwies sich vor allem die Möglichkeit, die entstehende Diskrepanz zwischen Marktwechselkursen und IATA-Kursen zur »Flugscheinarbitrage« auszunutzen, so daß Verkehrsverlagerungen im Langstreckenverkehr eintraten.

Die IATA entschloß sich daher, Zu- und Abschläge auf die in nationalen Währungen ausgedrückten Flugpreise festzulegen. So wurden

- im August 1972 bestimmte in Pfund Sterling ausgedrückte Flugpreise um 4 vH erhöht<sup>2</sup>,
- im März 1973 in verschiedenen währungsschwachen Ländern die Tarife in Landeswährung um 2 bis 11 vH heraufgesetzt<sup>3</sup>,
- im Herbst 1973 Zu- und Abschläge zu den in abgewerteten bzw. aufgewerteten Währungen fixierten Flugpreisen vereinbart<sup>4</sup>.

Dieses System währungsbedingter Zu- und Abschläge, das sich der Anwendung von Marktkursen bei der Umrechnung annähert und eine Erhöhung der Dollar-Preise mit sich bringt,

<sup>1</sup> Für die übrigen Routen waren Tariferhöhungen unterschiedlicher Höhe vorgeschlagen; auf einigen Strecken, so innerhalb Asiens und des südwestpazifischen Raums, einschließlich Indien, Japan, Australien, Pakistan und Neuseeland sollten die Flugpreise unverändert bleiben. Vgl. »The Financial Times«, London, vom 20. März 1974. — »Frankfurter Allgemeine Zeitung«, Frankfurt, vom 28. März 1974.

<sup>2</sup> Vgl. »ITA-bulletin«, Paris, 1973, No 1, S. 6.

<sup>3</sup> Vgl. »The Financial Times«, London, vom 13. März 1973.

<sup>4</sup> Vgl. »Frankfurter Allgemeine Zeitung«, Frankfurt, vom 15. Oktober 1973. — »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, Fernausgabe vom 7. November 1973.

stieß wie jede Tarifierhöhung auf den Widerstand der US-Luftfahrtbehörden. Die erforderlichen Genehmigungsverfahren bedingen außerdem eine nicht unerhebliche zeitliche Verzögerung, so daß mit jeder Wechselkursänderung Liquiditätsverknappungen eintreten können.

16. Da die erforderliche Flexibilität der Tarifbildung trotz der wiederholten Ratenänderungen auf diesem Wege bisher nicht zu erreichen war, wird zur Zeit im Rahmen der IATA erörtert, ob mit Hilfe einer neu zu schaffenden »IATA unit of value« die Tarifbildung von Kursschwankungen einer Tarifwährung unabhängig gemacht werden kann, die Abwertungstendenzen unterliegt und daher mehr oder minder häufige Tarifänderungen nach sich zieht<sup>1</sup>. Ziel soll es dabei sein, einen Mechanismus zu schaffen, aufgrund dessen Wechselkursänderungen automatisch zu bestimmten Änderungen der Flugpreise in den einzelnen nationalen Währungen führen. Der Genehmigungszwang für Tarifänderungen kann sich demgegenüber zuungunsten der Fluggesellschaften auch in solchen Fällen auswirken, in denen die Nachfrager real nicht getroffen werden, da sie die erhöhten Dollar-Tarife mit abgewerteten Dollars bezahlen können. So ergaben sich trotz der Erhöhung der \$-Raten unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Wechselkursänderungen für Währungen mit einer Aufwertungstendenz gegenüber dem Dollar Senkungen der Flugpreise nach den Vereinigten Staaten und Kanada um 2 bis 12 vH.

#### *Tarifsituation im Nordatlantik unverändert kritisch*

17. Die genannten tarifpolitischen Faktoren waren weltweit wirksam. Dagegen konzentrierten sich die Probleme der Tarifstruktur wiederum auf das nordatlantische Verkehrsgebiet, wo sie bereits in den vergangenen Jahren zunehmende Bedeutung erlangt hatten.

Nach wie vor bemühten sich dort die der IATA angehörenden Fluglinien, die Tarifpolitik zur Lösung ihrer Auslastungs- und Ertragsprobleme im Wettbewerb mit dem Charterverkehr einzusetzen, obwohl sie sich schon in den Vorjahren als dafür nur noch beschränkt brauchbar erwiesen hatte.

Mit der Festlegung der Nordatlantik-Tarife ab 1. April 1973<sup>2</sup> befaßten sich im Jahre 1972 mehrere IATA-Konferenzen<sup>3</sup>. Da eine Einigung über gemeinsame neue Tarife nicht erzielt werden konnte, wurde die Verantwortung für die Preisbildung zunehmend in die Hände von Regierungsstellen gelegt. In der IATA standen sich wiederum die beiden Konzepte gegenüber, die schon bei den Konferenzen der Tarifrunde des Jahres 1971 zur Debatte gestanden hatten:

- weitere Differenzierung der Tarifstruktur durch neue Sondertarife<sup>4</sup>,
- Vereinfachung der Tarifstruktur und kräftige Senkung wichtiger Tarife zur Gewinnung zusätzlichen Verkehrsaufkommens.

<sup>1</sup> Vgl. »ITA-bulletin«, Paris, 1974, No 8, S. 185.

<sup>2</sup> Ursprünglich sollten die Nordatlantik-Tarife am 31. Januar 1973 ablaufen, doch waren sie infolge der fehlenden Einigung über neue Tarife bereits 1972 bis zum 31. März 1973 verlängert worden.

<sup>3</sup> Eine Zusammenstellung der wichtigsten IATA-Tarifkonferenzen im Jahre 1972 mit ihren Ergebnissen findet sich in »ITA-bulletin«, Paris, 1973, No 1, S. 6f.

<sup>4</sup> Hierzu gehörten vor allem die insbesondere von der BOAC vorgeschlagenen APEX-Tarife, die bei Vorausbuchung bis spätestens drei Monate vor Abflug mit nicht rückzahlbarer Anzahlung von 25 vH des Flugpreises angewendet werden sollten.

Die Vorstellungen der einzelnen Gesellschaften über die Mindest- bzw. Höchstaufenthaltsdauer und die Zahlung des restlichen Flugpreises wichen zum Teil voneinander ab. Vgl. u. a.: Keine Lösung im Nordatlantik-Tarifstreit in Sicht. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 6. März 1973, S. 7f. — »Die Taz«, Zürich, vom 6. Februar 1973. — »The Financial Times«, London, vom 27. Februar 1973.

Für eine wesentliche Vereinfachung der Tarife trat weiterhin die Lufthansa ein. Sie legte dem CAB eigene Tarifentwürfe vor, die im wesentlichen nur noch einen — jeweils saisonal differenzierten — Erste-Klasse-Tarif, einen »economy«-Tarif und einen Tarif für Einzel- und Gruppen-Touristenreisen zwischen 14 und 45 Tagen vorsahen.

Zahlreiche andere Gesellschaften befürworteten dagegen zur Steigerung der Kapazitätsauslastung und Abwehr der Charterkonkurrenz erneut eine weitere Tariffdifferenzierung. Dabei ergaben sich jedoch Unterschiede zwischen den europäischen und amerikanischen Gesellschaften hinsichtlich der Höhe der Sondertarife. Die amerikanischen Linien (PanAm und TWA) zielten — neben der Abschaffung einiger sehr niedriger Raten — vor allem auf die Einführung von APEX- (advanced purchase excursion fare-) Tarifen ab, die erheblich höher als in den Vorschlägen etwa der BOAC sein sollten<sup>1</sup>.

18. Alle von europäischen Gesellschaften ausgearbeiteten Tarife wurden vom CAB abgelehnt. Da die europäischen Regierungen ihrerseits den amerikanischen Vorschlägen die Zustimmung verweigerten, wurden zur Vermeidung von »open rates« auf einer weiteren IATA-Konferenz in London Mitte März 1973 wie schon im Vorjahr die gültigen Nordatlantik-Tarife bis zum 31. Dezember 1973 verlängert, allerdings mit einigen wechsellkursbedingten Korrekturen<sup>2</sup>.

Für die Zeit nach dem 1. Januar 1974 wurde im September 1973 eine Erhöhung der Flugpreise für die Nordatlantik-Routen um durchschnittlich 6 vH vereinbart. Gleichzeitig wurde die Spanne zwischen Normal- und Sondertarifen verringert<sup>3</sup>. Die Pläne zur Einführung eines APEX-Tarifes auf Linienflügen über den Nordatlantik, die schon 1971 gescheitert waren, mußten wiederum aufgegeben werden.

Die frühere Politik der Preisdifferenzierung, die mit der Einführung ständig neuer niedriger Sondertarife verbunden war, konnte zwar mit der starken Verkehrszunahme des Jahres 1972 auf dem Nordatlantik einen gewissen Erfolg aufweisen. Die Verringerung der Spanne zwischen Normal- und Niedrigtarifen sowie das erneute Absinken der Auslastung nach 1972 zeigen aber an, daß die bereits früher an dieser Stelle ausführlich analysierte Problematik nach wie vor besteht. Dazu trägt bei, daß — möglicherweise als Reaktion auf die verbesserte Auslastung — im Jahre 1973 die angebotenen Kapazitäten bereits wieder stärker ausgeweitet wurden<sup>4</sup>.

19. Bereits vor der sprunghaften Verteuerung des Treibstoffs im Winter 1973/74 strebten allerdings auch die Bedarfsfluggesellschaften nach höheren Preisen. Vor allem die Charterraten einzelner europäischer Unternehmen im Touristik-Verkehr wurden teilweise als zu niedrig angesehen. Im Sommer 1973 fand in Brighton erstmals eine Konferenz aller Unternehmen des Bedarfsluftverkehrs über Mindestpreise für Charterflüge über den Atlantik statt. Die Verhandlungen scheiterten aber unter anderem an der Festlegung des Preisverhältnisses von Flügen mit Bedarfsfluggesellschaften und Charterflügen mit Linien-

<sup>1</sup> So hatten die britischen Linien-Fluggesellschaften (BOAC und British Caledonian) einen APEX-Rückflugpreis London—New York—London je nach Saison zwischen 62 £ und 85 £ vorgeschlagen, während PanAm und TWA dafür (nach damaligem Wechselkurs) etwa 83 £ bis 124 £ verlangten. Vgl. »The Financial Times«, London, vom 27. Februar 1973.

<sup>2</sup> Vgl. »Neue Zürcher Zeitung«, Zürich, Fernausgabe vom 22. März 1973.

<sup>3</sup> Z. B. erhöhte sich der normale »economy«-Flugpreis nur um 1,87 vH, der Jugend-Sondertarif dagegen um 12,5 vH. Der Erste-Klasse-Tarif wurde um 4,5 vH angehoben. Vgl. »The Journal of Commerce«, New York, vom 10. Oktober 1973. — »Le Monde«, Paris, vom 11. Oktober 1973.

<sup>4</sup> Vor allem dürfte die Preisdifferenzierung ihre Grenzen erreicht haben, da es zunehmend schwieriger wurde, die hierfür erforderliche Abgrenzung einzelner Teilmärkte vorzunehmen.

fluggesellschaften<sup>1</sup>. Die IATA plant jedoch die Einrichtung einer ständigen Tarifkonferenz auch für den (IATA- und Nicht-IATA-) Charterverkehr<sup>2</sup>.

Da der Anteil der Flugbetriebskosten an den Gesamtkosten im Charterverkehr erheblich höher ist, schlug die Verteuerung der Treibstoffe seit Herbst 1973 relativ stärker als im Linienverkehr auf die Preise durch. So mußten die Charraten zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten teilweise um etwa 20 vH angehoben werden<sup>3</sup>.

#### *Anstieg auch der Luftfrachtraten*

20. Im Luftfrachtverkehr zeigten sich trotz seiner auch 1973 verhältnismäßig günstigen Entwicklung ebenfalls Probleme für die Tarifgestaltung<sup>4</sup>. Mit der zunehmenden Ladekapazität der Flugzeuge hat die Frage der Auslastung des angebotenen Beförderungspotentials erheblich an Bedeutung für die Luftverkehrsgesellschaften gewonnen. Die IATA-Frachtkonferenz in Mexico City (8. Mai—4. Juni 1973)<sup>5</sup> beschäftigte sich daher sowohl mit Fragen der allgemeinen Anpassung der Frachtraten an das gestiegene Kostenniveau als auch mit Strukturfragen der Tarifbildung wie

- Weiterentwicklung oder Einschränkung von Spezialraten für bestimmte Güter,
- der Bildung von Raten für Container- bzw. Palettenladung,
- der Einführung einer 30-t-Rate auf dem Nordatlantik und
- der Festlegung von Mindestcharterpreisen und der Zulassung von »split charters« durch die IATA.

Die Ergebnisse enthielten jedoch keine wesentlichen Neuerungen. Es wurden Anhebungen verschiedener Spezialraten und allgemeiner Frachtraten beschlossen, die in den meisten Fällen bis zu etwa 5 vH betragen. Die Raten für Einheitsladungen (ULD-Raten) blieben im wesentlichen unverändert. Die Mindestfrachten wurden durchweg etwas stärker erhöht<sup>6</sup>. Das Tarifgebiet Nordatlantik war allerdings von dieser Regelung ausgenommen.

Eine erneute Heraufsetzung der Luftfrachten um 3 bis 5 vH (je nach Verkehrsgebiet) wurde von der IATA für den 1. Juni 1974 beschlossen.

Zum Ausgleich der Treibstoffverteuerung trat außerdem am 1. Januar 1974 eine Erhöhung fast aller internationalen Raten um 6 vH in Kraft. Für den Nordatlantik wurde dieser Zuschlag — zunächst noch auf der Basis der vor der Mexiko-Konferenz gültigen Tarife — ab 1. Februar 1974 berechnet<sup>7</sup>. Ein weiterer Treibstoffzuschlag um 7 vH für die meisten

<sup>1</sup> Linienmaschinen werden nicht vor jedem Charteinsatz auf die dafür gültigen geringeren Sitzabstände umgerüstet. Den Passagieren wird daher auf solchen Charterflügen teilweise mehr Komfort geboten. Die Bedarfsfluggesellschaften forderten entsprechend niedrigere Mindestpreise für ihre Flüge. Vgl. »The Financial Times«, London, vom 19. Juli und vom 1. August 1973.

<sup>2</sup> Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 30. August 1973, Beilage »touristik information«, S. 7.

<sup>3</sup> Vgl. »The Financial Times«, London, vom 1. Februar 1974.

<sup>4</sup> Im Gegensatz zu den Passagekonferenzen finden Konferenzen über Luftfrachttarife nach wie vor nur alle zwei Jahre statt. Allerdings besteht die Möglichkeit einer zwischenzeitlichen Überprüfung nach einem Jahr. Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 10. Mai 1973, S. 9.

<sup>5</sup> Für eine ausführliche Darstellung des Verlaufs und der Ergebnisse dieser Konferenz vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 10. Mai, 17. Mai, 30. Juni, 25. August und 20. September 1973.

<sup>6</sup> Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 20. September 1973, S. 6. — Diese Beschlüsse waren zustande gekommen, nachdem für einige Verkehrsgebiete einzelnen Gesellschaften die Möglichkeit zugestanden wurde, die Tarifvereinbarungen bis zum 21. Juni 1973 nachträglich abzulehnen. Vgl. ebenda, Ausgabe vom 30. Juni 1973, S. 6.

<sup>7</sup> Vgl. »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 35 (1974), Nr. 5, S. 476.

Verkehrsrelationen wurde nach Verzögerung infolge verspäteter Regierungsgenehmigungen im Frühjahr 1974 eingeführt<sup>1</sup>.

21. Für den Nordatlantik kam es erst Ende August 1973 in Paris zu einem Beschluß<sup>2</sup>. Die von der IATA vorgesehenen Tarife enthielten ebenfalls keine bedeutsamen strukturellen Änderungen. Neu eingeführt wurde eine Rate für einheitliche Sendungen von 30 t, die zuvor schon im Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und der Bundesrepublik sowie Frankreich aufgrund bilateraler Genehmigungen (d. h. nicht als IATA-Rate) angewendet worden war<sup>3</sup>. Die neuen Frachtraten traten zum 22. April 1974 in Kraft<sup>4</sup>.

Die zunehmende Aktivität nicht zur IATA gehörender Unternehmen auch im Luftfrachtgeschäft hat vorerst nur begrenzt zu Reaktionen der Liniengesellschaften geführt. Die Luftfrachtkonferenz in Mexico City konnte sich nicht entschließen, das Verbot von »part charters« (Vercharterung eines Teils der Ladekapazität eines Flugzeugs) und »split charters« (Vercharterung eines Flugzeugs an mehrere Verloader) für die IATA-Mitglieder aufzuheben. Die Einführung der 30-t-Sonderrate auf dem Nordatlantik ab 22. April 1974 scheint kaum geeignet zu sein, das Vordringen des Charterverkehrs in diesem Bereich zu bremsen.

#### *Liberalisierung des Charterverkehrs verändert Wettbewerbsbedingungen*

22. Einige bedeutsame Entscheidungen nationaler Luftfahrtbehörden, die während der Berichtsperiode getroffen wurden, stellten den Wettbewerb zwischen den Anbietern von Leistungen im Linien- und im Bedarfsverkehr im Nordatlantik-Bereich auf eine neue Grundlage. Die der IATA angehörenden Unternehmen konnten dort zwar ihren Marktanteil seit 1972 nicht unerheblich steigern. Die wirtschaftlichen Ergebnisse blieben aber trotz der erzielten Verkehrszunahmen unbefriedigend. Auch die tarifpolitischen Diskussionen innerhalb der IATA, insbesondere die zahlreichen ergebnislos beendeten Konferenzen, sowie die mehrfach nur mühsam vermiedenen »open rate«-Situationen haben ebenfalls deutlich gemacht, daß die Krise noch nicht gelöst ist. Namentlich der nach wie vor bestehende Angebotsdruck der Großflugzeuge ließ die Frage nach der geeigneten Organisationsform des Luftverkehrs in diesem Verkehrsgebiet aktuell bleiben.

Die neuen Rahmenbedingungen für den Charterverkehr wurden in einer »Declaration of Agreed Principles« festgelegt, die im November 1972 in Ottawa von den USA, Kanada und den Staaten der ECAC<sup>5</sup> verabschiedet wurde. Sie soll eine einheitliche Ausrichtung der grundsätzlich bilateral zu genehmigenden Charterbedingungen ermöglichen.

Zuvor waren bereits wichtige Entscheidungen einzelner Staaten gefallen, die den Charterverkehr liberalisierten, so namentlich

<sup>1</sup> Vgl. »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 35 (1974), Nr. 15, S. 1638.

<sup>2</sup> Für Einzelheiten dieses Tarifentwurfs vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 15. September 1973, S. 1. — »The Financial Times«, London, vom 28. September 1973.

<sup>3</sup> Die 30-t-IATA-Rate gilt für eine Reihe ausgewählter Güter. Eine Sendung darf nur aus einer Warengattung bestehen. Eine Bündelung von Erzeugnissen mehrerer begünstigter Warengruppen ist nicht zulässig. — Eine solche Frachtrate war im März 1973 von der Nurfracht-Liniengesellschaft Seaboard World Airlines für 67 Güterarten zwischen den USA und der Bundesrepublik eingeführt worden (vgl. »Handelsblatt«, Düsseldorf, vom 5. März 1973).

<sup>4</sup> Der IATA-Vorschlag sollte bereits zum 1. Januar 1974 wirksam werden, fand jedoch zunächst nicht die Zustimmung des CAB. Erst ein auf verschiedenen Sonderkonferenzen erarbeiteter Kompromiß zwischen dem ursprünglichen Entwurf und den Vorstellungen des CAB ermöglichte die Einführung der neuen Raten. Vgl. dazu u. a. »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 35 (1974), Nr. 17, S. 1875. — »The Financial Times«, London, vom 9. Januar und 5. Februar 1974.

<sup>5</sup> European Civil Aviation Conference.

- die Weigerung des CAB, die im Jahre 1953 als Grundlage des Charterverkehrs ihrer Mitglieder beschlossene Resolution 045 der IATA als weiterhin gültig anzuerkennen<sup>1</sup>,
- die Abwendung der USA und Großbritanniens vom »Affinitätsgruppen«-Prinzip als (neben IT-Reisen) alleiniger Grundlage des Bedarfsverkehrs,
- die Einführung neuer Regelungen durch beide Staaten in Gestalt der »travel group charter« bzw. der »advanced booking charter«.

Die Ottawa-Deklaration, die als wichtigste internationale Regelung für den Charterverkehr seit dem multilateralen Abkommen der ECAC über »Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services« im Jahre 1956 anzusehen ist, ging von diesen nationalen Entscheidungen aus<sup>2</sup>. Sie sah vor, daß das Affinitätsprinzip zunächst ab 1. April 1973 durch andere Charterregeln ergänzt, nach dem 1. Januar 1974 ganz abgelöst werden sollte. Wie in den Bestimmungen des CAB und der britischen »Civil Aviation Authority« (CAA) soll Vorausbuchung die wesentliche Grundlage sein.

Neben dem Affinitätsprinzip wurde zunächst ab 1. April 1973 für den Verkehr zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten das »Advanced Booking Charter« (ABC-) Verfahren durch die CAA zugelassen. Für Charterflüge, die in den USA beginnen, gelten — vorerst versuchsweise bis Ende Dezember 1975 — die in Einzelheiten abweichenden Bestimmungen des CAB über »Travel Group Charters«<sup>3</sup>.

Entsprechende Vereinbarungen wurden nach der Ottawa-Deklaration auch zwischen anderen Staaten und den Vereinigten Staaten abgeschlossen. ABC-Regeln werden inzwischen auch für den Charterverkehr von Großbritannien nach Kanada und in die Karibische See angewendet<sup>4</sup>. Ferner war die Einführung einer ähnlichen Regelung im Verkehr zwischen Großbritannien und Australien vorgesehen<sup>5</sup>. Die Bundesrepublik ging ab 1. Januar 1974 ganz zum ABC-Verfahren über<sup>6</sup>.

Chartergesellschaften können nunmehr Plätze an Reisebüros abgeben, ohne daß beim Einzelverkauf die bisherigen einengenden Regeln zu beachten sind. Auch Einzelpersonen, die nicht Mitglied einer Affinitätsgruppe sind, können somit Charterflüge buchen, wenn

- Hin- und Rückflug gemeinsam von einer (»ad hoc«-)Gruppe von mindestens 40 Teilnehmern angetreten werden,
- die Reise mindestens 2 Monate im voraus gebucht und angezahlt wird<sup>7</sup>,
- eine Mindestaufenthaltsdauer im Zielland von 14 Tagen (Sommer) bzw. 10 Tagen (Winter) eingehalten wird,
- bei Rücktritt die Anzahlung verfällt.

<sup>1</sup> Damit zog das CAB die Kompetenz für die Regelung des Charterverkehrs unmittelbar an sich. Es beanstandete vor allem, daß die IATA-Resolution den Charterverkehr lediglich als eine »subsidiäre« Form des Luftverkehrs betrachtete, die dem Linienverkehr untergeordnet sei und daher stark einengenden Bestimmungen unterworfen war. Vgl. dazu »The CAB Rejects Resolution 045 of IATA on Charter Flights«. »ITA-bulletin«, Paris, 1972, No 29, S. 615.

<sup>2</sup> Vgl. dazu »ICAO-Bulletin«, Montreal, Vol. 28 (1973), No. 5, S. 32.

<sup>3</sup> Vgl. »The Financial Times«, London, vom 10. März 1973.

<sup>4</sup> Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 22. März 1973, S. 10.

<sup>5</sup> Vgl. »The Financial Times«, London, vom 7. März 1973.

<sup>6</sup> Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 10. Januar 1974, Beilage »touristik information«, S. 7.

<sup>7</sup> Die Einführung des Vorausbuchungsprinzips bedeutet allerdings, daß kurzfristige Buchungen auch bei Gruppenzugehörigkeit nicht mehr möglich sind. Jedoch ist das damit verbundene Risiko individualisiert und den Bedürfnissen der Nachfrager mehr angepaßt. Außerdem kann es möglicherweise durch Versicherungen abgedeckt werden.

Dabei ist es gestattet, mehr als eine Gruppe je Flug zu befördern.

Eine — allerdings vorerst räumlich beschränkte — weitere Neuregelung durch die CAA betraf die Teilvercharterung von Sitzen auf Linienflügen. Danach dürfen auch bestimmte Anteile an der Gesamtkapazität von Linienflugzeugen zu ABC-Bedingungen verchartert werden. Die Grenze zwischen Linien- und Charterverkehr wurde somit gelockert und auch den Linien die Möglichkeit erweiterter Charteroperationen gegeben.

23. Die neuen Regelungen für den Charterverkehr berücksichtigen vor allem die nachhaltigen Wandlungen der Marktstruktur, die seit den sechziger Jahren eingetreten sind. Sie erkennen beide Betriebsformen als gleichrangig an und gehen davon aus, daß

- es unterschiedliche Nachfragemotivationen gibt, die eine unterschiedliche Preiselastizität der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen und unterschiedliche Ansprüche an diese bedingen,
- die Luftverkehrsnachfrage kaum noch im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs als der Nachfrage nach typischen Linienleistungen zunehmen wird, sondern sich noch stärker als bisher auf den Bereich der Flugtouristik konzentrieren wird,
- dieser wachstumsintensive Bereich in besonderem Maße preispfänglich ist und daher in erster Linie niedrige Preise verlangt,
- die Kostenstruktur der Liniengesellschaften ähnliche Niedrigpreise für die Touristik wie der reine Charterverkehr nicht gestattet,
- eine administrative Beschränkung des Charterverkehrs in erster Linie den Touristikverkehr behindert, nicht aber den Linien Passagiere erhält oder zuführt, und
- die Probleme des Linienverkehrs mit Hilfe der bisherigen Politik der Preisdifferenzierung nicht gelöst werden können.

Damit hat die Luftverkehrspolitik den Liniengesellschaften zumindest einen Teil des bisher bestehenden Schutzes entzogen, zumal staatlich festgelegte Mindestpreise für Charterabschlüsse bisher nicht vorgesehen sind<sup>1</sup>.

Andererseits genehmigte die britische CAA eine neue Form des Linienverkehrs, den sogen. »Skytrain Service« der unabhängigen Laker Airways. Es handelt sich um einen Dienst ohne Vorausreservierung nach dem Prinzip »first come first served« zu niedrigen, durch volle Auslastung ermöglichten Preisen<sup>2</sup>.

24. Die Luftverkehrspolitik hat somit einige wichtige Anstöße für eine Bereinigung der Probleme im Nordatlantik-Bereich gegeben. Die mit dem »advanced booking«-Prinzip als Grundlage der künftigen Nordatlantik-Charterflüge getroffene Regelung dürfte den Weg zu der bereits früher an dieser Stelle als notwendig bezeichneten Neuorientierung der

<sup>1</sup> Jedoch fanden Beratungen der europäischen Luftfahrtbehörden im Rahmen der ECAC statt, in denen für die Zeit vom 1. April 1973 bis zum 31. März 1974 saisonal gestaffelte Mindestchartertarifen für ABC-Flüge empfohlen wurden. (Vgl. »ITA-bulletin«, Paris, 1973, No 41, S. 933.) Das CAB genehmigte eine Diskussion dieser Frage zwischen den beteiligten Gesellschaften; zu diesem Zweck wurde die erwähnte Konferenz in Brighton abgehalten. Das Angebot wird allerdings durch die Vergabe von Lizenzen für Charterflüge kontrolliert, so daß eine administrative Beschränkung nicht auszuschließen ist. Die Behörden haben sich außerdem teilweise preispolitische Eingriffsmöglichkeiten vorbehalten.

<sup>2</sup> Dieses Modell, das zwischen Linien- und Charterflug steht, ermöglicht zwar niedrige Flugpreise. Für eine Lösung des Kapazitätsproblems dürfte es aber nicht geeignet sein. Die Niedrigpreise erfordern hohe Sitzladefaktoren, für die ein ständiger Nachfrageüberhang erforderlich ist. Das Investitions- und Angebotsverhalten der Liniengesellschaften zeigte bereits in der Vergangenheit, daß die Angebotsbegrenzung, die ihm entspräche, nicht realisierbar ist, wegen ihres monopolartigen Charakters aber auch nicht wünschenswert sein kann. Das »Laker«-Modell kann daher höchstens als Ergänzung der »normalen« Liniendienste gelten.

Politik der Gesellschaften und der Luftfahrtbehörden bereitet haben, bei der die Größe des Angebots an Flugleistungen und das Ausmaß des Schutzes für den Linienverkehr stärker an der Nachfrage ausgerichtet sind<sup>1</sup>.

Das neue Konzept kann daher als Übergang von einer angebotsorientierten zur nachfrageorientierten Verhaltensweise der Luftverkehrspolitik angesehen werden. Es ist mit dem Grundsatz verbunden, daß die Kapazitäten der Gesellschaften der Nachfrage anzupassen sind, nicht aber administrative Vorschriften die Kapazitätsauslastung bestehender Betriebsformen sichern dürfen.

#### *Zu einer neuen Ordnung im Nordatlantik-Verkehr?*

25. Für die Liniengesellschaften wird sich aus der Liberalisierung des Charterverkehrs voraussichtlich eine Verschärfung der nach wie vor bestehenden Probleme ergeben. Es ist zu erwarten, daß

- ein Teil der bisherigen Nachfrage, der vorwiegend preisorientiert ist und nur durch die Beschränkungen des Charterverkehrs auf die Linien gelenkt wurde, künftig wegfällt und
- die Nachfrage nach eigentlichen Linienleistungen in Zukunft wesentlich schwächer zunehmen wird als die Gesamtnachfrage nach Luftverkehrsleistungen.

Die Linien, deren ständige Kapazitätsvergrößerung die wesentliche Ursache ihrer ungünstigen, mit preispolitischen Mitteln nicht mehr durchgreifend zu verbessernden Lage war, werden daher stärker die Absatzmöglichkeiten für ihre spezifischen Leistungen berücksichtigen müssen. Insbesondere nach der Lockerung der für sie geltenden Charterbestimmungen können sich die Linien aber verstärkt diesem Sektor zuwenden, auf dem sie — teilweise über Tochtergesellschaften — in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich tätig waren<sup>2</sup>.

26. Auch die Charterunternehmen müssen bei einer Freisetzung von Linienkapazitäten mit einem zunehmenden Wettbewerb rechnen. Das Angebot an Charterflügen hat in den letzten Jahren, namentlich wegen der Verringerung der Militärtransporte der Vereinigten Staaten, ohnehin erheblich zugenommen. Vereinbarungen über Mindestcharterraten — wie anlässlich der Konferenz in Brighton im Juli 1973 von IATA-Linien und Charterunternehmen erörtert — können aber nicht als sinnvoll angesehen werden. Die bisherigen Probleme des Linienverkehrs würden dann in den Chartersektor verlagert, denn

- Mindestpreise würden das Ausscheiden von Anbietern aus dem Markt verhindern,
- die Auslastungsquote der Flugzeuge würde sinken und die Kosten je verkauften Passagier-km würden steigen und
- die Passagiere des Charterverkehrs würden durch höhere Preise als bei voller Auslastung erforderlich benachteiligt.

Die Vorteile des Charterverkehrs, die durch die Neuorientierung der Charterregeln für den Nachfrager gesichert werden sollen, können nur dann gewahrt bleiben, wenn eine möglichst

<sup>1</sup> Vgl. H. Böhme, a. a. O., S. 201. — In gleichem Sinne auch N. Detière, *Competition between Scheduled and Charter Services*. »ITA-bulletin«, Paris, 1973, No 11, S. 252ff.

<sup>2</sup> Vgl. oben, Tabelle 1. — Die Ausweitung auch der über Tochterunternehmen betriebenen Charteroperationen der IATA-Gesellschaften wurde vom CAB u. a. als Grund dafür angegeben, daß es die erwähnte Resolution als überholt bezeichnete, da die darin enthaltenen Bestimmungen auf diesem Wege von ihnen selbst unterlaufen würden.

unbehinderte Preisbildung besteht, das Angebot an der bei kostendeckenden Preisen vorhandenen Nachfrage ausgerichtet und notfalls eingeschränkt wird<sup>1</sup>.

27. Eine dauerhafte Lösung der Kapazitätsprobleme im Bereich der Liniendienste wird eine Verringerung der Zahl der angebotenen Flüge bei gleichzeitiger Abstimmung der Abflugzeiten und der beflogenen Strecken erfordern. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, daß aufgrund der gegebenen Marktstruktur (Oligopol mit starkem Kapazitätswettbewerb, Behinderung des Ausscheidens der vielfach staatlichen Gesellschaften aus dem Markt usw.) dieses Ziel im Alleingang einzelner Anbieter nicht zu erreichen ist. Voraussetzung ist daher, daß die Luftverkehrsbehörden eine koordinierte Regelung des Kapazitätsproblems ermöglichen.

Ansätze zu einer solchen Neuorientierung, der bisher das amerikanische CAB entgegenstand, haben sich inzwischen gezeigt<sup>2</sup>. Bereits 1971 hatte das CAB unter dem Druck der schwierigen Situation im amerikanischen Inlandsverkehr einer gemeinsamen Revision der Flugpläne und Einschränkung des Angebots der »domestic carrier« auf einigen transkontinentalen Linien zugestimmt<sup>3</sup>. Anfang 1974 erteilte es die Genehmigung, über ähnliche Maßnahmen im Nordatlantik-Verkehr zu verhandeln (ohne allerdings schon Ergebnisse solcher Erörterungen gutzuheißen)<sup>4</sup>.

Zu einer entsprechenden Vereinbarung kam es zunächst zwischen den beiden amerikanischen Gesellschaften PanAm und TWA und der Lufthansa. Die Zahl der angebotenen Nordatlantik-Flüge sollte ab Sommer 1974 reduziert werden, um die Auslastung der Flugzeuge zu steigern und die Kosten je verkauften Sitz-Kilometer zu senken<sup>5</sup>. Die beiden US-Gesellschaften beantragten außerdem die Erlaubnis für einen gemeinsamen Betrieb ihrer Nordatlantik-Dienste und die Poolung der Erträge<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Der in diesem Zusammenhang gegen die Genehmigung der Teilvercharterung von Liniensflugzeugen vorgebrachte Einwand britischer Nur-Charter-Gesellschaften, daß sie zu einem ruinösen Wettbewerb führen könnte, da die Linien Dumping-Raten festsetzen könnten (vgl. »The Financial Times«, London, vom 11. April 1974), scheint nicht stichhaltig zu sein. Die Kosten werden bei voller Auslastung von Charterflugzeugen pro Passagier niedriger sein als im Liniensflug. Der hohe Anteil von Niedrigpreis- bzw. Charterpassagieren läßt eine Preisdifferenzierung mit Dumpingcharakter langfristig kaum durchführbar erscheinen, weil die Tarifspanne außerordentlich groß sein müßte. Die Preisdifferenzierung war zudem auch bislang schon nur begrenzt als Mittel gegen den Charterverkehr wirksam.

Nur wenn die Kosten des Charterflugs je Passagier nicht mehr wie bisher wettbewerbsfähig niedrig sein sollten, ist mit einer »Benachteiligung« dieser Unternehmen zu rechnen. Diese muß jedoch als unausweichliche Folge des Wettbewerbs angesehen werden und sollte nicht administrativ verhindert werden.

<sup>2</sup> Dabei sind die Motive für das Verhalten des CAB nicht immer deutlich. Zwar stehen einer gemeinsamen Regelung der angebotenen Kapazitäten Bestimmungen der Anti-Trust-Gesetzgebung entgegen. Jedoch wurden wiederholt Preissenkungen, die insbesondere von europäischen Gesellschaften beabsichtigt waren, durch das CAB verhindert. Neben der Wahrnehmung der Interessen der Nutzer von Verkehrsleistungen dürfte daher auch der Schutz amerikanischer Unternehmen eine Rolle gespielt haben. Auch bei der Liberalisierung des Charterverkehrs können solche Motive von Bedeutung sein, da sich nach der starken Abnahme militärischer Aufträge die wirtschaftliche Lage der Chartergesellschaften verschlechtert hatte.

<sup>3</sup> Vgl. C. Payen, Frequency and Capacity Reductions in the United States. »ITA-bulletin«, Paris, 1973, No 24, S. 531ff. — Der auf vielen Inlandslinien der USA außerordentlich niedrige Sitzladefaktor konnte dadurch um mehr als die Hälfte gesteigert werden. Im internationalen Verkehr wurden 1973 Absprachen für die Route Newark, N. J.—San Juan P. R. zugelassen; vgl. »Internationale Transport-Zeitschrift«, Basel, Jg. 34 (1973), Nr. 34, S. 3952.

<sup>4</sup> Vgl. ebenda, Jg. 35 (1974), Nr. 18, S. 1997.

<sup>5</sup> Vgl. »Die Welt«, Hamburg, vom 18. Februar 1974. — »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 2. März 1974, S. 7.

<sup>6</sup> Vgl. »Deutsche Verkehrs-Zeitung«, Hamburg, vom 28. März 1974, S. 1.

Die größere Bereitschaft des CAB, solche Schritte zuzulassen, wurde wesentlich durch die Verteuerung, teilweise auch akute Knappheit der Treibstoffe bestimmt, die schon im November 1973 zahlreiche Gesellschaften veranlaßte, ihre Flugpläne einzuschränken oder Flüge zusammenzulegen<sup>1</sup>.

Die Verhandlungen mit der Lufthansa führten zu keinem konkreten Ergebnis. Die beiden amerikanischen Unternehmen beantragten inzwischen eine Subvention<sup>2</sup>.

Eine aktive Mithilfe der Luftverkehrsbehörden der am Nordatlantik-Verkehr beteiligten Staaten bei der Lösung der Linienprobleme scheint daher erforderlich, wenn eine Fortsetzung der bisherigen, für die Überkapazitäten der Liniengesellschaften verantwortlichen Politik dieser Unternehmen zu Lasten der öffentlichen Haushalte oder der Flugpreise auf anderen Relationen verhindert werden soll<sup>3</sup>.

#### *Fluggesellschaften vor ungewisser Zukunft*

28. Die Funktions- und Anpassungsfähigkeit der Fluggesellschaften und der Luftfahrtbehörden wird auch künftig erheblichen Belastungsproben ausgesetzt sein. Diese werden sich nicht allein auf den Nordatlantik erstrecken; eine Regelung der dortigen Probleme wird angesichts der Bedeutung dieses Gebietes allerdings vorrangiges Gewicht haben.

Die kurz- und mittelfristige Entwicklung wird weiterhin vor allem im Zeichen der Treibstoffverteuerung stehen. Auch nach den bereits eingetretenen Preiserhöhungen, die sich auf der Kostenseite der Unternehmen niederschlugen und zur Anpassung der Flugpreise zwangen, ist ein weiterer Anstieg bei diesem Kostenfaktor wahrscheinlich<sup>4</sup>.

Der Druck auf die Fluggesellschaften, ihre Produktion zu rationalisieren und eine marktgerechte Angebotspolitik zu betreiben, wird bei weiter steigenden Treibstoffpreisen anhalten. Eine Reihe von Maßnahmen wurde zu diesem Zweck bereits seit den letzten Monaten des Jahres 1973 ergriffen, wie

— Straffung der Flugpläne einzelner Gesellschaften,

— Einsatz von Flugzeugen mit niedrigem spezifischem Brennstoffverbrauch<sup>5</sup>,

<sup>1</sup> Z. B. wurden auf der Strecke London—New York von British Airways, PanAm und TWA fast ein Fünftel der gesamten angebotenen Sitzplatzkapazitäten gestrichen. Dadurch sollte etwa ein Drittel des Treibstoffverbrauchs eingespart werden. Auch zwischen London und Boston, Philadelphia und Chicago wurden Einschränkungen vorgenommen. Die Lufthansa hob u. a. ihren täglichen Dienst München/Köln—New York auf. Vgl. *«The Financial Times»*, London, vom 21. November 1973. — *«Frankfurter Allgemeine Zeitung»*, Frankfurt, vom 19. November 1973.

<sup>2</sup> Die PanAm allein forderte — als Ausgleich von Mehrkosten der Treibstoffe — eine Hilfe von 194 Mill. \$. Vgl. *«Frankfurter Allgemeine Zeitung»*, Frankfurt, vom 5. April 1974. — Inzwischen wurde der Verdacht geäußert, daß die Erlangung von Subventionen das eigentliche Ziel der Verhandlungen mit der Lufthansa gewesen sei, deren Ergebnis ohnehin durch die Anti-Trust-Politik des Department of Justice in Frage gestellt worden wäre.

<sup>3</sup> Die auf dem Nordatlantik eingetretenen Verluste wurden vielfach durch Überschüsse getragen, die in anderen Verkehrsgebieten erzielt wurden. Die Flugpreise könnten dort somit gesenkt werden, wenn das Nordatlantik-Problem gelöst würde. Dies bedingt allerdings auf Seiten der europäischen Staaten auch, daß finanzielle Hilfen für ihre Luftverkehrsgesellschaften nicht gewährt werden, um auch den privaten US-Carriern gleiche Wettbewerbschancen einzuräumen.

<sup>4</sup> Auf der IATA-Versammlung in Auckland wurde z. B. eine Steigerung der Treibstoffpreise von jährlich 50 vH in den Jahren 1974 bis 1976 für möglich angesehen; sie würde allein eine Erhöhung der Flugpreise um durchschnittlich 6 vH/Jahr erfordern (die IATA rechnet aufgrund der gegenwärtigen Betriebsbedingungen damit, daß zum Ausgleich einer zehnprozentigen Steigerung der Treibstoffkosten die Tarife um 1,2 vH angehoben werden müssen). Vgl. *«ITA-bulletin»*, Paris, 1974, No 8, S. 170.

<sup>5</sup> Als Reaktion auf die Verknappung der Flugzeugtreibstoffe wurden z. B. zahlreiche Großflugzeuge — vorwiegend B 747 —, die auf amerikanischen Inlandstrecken relativ schwach ausgelastet waren, aus dem Verkehr gezogen und durch andere Maschinen ersetzt. Andererseits wurden weniger gefragte Flüge zusammengelegt, so daß größere Flugzeuge mit niedrigerem Verbrauch je Sitzmeile in entsprechend geringerer Zahl eingesetzt werden konnten. Vgl. z. B. *«Handelsblatt»*, Düsseldorf, vom 30. April 1974. — *«The Financial Times»*, London, vom 26. Februar 1974.

- Verringerung des Treibstoffverbrauchs durch Verminderung der Fluggeschwindigkeiten,
- Neuorganisation des Verkehrs, z. B. durch verstärkte Beförderung von Luftfracht in Passagiermaschinen<sup>1</sup>.

29. Trotz solcher Maßnahmen dürfte sich die wirtschaftliche Lage des Weltluftverkehrs jedoch für die nahe Zukunft schwierig gestalten. Die Phase sinkender Flugpreise dürfte mit Rücksicht auf die Verteuerung der Treibstoffe und die Tatsache, daß gegenwärtig ins Gewicht fallende Produktivitätsfortschritte beim Fluggerät kaum noch abzusehen sind, zunächst vorüber sein. Daher sind Rückwirkungen auf die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen wahrscheinlich<sup>2</sup>. Für 1974 ist mit einer erheblichen Verringerung der Zunahme der Nachfrage zu rechnen. Eine Abschwächung auf nur 2 vH im laufenden Jahr wurde für möglich gehalten. Davon dürfte namentlich auch der Charterverkehr betroffen sein.

Für eine solche Entwicklung kommen mehrere Ursachen in Betracht:

- Infolge der erhöhten Flugpreise kann Nachfrage sowohl im Passage- wie im Luftfrachtsektor auf andere Verkehrsmittel abgelenkt werden, da die spezifischen Vorteile des Luftverkehrs an Bedeutung verlieren.
- Insbesondere im Touristik-Verkehr kann neben der Erhöhung der Flugpreise auch die Verringerung des disponiblen Einkommens und dadurch bedingte Wahl anderer Reiseziele ins Gewicht fallen.

Eine verstärkte Beachtung ökonomischer Prinzipien in der Angebotspolitik der Fluggesellschaften und eine Rationalisierung ihres Betriebs dürfte auch ihr Verhalten bei der Beschaffung von Fluggerät beeinflussen. Insbesondere wird — neben einer im Hinblick auf die erwartete geringere Expansion der Nachfrage vorsichtigeren Ausweitung der Kapazitäten — die Einführung neuer Flugzeugmuster sorgfältiger geplant werden müssen, um wirtschaftlich notwendige Abschreibungsfristen zu ermöglichen und vorschnelle Kapazitätsvergrößerungen wie in der Vergangenheit zu vermeiden. Sofern nicht eine Umrüstung der Flotten auf Maschinen mit geringerem spezifischem Treibstoffverbrauch eine Erhöhung der Nachfrage nach Flugzeugen bewirkt, muß auch der Flugzeugbau daher mit verstärkten Absatzproblemen rechnen.

<sup>1</sup> Vielfach zogen amerikanische Gesellschaften Nur-Frachter aus dem Verkehr und wickelten ihr Frachtgeschäft durch verstärkte Ausnutzung der vorhandenen Frachtkapazität von Passagiermaschinen ab. Es bleibt abzuwarten, inwieweit solche Maßnahmen sich auch längerfristig auf die Einsatzplanung der Fluggesellschaften auswirken werden.

<sup>2</sup> Vgl. für eine ausführliche Erörterung der verschiedenen Aspekte des Treibstoffproblems auch G. Desmas, *The «Scarcity» of Fuel and its Effects on Commercial Air Transport*. «ITA-bulletin», Paris, 1974, No 5, S. 97 ff.

Tabelle 18 \* - Der Linienluftverkehr 1971-1973

	Gesamtverkehr			Davon			
				Internationaler Verkehr		Inlandsverkehr	
	1971	1972	1973 <sup>a</sup>	1971	1972	1971	1972
Welt ohne VR China, einschließlich Sowjetunion <sup>b</sup>							
Mill.							
Beförderte Passagiere .....	407	443	478	.	.	.	.
Passagier-km .....	495 000	555 000	610 000	173 000	203 000	322 000	352 000
Sitzladefaktor (vH) .....	54,0	56,6	.	50,6	53,5	56,1	58,6
<u>Leistungen</u>							
Passagier-tkm .....	44 530	50 120	54 900	.	.	.	.
Ladungs-tkm .....	13 110	14 900	17 100	.	.	.	.
Post-tkm .....	2 890	2 770	2 900	.	.	.	.
Gesamtleistung (tkm) .....	60 530	67 790	74 900	24 050	27 940	36 480	39 850
Nutzladefaktor (vH) .....	49,2	51,4	.	48,9	50,9	49,4	51,8
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH							
Beförderte Passagiere .....	+ 6,3	+ 8,8	+ 7,9	+ 8,1	+ 9,1	+ 5,9	+ 8,9
Passagier-km .....	+ 7,4	+ 12,1	+ 9,9	+ 7,3	+ 17,3	+ 7,5	+ 9,6
Sitzladefaktor <sup>c</sup> .....	- 0,8	+ 2,6	.	- 2,1	+ 2,9	± 0	+ 2,5
<u>Leistungen</u>							
Passagier-tkm .....	+ 7,0	+ 12,6	+ 9,5	.	.	.	.
Ladungs-tkm .....	+ 9,8	+ 13,7	+ 14,8	.	.	.	.
Post-tkm .....	- 8,0	- 4,2	+ 4,7	.	.	.	.
Gesamtleistung (tkm) .....	+ 6,8	+ 12,0	+ 10,5	+ 7,0	+ 16,2	+ 6,6	+ 9,2
Nutzladefaktor <sup>c</sup> .....	- 1,3	+ 2,2	.	- 2,1	+ 2,0	- 0,8	+ 2,4
Welt ohne VR China und ohne Sowjetunion							
Mill.							
Beförderte Passagiere .....	329	361	.	79	86	250	275
Passagier-km .....	406 000	462 000	.	170 000	200 000	236 000	262 000
Sitzladefaktor (vH) .....	50,8	54,0	.	50,5	53,4	51,1	54,5
<u>Leistungen</u>							
Passagier-tkm .....	36 590	41 670	.	15 410	18 150	21 180	23 520
Ladungs-tkm .....	11 490	13 200	.	7 030	8 250	4 460	4 950
Post-tkm .....	2 550	2 420	.	1 180	1 090	1 370	1 330
Gesamtleistung (tkm) .....	50 630	57 290	.	23 620	27 490	27 010	29 800
Nutzladefaktor (vH) .....	46,1	48,6	.	48,9	50,8	44,0	46,7
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH							
Beförderte Passagiere .....	+ 5,8	+ 9,8	.	+ 8,2	+ 9,2	+ 5,0	+ 10,0
Passagier-km .....	+ 6,3	+ 13,6	.	+ 6,9	+ 17,5	+ 5,4	+ 10,7
Sitzladefaktor <sup>c</sup> .....	- 1,2	+ 3,2	.	- 2,2	+ 2,9	- 0,4	+ 3,4
<u>Leistungen</u>							
Passagier-tkm .....	+ 5,8	+ 13,9	.	+ 7,0	+ 17,8	+ 5,0	+ 11,0
Ladungs-tkm .....	+ 9,9	+ 14,9	.	+ 11,8	+ 17,3	+ 6,8	+ 11,0
Post-tkm .....	- 7,0	- 5,2	.	- 17,4	- 8,2	+ 4,7	- 2,6
Gesamtleistung (tkm) .....	+ 6,0	+ 13,2	.	+ 6,8	+ 16,4	+ 5,3	+ 10,4
Nutzladefaktor <sup>c</sup> .....	- 1,4	+ 2,5	.	- 2,1	+ 1,9	- 0,9	+ 2,7

<sup>a</sup>Vorläufige Angaben. - <sup>b</sup>Einschließlich Nicht-Linienverkehr der Aeroflot (unbedeutend). - <sup>c</sup>Prozentpunkte.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal. - IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal. - Eigene Berechnungen.

Tabelle 19\* - Der Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften 1971-1973

	Nordatlantik			Südatlantik		Mittelatlantik	
	1971	1972	1973	1971	1972	1971	1972
	1 000						
<b>Passagierverkehr</b>							
Linienspassagiere insgesamt ...	7 532	9 503	10 029	455	479	474	561
davon 1. Klasse .....	465	522	537	31	36	35	38
Economy-Klasse .....	7 067	8 981	9 492	424	443	439	523
Sitzplatzangebot insgesamt ...	14 946	15 948	17 364	791	920	949	1 110
davon 1. Klasse .....	1 601	1 520	.	87	101	114	126
Economy-Klasse .....	13 346	14 427	.	704	819	834	984
Sitzladefaktor insgesamt (vH).	50,4	59,6	57,8	57,5	52,1	50,0	50,5
1. Klasse (vH) .....	29,0	34,4	34,4	35,9	35,2	30,6	30,0
Economy-Klasse (vH) ...	53,0	62,2	60,1	60,2	54,2	52,7	53,1
Charterpassagiere .....	1 059	1 329	1 671	.	.	.	.
Passagiere insgesamt .....	8 591	10 832	11 700	.	.	.	.
	1 000 t						
<b>Frachtverkehr</b>							
Passagierflüge .....	217	257	288	.	.	.	.
Frachtflüge .....	229	244	272	.	.	.	.
Charterflüge .....	12	17	24	.	.	.	.
Ladung insgesamt .....	458	518	584	13	18	10	13
<b>Postverkehr</b>							
Beförderte Post .....	49	51	57	2	2	2	2
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH						
<b>Passagierverkehr</b>							
Linienspassagiere insgesamt ...	+ 4,6	+ 26,1	+ 5,5	+ 14,3	+ 5,3	+ 16,9	+ 18,3
davon 1. Klasse .....	- 3,9	+ 12,4	+ 2,9	+ 8,5	+ 14,0	+ 5,2	+ 8,3
Economy-Klasse .....	+ 5,2	+ 27,1	+ 5,7	+ 14,8	+ 4,7	+ 17,9	+ 19,0
Sitzplatzangebot insgesamt ...	+ 14,7	+ 6,7	+ 8,9	+ 18,6	+ 16,3	+ 20,1	+ 17,0
davon 1. Klasse .....	+ 9,2	- 5,0	.	+ 14,7	+ 16,3	+ 13,8	+ 10,2
Economy-Klasse .....	+ 15,4	+ 8,1	.	+ 19,1	+ 16,2	+ 21,0	+ 18,0
Sitzladefaktor insgesamt <sup>a</sup> .....	- 4,9	+ 9,2	- 1,8	- 2,1	- 5,4	- 1,4	+ 0,5
1. Klasse <sup>a</sup> .....	- 4,0	+ 5,4	± 0	- 2,0	- 0,7	- 2,4	- 0,6
Economy-Klasse <sup>a</sup> .....	- 5,1	+ 9,2	- 2,1	- 2,2	- 6,0	- 1,3	+ 0,4
Charterpassagiere .....	+ 29,7	+ 25,5	+ 25,7	.	.	.	.
Passagiere insgesamt .....	+ 7,2	+ 26,1	+ 8,0	.	.	.	.
<b>Frachtverkehr</b>							
Passagierflüge .....	+ 32,8	+ 16,8	+ 12,1	.	.	.	.
Frachtflüge .....	- 5,0	+ 7,8	+ 11,3	.	.	.	.
Charterflüge .....	+101,0	+ 43,6	+ 44,6	.	.	.	.
Ladung insgesamt .....	+ 11,5	+ 13,0	+ 12,8	+ 27,0	+ 44,0	+ 29,0	+ 29,5
<b>Postverkehr</b>							
Beförderte Post .....	+ 4,6	+ 4,8	+ 11,9	- 3,3	+ 5,4	+ 11,6	+ 13,0
<sup>a</sup> Prozentpunkte.							

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal. - "Deutsche Verkehrs-Zeitung", Hamburg. - "Neue Zürcher Zeitung", Zürich.

Tabelle 20\* - Der internationale IATA-Linienverkehr in Europa<sup>a</sup> 1970-1972

	Erbrachte Leistungen			Veränderung		
	1970	1971	1972	1969/70	1970/71	1971/72
	Mill.			vH		
Zahl der Passagiere .....	27,6	30,9	33,1	+ 10,8	+ 11,8	+ 7,1
Platzkilometer .....	40 263,6	45 370,5	51 485,4	+ 10,5	+ 12,7	+ 13,5
Passagierkilometer .....	21 441,2	24 916,4	27 445,5	+ 11,5	+ 16,2	+ 10,2
Sitzladefaktor (vH) .....	53,3	54,9	53,3	+ 0,6 <sup>b</sup>	+ 1,6 <sup>b</sup>	- 1,6 <sup>b</sup>
Durchschnittliche Reiseweite (km) ..	777	807	830	+ 0,6	+ 3,9	+ 2,9
Ladungs-tkm .....	420,1	435,0	496,0	+ 9,7	+ 3,6	+ 14,0
Post-tkm .....	47,0	49,5	54,2	+ 7,5	+ 5,1	+ 9,5

<sup>a</sup>Einschließlich Mittelmeerraum. - <sup>b</sup>Prozentpunkte.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal.

Tabelle 21\* - Betriebsergebnisse im Linienluftverkehr<sup>a</sup> 1970-1972

	1970	1971	1972 <sup>b</sup>	Veränderung		
	Mill. US-\$			1969/70	1970/71	1971/72
	Mill. US-\$			vH		
<b>Betriebseinnahmen</b>						
Passagiere .....	14 097	15 950	18 041	+ 12,1	+ 13,1	+ 13,1
Luftfracht .....	1 746	1 964	2 329	+ 6,3	+ 12,5	+ 18,6
Luftpost .....	623	601	586	+ 5,2	- 3,5	- 2,5
Linienverkehr insgesamt .....	16 466	18 515	20 956	+ 11,2	+ 12,4	+ 13,2
Charterverkehr <sup>c</sup> .....	806	927	1 009	- 6,5	+ 15,1	+ 8,8
Außerordentliche Erträge .....	541	686	763	+ 30,4	+ 26,8	+ 11,2
Betriebseinnahmen insgesamt .....	17 813	20 128	22 728	+ 10,8	+ 13,0	+ 12,9
<b>Betriebsausgaben</b>						
Flugbetrieb .....	4 652	5 278	5 833	+ 13,1	+ 13,5	+ 10,5
Wartung und Überholung .....	2 477	2 709	2 994	+ 13,5	+ 9,4	+ 10,5
Abschreibung und Amortisierung ....	1 899	2 077	2 435	+ 8,8	+ 9,4	+ 17,2
Bodenkosten <sup>d</sup> .....	2 915	3 351		+ 17,0	+ 15,0	
Passagier-Service .....	1 712	1 954	10 601	+ 18,7	+ 14,1	+ 11,6
Verkauf und Absatzförderung .....	2 641	2 909		+ 12,9	+ 10,1	
Verwaltungs- und andere Kosten ....	1 074	1 288		+ 22,7	+ 19,9	
Betriebsausgaben insgesamt .....	17 370	19 566	21 863	+ 14,3	+ 12,6	+ 11,7
<b>Betriebsergebnis</b>	+ 443	+ 562	+ 865	.	+ 26,9	+ 53,9
Anteil des Betriebsergebnisses an den gesamten Betriebseinnahmen (vH) .....	+ 2,5	+ 2,8	+ 3,8	- 3,0 <sup>e</sup>	+ 0,3 <sup>e</sup>	+ 1,0 <sup>e</sup>
Durchschnittliche Einnahmen je verkauften tkm .....	33,85 <sup>f</sup>	35,90 <sup>f</sup>	36,00 <sup>f</sup>	.	+ 6,1	+ 0,3
Durchschnittliche Ausgaben je verkauften tkm .....	32,86 <sup>f</sup>	34,90 <sup>f</sup>	35,20 <sup>f</sup>	+ 7,0	+ 6,2	+ 1,0
Durchschnittliche Ausgaben je angebotenen tkm .....	16,22 <sup>f</sup>	16,50 <sup>f</sup>	17,20 <sup>f</sup>	+ 5,8	+ 1,7	+ 4,2

<sup>a</sup>ICAO-Mitgliedsländer ohne Sowjetunion und VR China. - <sup>b</sup>Vorläufige Ergebnisse. - <sup>c</sup>"Non-scheduled traffic". - <sup>d</sup>"Station and other ground". - <sup>e</sup>Prozentpunkte. - <sup>f</sup>In US-Cents je verkauften bzw. angebotenen Tonnenkilometer.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal. - "ITA-Bulletin", Paris. - Eigene Berechnungen.