

Sichelschmidt, Henning

**Article — Digitized Version**

## Weltluftverkehr: Aufschwung von kurzer Dauer?

Die Weltwirtschaft

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Sichelschmidt, Henning (1984) : Weltluftverkehr: Aufschwung von kurzer Dauer?, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 136-145

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3535>

**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: Aufschwung von kurzer Dauer?

Von Henning Sichelschmidt

Der Aufschwung im Weltluftverkehr, der im Frühjahr 1983 begonnen hatte, setzte sich 1984 verstärkt fort<sup>1</sup>. Im internationalen Personenverkehr wurden auf wichtigen Teilmärkten die hohen Zunahmeraten der späten siebziger Jahre nahezu wieder erreicht; dabei wirkte sich u.a. die Aufwertung des amerikanischen Dollar nachfragesteigernd aus. Die Personenbeförderung auf den Inlandsstrecken entwickelte sich weniger dynamisch; das gilt vor allem für die Vereinigten Staaten. Im Unterschied dazu wurde der Luftfrachtverkehr sehr stark ausgeweitet. Im Jahr 1985 dürfte die zu erwartende Konjunkturabschwächung in den westlichen Industrieländern dazu führen, daß die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen wieder etwas langsamer expandiert. Mittelfristig könnten erhebliche Nachfragereserven erschlossen werden, wenn die Luftverkehrsmärkte auch außerhalb der Vereinigten Staaten, insbesondere in Westeuropa, liberalisiert würden.

## Kräftige Zunahme des Personenverkehrs

Der internationale Linienluftverkehr<sup>2</sup> nahm 1984 weit stärker als in den Vorjahren zu. Die Personenbeförderung der Mitgliedsunternehmen der International Air Transport Association (IATA), die etwa vier Fünftel des gesamten grenzüberschreitenden Weltluftverkehrs bestreiten, war im ersten Halbjahr 1984 um etwa 8 vH größer als im Vergleichszeitraum des Vorjahrs. Im zweiten Halbjahr dürfte der Verkehr zwar etwas langsamer gestiegen sein, doch ist die Zunahme im ganzen Jahr 1984 mit etwa 6-7 vH zu veranschlagen (Durchschnitt der Jahre 1980-1983: + 3 vH). Damit entwickelte sich der internationale Luftverkehr auch diesmal - wie überwiegend in den siebziger und frühen achtziger Jahren - im Einklang mit der Konjunktur in den westlichen Industrieländern. Die Beförderungsleistungen der Fluggesellschaften expandierten dabei wiederum erheblich rascher als das reale Bruttosozialprodukt der Industrieländer (1984: + 4 vH). Die auf den Flügen insgesamt verfügbaren Sitzplatzkapazitäten sind 1984 vermutlich erheblich besser ausgelastet worden als im Vorjahr; im ersten Halbjahr 1984 lag der Sitzladefaktor auf internationalen Linienflügen um etwa 5 vH höher als im ersten Halbjahr 1983, wobei etwa 2 vH mehr Platzkilometer angeboten wurden. Damit ist die Auslastung der Flugzeuge höher gewesen als im Zeitraum 1980-1983; auch die im langfristigen Vergleich bisher höchste Quote (1979: 63 vH) dürfte zumindest wieder erreicht worden sein.

Zu der kräftigen Verkehrszunahme trugen vor allem die Flüge auf den Nordatlantik-Strecken bei; die Zahl der Fluggäste auf diesen Strecken lag im Zeitraum Januar-Juli 1984 um 13 vH über der in den entsprechenden Monaten 1983. Zuwachsraten von deutlich über 10 vH waren dort zuletzt während des Konjunkturaufschwungs Ende der siebziger Jahre

<sup>1</sup> Vgl. auch Tabellen 29\* und 30\*. Für die vorliegende Analyse wurden vor allem Statistiken der International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal, der International Air Transport Association (IATA), Genf, der Association of European Airlines (AEA), Brüssel, und des Civil Aeronautics Board (CAB), Washington, außerdem die Fachzeitschriften Air Transport World, Stamford, Conn., Interavia, Genf, und IATA-Newsletter, Paris, sowie der ABC World Airways Guide, Dunstable, herangezogen.

<sup>2</sup> Für den Charterverkehr liegen für 1984 im wesentlichen nur die Beförderungsergebnisse der Nordatlantik-Strecken vor; vgl. Tabelle 31\*.

erzielt worden. Im Durchschnitt der Jahre 1980-1983 stieg die Zahl der Fluggäste auf den Nordatlantik-Strecken nur um 2 vH. Ausschlaggebend für die beschleunigte Zunahme des Verkehrs, die etwa Mitte 1983 begonnen hatte, war einmal der Anstieg der verfügbaren privaten Einkommen, insbesondere in den Vereinigten Staaten, wobei sich hier auch die Steuersenkung von Mitte 1983 auswirkte. Darüber hinaus führte die beträchtliche reale Aufwertung des amerikanischen Dollar dazu, daß amerikanische Touristen verstärkt Flugreisen nach Westeuropa nachfragten, weil es für sie zunehmend billiger wurde, ihren Urlaub dort zu verbringen<sup>3</sup>. Neben der günstigen Konjunktorentwicklung und dem Anstieg des Dollarkurses hatten auch die Flugpreise einen Einfluß auf das Verkehrsaufkommen. Die nach dem Konkurs der britischen Fluggesellschaft Laker Airways zeitweise eingeschränkten Niedrigpreis-Flüge wurden durch zwei neue Wettbewerber auf der Strecke London - New York wieder ausgeweitet. Die Preiskonkurrenz verschärfte sich auch im Verkehr zwischen Nordamerika und den Benelux-Ländern, nachdem neue Luftverkehrsabkommen geschlossen worden waren.

Der internationale Personenverkehr der Mitgliedsunternehmen der Association of European Airlines (AEA) innerhalb Europas<sup>4</sup> expandierte 1984 schwächer als der Verkehr auf den Nordatlantik-Strecken. Auch hier wurde aber die Zunahme des realen Bruttosozialprodukts deutlich übertroffen; diese lag in den europäischen OECD-Ländern im Vorjahresvergleich bei etwa 2 vH, während die Beförderungsleistungen auf den innereuropäischen Flugstrecken um 6 vH stiegen (Schaubild 1). Im Zeitraum 1980-1983 war die Personenbeförderung bei einem Anstieg des Bruttosozialprodukts um durchschnittlich 1 vH etwas zurückgegangen. Die Zunahme des europäischen Linienluftverkehrs der AEA-Mitglieder blieb allerdings auch 1984 noch weit hinter dem bis in die siebziger Jahre zu beobachtenden Wachstum zurück (durchschnittliche jährliche Zunahme 1970-1979: 9,5 vH).

Wie im Nordatlantik-Bereich wurde auch in Westeuropa die Nachfrage durch die flexible Preispolitik der Fluggesellschaften stimuliert. Eine wichtige Rolle spielten dabei stark ermäßigte Sondertarife, die für zahlreiche touristisch bedeutsame Relationen eingeführt worden waren, um potentielle Charterfluggäste zu veranlassen, mit Linienmaschinen zu fliegen und damit die Auslastung der Flugzeuge zu steigern; die einschränkenden Bedingungen dieser Tarife (u.a. Vorausbuchung, keine Flugunterbrechung) sind für Touristen zumeist akzeptabel. Tatsächlich wurden 1984 die angebotenen Sitzplätze im innereuropäischen Linienluftverkehr um 4 vH höher ausgelastet als im Vorjahr (jeweils Januar-September). Nachdem der Sitzladefaktor 1983 den Höchststand von 1978 und 1979 (jeweils gut 59 vH) bereits wieder erreicht hatte, dürfte er 1984 noch etwas darüber gelegen haben. Dabei wirkte sich auch aus, daß das Angebot im Zeitraum Januar-September 1984 nur um knapp 2 vH ausgeweitet worden war.

Auf anderen Hauptstrecken des internationalen Luftverkehrs dürften die Beförderungsleistungen 1984 ebenfalls beschleunigt zugenommen haben. Für die Strecken von Europa nach Ostasien ist aufgrund der kräftigen konjunkturellen Expansion in Japan zu vermuten, daß die Personenbeförderung zumindest mit der Entwicklung des gesamten internationalen Verkehrs der IATA-Gesellschaften Schritt gehalten hat. So flogen im Zeitraum Januar-Juli 1984 etwa 13 vH mehr Fluggäste von deutschen Flughäfen nach Asien als in der entspre-

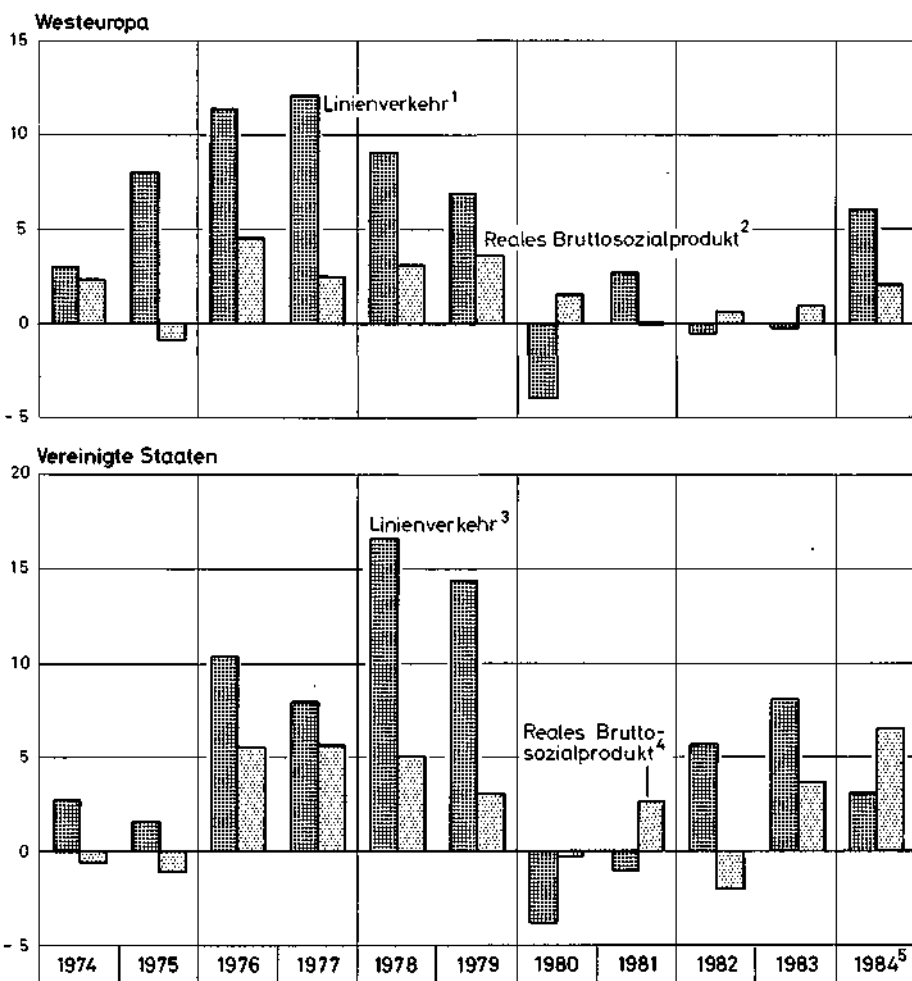
<sup>3</sup> Im ersten Quartal 1984 wurden zwischen Europa und den Vereinigten Staaten in beiden Richtungen insgesamt 15 vH mehr Fluggäste befördert als in der entsprechenden Vorjahrszeit (amerikanische Fluggäste: + 38 vH).

<sup>4</sup> Es handelt sich um den Verkehr westeuropäischer Fluggesellschaften auf ihrem europäischen Streckennetz einschließlich der Verbindungen mit dem europäischen Teil der Sowjetunion, dem Mittleren Osten bis einschließlich Iran, Nordafrika, den Kanarischen Inseln, Madeira, den Azoren und Island.

Schaubild 1

### Zur Entwicklung des Luftverkehrs Westeuropas und der Vereinigten Staaten

-Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in vH-



<sup>1</sup>Internationaler Personenverkehr der AEA-Gesellschaften innerhalb Europas (einschließlich der Verbindungen mit dem Mittleren Osten und Nordafrika). - <sup>2</sup>In Preisen und Wechselkursen von 1975. - <sup>3</sup>Inlandspersonenverkehr der amerikanischen Fluggesellschaften. - <sup>4</sup>In Preisen von 1972. - <sup>5</sup>Geschätzt.



chenden Vorjahrsperiode. Allerdings dürften die IATA-Gesellschaften Marktanteile verloren haben, weil auf den genannten Strecken der Wettbewerb von Fluggesellschaften Hongkongs, Singapurs oder Südkoreas, die nicht der IATA angehören, besonders intensiv ist. Das Vordringen der neuen Konkurrenten veranlaßte die IATA-Gesellschaften, nun auch im Verkehr mit Japan ermäßigte Tarife anzubieten. Aus dem gleichen Grund wurden die bereits seit längerem geltenden Sondertarife für Flüge nach Süd- und Südostasien weitgehend stabil gehalten.

Auf den Routen über den Mittel- und Südatlantik – besonders wichtig sind hierbei vor allem die Flugverbindungen von Europa nach Lateinamerika – entwickelte sich die Zahl der Fluggäste 1984 ebenfalls besser als in den vorhergegangenen Jahren. Unter dem Einfluß von Rezession und Zahlungsbilanzproblemen vieler lateinamerikanischer Länder war das Verkehrsaufkommen 1983 stark zurückgegangen. Im Zeitraum Januar-Juli 1984 flogen dagegen 4 vH mehr Passagiere auf diesen Strecken als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Dabei nahm der Mittelatlantik-Verkehr, der sowohl die Verbindungen mit dem Karibischen Raum als auch mit der Westküste Südamerikas umfaßt und 1983 eine etwa ebenso große Zahl von Fluggästen verzeichnete wie die Südatlantik-Routen, kaum zu. Der Wiederanstieg der Fluggastzahlen im Verkehr mit Lateinamerika konnte aber die Abnahme in den Vorjahren nicht ausgleichen; hinzuweisen ist auch darauf, daß bis Ende der siebziger Jahre zumeist zweistellige Zuwachsraten erzielt wurden.

Im Inlandsverkehr haben die Beförderungsleistungen auf Linienflügen 1984 insgesamt deutlich schwächer zugenommen als der internationale Luftverkehr. Die Personenbeförderung innerhalb der Vereinigten Staaten, auf die reichlich die Hälfte des Binnenverkehrs aller Länder entfällt (ohne Sowjetunion: 70 vH), war in der Periode Januar-September 1984 nur um etwa 3 vH umfangreicher als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Im Jahr 1983 hatten die Verkehrsleistungen noch um knapp 8 vH über denen des Vorjahrs gelegen.

Ursache dieser im Vergleich zu früheren Jahren überraschenden Entwicklung dürfte einmal die Wechselbeziehung zwischen nationalem und internationalem Luftverkehr gewesen sein. Infolge des starken Anstiegs des Dollarkurses unternahmen weit mehr Amerikaner als bisher Auslandsreisen; im ersten Quartal 1984 wurden fast 30 vH mehr Flugreisen nach ausländischen Reisezielen (außer nach Westeuropa vor allem nach Ostasien, Mittelamerika und der Karibik) gebucht als im ersten Quartal 1983. Damit im Zusammenhang dürfte sich die Nachfrage nach inneramerikanischen Flugreisen vermindert haben. Der Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten nahm 1984 wahrscheinlich aber auch deshalb langsamer zu, weil die ermäßigten Tarife, durch die im beginnenden Konjunkturaufschwung Anfang 1983 die noch schwache Nachfrage nach Inlandsflügen angeregt wurde, teilweise suspendiert und andere Flugpreise erhöht worden waren. Die amerikanischen Fluggesellschaften hielten angesichts der günstigen Konjunkturlage eine Verkaufsstrategie, die sich in erster Linie auf Niedrigpreise stützte, offensichtlich nicht mehr für erforderlich. Da auch mehr Personen zu den erheblich höheren Normaltarifen flogen – deren Anteil erhöhte sich bis Anfang 1984 auf 25 vH –, waren bei den Major Carriers (Unternehmen mit mehr als 1 Mrd. US-\$ Jahresumsatz) die Einnahmen je Passagiermeile im ersten Quartal 1984 mit 12,4 US-Cents um gut 15 vH höher als im entsprechenden Vorjahrsquartal; in den Vorjahren hatten diese dagegen stark abgenommen. Die Einnahmen der großen amerikanischen Fluggesellschaften stiegen 1984 je Meile im Durchschnitt erheblich stärker als die inländischen Preise insgesamt. Allerdings sank die Auslastung des Sitzplatzangebots, das erheblich erweitert worden ist (teilweise durch Wiederinbetriebnahme von Flugzeugen). Dies dürfte ein Indiz dafür sein, daß die Erwartungen in bezug auf die Nachfrageentwicklung zu optimistisch waren. Vermutlich wird es daher zu einer erneuten Änderung der Preispolitik kommen. Im Verlauf von 1984 reduzierten verschiedene amerikanische Fluggesellschaften immer dann einzelne Flugpreise, wenn ihnen Konkurrenten (vor allem neugegründete Unternehmen) das Verkehrsaufkommen bestimmter Strecken streitig zu machen suchten; dabei wurde allerdings meistens die Zahl der zu niedrigen Tarifen angebotenen Plätze limitiert.

## Anhaltend starke Expansion des Frachtverkehrs

Der Luftfrachtverkehr entwickelte sich seit der Jahresmitte 1983 außerordentlich dynamisch. Die zu beobachtende kräftige Zunahme spiegelte die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung in den westlichen Industrieländern und die damit verbundene beschleunigte Ausweitung des Welthandels wider; besondere Bedeutung kam dabei dem erheblichen Importanstieg der Vereinigten Staaten zu. Die von den amerikanischen Fluggesellschaften im ersten Halbjahr 1984 auf nationalen und internationalen Strecken erbrachten Beförderungsleistungen stiegen im Vorjahrsvergleich um gut 17 vH (zweites Halbjahr 1983: + 13 vH). Damit konnte der Rückgang in den Jahren 1980-1982, der durch die Rezession, aber auch durch kosteninduzierte Preissteigerungen verursacht worden war, sogar mehr als ausgeglichen werden. Der Luftfrachtverkehr der westeuropäischen Unternehmen wurde im Zeitraum Januar-September 1984 ebenfalls um etwa 17 vH ausgeweitet, nachdem sich die Zunahmerate auch während der Rezession 1980-1982 lediglich auf durchschnittlich 3 vH abgeschwächt hatte und 1983 bereits wieder ein Anstieg um 13 vH erreicht worden war.

Das Konjunkturgefälle zwischen den Vereinigten Staaten und der übrigen Welt wirkte sich vor allem auf den Nordatlantik-Verkehr aus; außerdem hatte die Aufwertung des US-Dollar zur Folge, daß die Importe der Vereinigten Staaten erheblich anstiegen und sich die Exporte nach Westeuropa stark gedämpft entwickelten. Im Einklang damit nahm die Luftfrachtbeförderung in westlicher Richtung wesentlich stärker zu als in östlicher Richtung (Januar-Juli 1984: + 34 verglichen mit nur + 6 vH); 1983 überwog erstmals der westgehende Verkehr. Ein ähnliches Bild bot der Frachtverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den ost- und südostasiatischen Ländern. Die gesamte Frachtbeförderung durch amerikanische Unternehmen wurde in der Periode Januar-August 1984 um ein reichliches Viertel ausgeweitet; dabei stiegen wiederum die Transporte nach Nordamerika besonders kräftig an.

Der Luftfrachtverkehr zwischen Europa und Ostasien entwickelte sich 1984 ebenfalls wesentlich dynamischer als vordem. Auf zahlreichen anderen interkontinentalen Routen, so etwa über den Mittel- und Südatlantik, zwischen Europa und Afrika sowie zwischen Nordamerika und Mittel- bzw. Südamerika, war die Beförderung von Frachtgütern 1983 nur schwach ausgeweitet worden oder sogar zurückgegangen, und zwar dies vor allem, wo lateinamerikanische Länder beteiligt waren, die ihre Importe einschränken mußten. Ähnlich wie im Personenverkehr konnten aber 1984 die Schwächetendenzen, zumindest im Verkehr mit Lateinamerika, überwunden werden (Mittelatlantik-Verkehr + 30 vH, Südatlantik-Verkehr + 10 vH, jeweils Januar-Juli 1984 gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum). Sehr günstig entwickelte sich auch der Luftfrachtverkehr innerhalb einzelner Regionen. In den Vereinigten Staaten expandierten die Transportleistungen um 11 vH und in Europa, dessen Luftfrachtverkehr von geringer Bedeutung ist, um gut 12 vH (nur AEA-Gesellschaften).

Auch auf den Frachtverkehr gingen von der Preispolitik der Anbieter merkbliche Impulse aus. Schon 1983 war das Rateniveau (in US-\$) im Weltdurchschnitt niedriger als im Vorjahr; so bei Stückgutendungen (bis zu 45 kg) im internationalen Verkehr um etwa 3 vH. Die sinkende Preistendenz dürfte sich auch 1984 fortgesetzt haben. Dahinter verbergen sich aber recht unterschiedliche Entwicklungen in einzelnen Relationen, die u.a. von der Nachfrage und der Dollaraufwertung bestimmt wurden, aber auch auf angebotsbedingte Faktoren zurückzuführen waren. Das ungleichmäßige Verkehrsaufkommen auf den Nordatlantik-Strecken veranlaßte die Anbieter, auch die Frachtraten nach Verkehrsrichtungen zu differenzieren. So stand einem leichten durchschnittlichen Ratenanstieg bei Transporten in die Vereinigten Staaten eine Ratensenkung bei Transporten in umgekehrter Richtung gegen-

über. Es wurde versucht, den für die europäischen Importeure ungünstigen Preiseffekten der Dollaraufwertung auf die Frachtraten in europäischen Währungen entgegenzuwirken. Auch war die Auslastung der Flüge in östlicher Richtung relativ gering, so daß zusätzliche Ladung die Erlöse verbessern konnte. Infolge der starken Zunahme des Personenverkehrs auf diesen Strecken, der vor allem mit Großflugzeugen abgewickelt wird, wurden nämlich mehr Flüge angeboten, so daß auch erheblich mehr Laderaum zur Verfügung stand. Die Kalkulation der Frachtraten bei diesen Großflugzeugen, die gleichzeitig Passagiere und Luftfracht befördern, basiert zumeist darauf, daß nur die speziellen Kosten der Ladungsmithnahme berücksichtigt werden. Diese Kosten, im wesentlichen Akquisitions-, Ein- und Ausladekosten sowie der Kraftstoffmeherverbrauch, sind vergleichsweise gering. Das Vordringen der Großflugzeuge kann auch als die Hauptursache dafür angesehen werden, daß die realen Luftfrachtraten bereits seit Jahren tendenziell gesunken sind: In den beiden letzten Jahren resultierten aus der großen Variationsbreite der Preisgestaltung bei solchen Anbietern auch Wettbewerbsprobleme für die Fluggesellschaften, die nur Frachtflüge anbieten und darauf angewiesen sind, ihre vollen Kosten durch den Frachtverkehr zu decken. Dieser Preiswettbewerb hat auch das amerikanische Unternehmen "Flying Tiger Line" veranlaßt, sich weitgehend aus dem Verkehr über den Nordatlantik zurückzuziehen; dort hat seit 1983 der Marktanteil amerikanischer Fluggesellschaften am Luftfrachtverkehr abgenommen.

### **Ertragslage der Fluggesellschaften weiter verbessert**

Die Ertragslage der Fluggesellschaften hat sich 1984 weltweit verbessert. Nach vorläufigen Schätzungen dürften die IATA-Mitgliedsunternehmen 1984 im internationalen Linienverkehr einen Gewinn (nach Zinsen und Steuern) von insgesamt etwa 750 Mill. US-\$ erzielen, nach Verlusten von jeweils fast 2 Mrd. US-\$ in den Jahren 1980-1982 (Verlust 1983: 300 Mill. US-\$). Auch die amerikanischen Fluggesellschaften, die 1980-1982 noch sehr große Verluste hinnehmen mußten, verbuchten wieder erhebliche Gewinne. Auf ein Betriebsdefizit (nach Abzug von Abschreibungen, aber vor Zinsen und Steuern) von 554 Mill. US-\$ im ersten Halbjahr 1983 folgte im zweiten Halbjahr ein Betriebsüberschuß von 860 Mill. US-\$, der sich auf 920 Mill. US-\$ im ersten Halbjahr 1984 vergrößerte (dabei sind die Erträge saisonbedingt in der ersten Jahreshälfte geringer als danach). Diese starke Zunahme erlaubte es den Unternehmen, etwa ab Mitte 1983 die Zinsen wieder voll zu erwirtschaften. Nach Abzug der Steuern verblieb den Unternehmen ein Gewinn von 422 Mill. US-\$ (zweites Halbjahr 1983), der allerdings auch die Ergebnisse von Transaktionen enthält, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem eigentlichen Flugbetrieb stehen. Auch für den Zeitraum Januar-Juni 1984 wurde mit 334 Mill. US-\$ ein beträchtlicher Gewinn ausgewiesen<sup>5</sup>. Die nicht-amerikanischen Fluggesellschaften konnten bereits 1982 Betriebsüberschüsse von insgesamt 550 Mill. US-\$ erzielen; diese nahmen 1983 auf etwa 1,7 Mrd. US-\$ zu. Dazu trug bei, daß auch verschiedene Unternehmen, so die Air France und die Sabena, die seit mehreren Jahren Defizite verzeichneten, 1983 erstmals wieder Überschüsse aus dem Flugbetrieb erzielten.

### **1985: Schwächere Entwicklung des Weltluftverkehrs**

Die für 1985 erwartete konjunkturelle Abschwächung in den westlichen Industrieländern wird voraussichtlich zur Folge haben, daß der Anstieg der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen geringer sein wird. Davon dürften sowohl der Personenverkehr als auch der Luft-

<sup>5</sup> Die Unternehmen, für die keine Angaben für das erste Halbjahr 1984 vorliegen, wiesen im ersten Halbjahr 1983 einen Betriebsüberschuß von 11 Mill. US-\$ aus (nach Zinsen und Steuern einen Verlust von 49 Mill. US-\$).

frachtverkehr betroffen sein. Auf den Flugstrecken von und nach den Vereinigten Staaten wird die Nachfrage nach Personen- und Gütertransporten zudem kaum mehr zusätzliche Impulse von einer Höherbewertung des US-Dollar erhalten. Auch die Expansion des Binnenverkehrs in den Vereinigten Staaten wird im Jahr 1985 wohl weiter an Schwung verlieren. Auf den Routen über den Nordatlantik und innerhalb Europas dürfte die Verkehrszunahme 1985 wieder etwas geringer sein; das gilt auch für den Pazifik-Verkehr. Das Verkehrsaufkommen auf den übrigen internationalen Flugstrecken, zu dem überwiegend die Beförderung von Personen und Frachtsendungen aus den Industrieländern beiträgt, wird voraussichtlich im Einklang mit der konjunkturellen Entwicklung ebenfalls weniger kräftig zunehmen als noch 1984.

Die IATA-Mitglieder wollen ihr Sitzplatzangebot auf internationalen Linienflügen 1985 nur im Ausmaß des von ihnen erwarteten Nachfrageanstiegs ausweiten. Damit würden sie zwar wichtige Voraussetzungen dafür schaffen, daß ihre Kapazitäten auch künftig so gut wie 1984 ausgelastet sind und sich ihre Ertragslage weiter bessert; doch dürften vor allem ostasiatische, nicht der IATA angehörende Fluggesellschaften bestrebt sein, ihren Marktanteil weiter zu erhöhen. Vor allem im Verkehr zwischen Westeuropa und Ostasien ist so auch künftig mit einem Druck auf die Flugpreise zu rechnen.

### **Kaum Fortschritte bei der Liberalisierung der internationalen Luftverkehrsmärkte**

Im Jahr 1984, in dem die Verkehrsleistungen im Weltluftverkehr wieder beschleunigt zunahmen, haben sich die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen für die Arbeit der Fluggesellschaften kaum verändert. In den Vereinigten Staaten sind von der durchgreifenden Liberalisierung der Luftverkehrspolitik, die Ende der siebziger Jahre erfolgte, starke belebende Impulse auf den Flugverkehr ausgegangen. In Westeuropa wurden bei dem zunehmend verlangten Abbau wettbewerbshemmender Vorschriften kaum Fortschritte erzielt. Die meisten Regierungen sind nach wie vor nicht bereit, das seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs bestehende System weitgehender administrativer Kontrolle des Marktzugangs, der Preisbildung sowie der angebotenen Kapazitäten aufzugeben<sup>6</sup>. Dies wäre aber die Voraussetzung dafür, daß die Effizienz des Luftverkehrssystems gesteigert wird, weil die Anbieter mehr als bislang gezwungen werden, die von den Nachfragern gewünschten Verkehrsleistungen mit möglichst geringen Kosten zu erbringen. Lediglich vom Vereinigten Königreich und von den Benelux-Ländern sind Schritte unternommen worden, um deutlich mehr Preisflexibilität als bislang zu erreichen; durch den Abschluß eines neuen, liberalen britisch-niederländischen Abkommens im Juni 1984 sind gewisse Preissenkungen für inner-europäische Flüge ermöglicht worden. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften legte im März 1984 ein zweites Memorandum<sup>7</sup> mit umfangreichen Vorschlägen für eine flexiblere Gestaltung des bestehenden Luftverkehrssystems der EG-Länder vor.

<sup>6</sup> Vgl. Henning Sichel Schmidt, Wettbewerb statt staatlicher Regulierung – Wege zu einem besseren Luftverkehrssystem in Europa. Institut für Weltwirtschaft, Kieler Diskussionsbeiträge, 100, Kiel, August 1984.

<sup>7</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Fortschritte auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrspolitik. Memorandum Nr. 2, Brüssel, 15. März 1984 (KOM(84) 72endg.). Vorausgegangen war 1979 ein erstes Memorandum, das bislang lediglich zur Verabschiedung einer EG-Richtlinie „über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten“ (Amtsblatt der EG, Luxemburg, Nr. L 237 vom 26. August 1983) geführt hatte. Mit dieser Richtlinie wird angestrebt, die Kontrollen des Marktzugangs für Luftverkehrsunternehmen der EG-Länder, die im Verkehr zwischen solchen Ländern tätig sind, etwas zu lockern. Die einzelnen EG-Mitgliedsländer sollen Betriebsgenehmigungen für grenzüberschreitende Fluglinien, die freilich nicht die verkehrsstärksten Hauptflughäfen (wie London, Paris, Frankfurt, Düsseldorf, München, Mailand, Rom, Brüssel, Amsterdam und Kopenhagen) berühren dürfen, unter bestimmten Voraussetzungen etwas großzügiger als bislang erteilen.



## Unzureichende Vorschläge der EG-Kommission zur Reform der Luftverkehrspolitik

In diesem Memorandum wird unter anderem vorgeschlagen, die Regulierung der Preise und der angebotenen Kapazitäten im Linienverkehr zwischen den EG-Mitgliedsländern etwas zu lockern, Subventionen an Fluggesellschaften einzuschränken und die allgemeinen Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags auch auf den Luftverkehr anzuwenden. Die Regierungen sollen freilich auch weiterhin die von den Fluggesellschaften für ihre Leistungen geforderten Preise ausdrücklich genehmigen; sie werden sogar aufgefordert, "sicherzustellen, daß die ... Flugtarife ... in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des antragstellenden Luftverkehrsunternehmens ... stehen ... (und) genügend Einnahmen verschaffen, um die unmittelbaren Betriebskosten jedes einzelnen Luftverkehrsunternehmens ... zu decken ...". Während aber im bisherigen System stets jeder einzelne Tarif, der auf einer internationalen Flugstrecke angewendet werden sollte, von beiden beteiligten Staaten gebilligt werden mußte, sieht der Vorschlag der Kommission vor, daß die Regierungen auch Tarifmargen vereinbaren oder genehmigen können.

Während sich aber beispielsweise im internationalen Straßengüterverkehr der EG-Länder, wo schon seit langem Margentarife angewendet werden, die Preise innerhalb der Margen frei bilden können, sollen sich die beiden jeweils an einer internationalen Fluglinie beteiligten Staaten darüber abstimmen, ob die Tarife dieser Fluglinie innerhalb der Margen von den Unternehmen

- völlig frei,
- insoweit frei, als nicht beide Staaten einem Flugpreis widersprechen ("Verfahren der doppelten Ablehnung"),
- oder nach Genehmigung allein durch den Herkunftsstaat des Verkehrs ("Ursprungsland-Regel")

festgesetzt werden dürfen. Nur Tarife außerhalb der Margen müßten nach wie vor bilateral genehmigt werden. Überdies sollen Flugtarife bzw. Tarifmargen einseitig durch eine der beiden beteiligten Regierungen in Kraft gesetzt werden können, solange auf der betreffenden Flugstrecke nicht bereits zwei Tarifmargen (ohne bzw. mit Benutzungsbeschränkungen) gelten, denen die Behörden des anderen Landes zugestimmt haben oder zustimmen wollen; diese Margen müssen eine Mindestspanne für die erlaubten Flugpreise einräumen. Ein preispolitisch liberal eingestellter Staat könnte also einem diesbezüglich weniger großzügigen Partnerstaat damit drohen, niedrige Tarife einseitig zu genehmigen und auf diese Weise seine Zustimmung zu Preissenkungen erzwingen. Im gegenwärtigen Luftverkehrssystem ist dies nicht möglich; denn derzeit hat jede beteiligte Regierung ein Vetorecht gegenüber jedem von ausländischen Fluggesellschaften vorgeschlagenen Tarif. Die EG-Richtlinie würde die Preisbildung freilich nur in sehr geringem Maße liberalisieren, da auch einseitig festgelegte Tarife den erwähnten allgemeinen Grundsätzen der Kostendeckung entsprechen müßten und überdies Preissenkungen nur im Ausmaß der festgelegten Spanne und - falls der Partnerstaat auf der "Ursprungsland-Regel" besteht - nur für den ausgehenden Verkehr erreicht werden könnten. Preissenkungen, die über die unteren Grenzen der Tarifmargen hinausgehen sollen, könnten aber nach wie vor nur von beiden Staaten einvernehmlich genehmigt werden.

Die EG-Kommission will ferner Einfluß auf die bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedsländern nehmen, um das Angebot im westeuropäischen Linienluftverkehr flexibler zu gestalten. Fluggesellschaften aus EG-Mitgliedsländern sollen danach nicht länger staatlich gezwungen werden können, für gemeinsam beflogene Strecken eine Angebots- und Einnahmeverteilung zu vereinbaren. Außerdem ist vorgesehen, die Anpassung

des Sitzplatz- und Frachtraumangebots an Nachfrageveränderungen nicht mehr zu reglementieren; dies allerdings nur so lange, wie der Verkehrsanteil der Fluggesellschaften des eigenen Landes nicht unter 25 vH sinkt. So soll den relativ leistungsfähigeren Unternehmen des westeuropäischen Luftverkehrs die Chance eröffnet werden, ihren Marktanteil entsprechend ihren Wettbewerbsvorteilen auszuweiten. Damit würden marktwirtschaftliche Prinzipien aber nach wie vor in viel zu geringem Maße beachtet, zumal nur der bilaterale Verkehr zwischen EG-Ländern für dort bereits zugelassene Fluggesellschaften liberalisiert und dabei ineffizienten Unternehmen eine gewisse Besitzstandsgarantie gegeben würde.

Nach den Vorschlägen der EG-Kommission würden die Regierungen wesentliche Einflußmöglichkeiten behalten, um ihre nationalen Fluggesellschaften durch Preiseingriffe und Angebotsrestriktionen vor dem Wettbewerb ausländischer Unternehmen zu schützen. Die Kommission befürchtet allerdings, daß die Regierungen versucht sein könnten, die Existenz nicht ausreichend konkurrenzfähiger Fluggesellschaften notfalls auch noch mit Hilfe von Subventionen zu sichern. Da sich vermutlich alle oder doch die meisten westeuropäischen Länder in dieser Hinsicht ähnlich verhalten würden, könnte "jede Zunahme des Wettbewerbs zwischen Fluggesellschaften ... zu einem Subventionswettlauf führen". Um dies zu vermeiden, hat die Kommission vorgeschlagen, Beihilfen, deren Hauptziel darin besteht, die Betriebsverluste einer Fluggesellschaft auszugleichen, normalerweise nicht zu genehmigen. Als Ausnahmen sollen indessen unter anderem vorübergehende Subventionen im Rahmen von Sanierungsprogrammen und Subventionen für den Betrieb reiner Inlandsstrecken in Betracht kommen. Berücksichtigt man die Erfahrungen auf anderen Gebieten, dann muß man aber befürchten, daß die Verlagerung der Kompetenzen auf die Kommission nicht dazu führt, daß die Beihilfen durchgehend eingeschränkt werden, sondern allein dazu, daß nationale durch supranationale Subventionspolitik ersetzt wird und möglicherweise noch an Bedeutung zunimmt.

Die EG-Kommission hat außerdem vorgeschlagen, das Verhältnis der westeuropäischen Fluggesellschaften untereinander durch eine wettbewerbsrechtliche Verordnung<sup>8</sup> auf eine neue Basis zu stellen. Danach sollen die Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags künftig auch auf den Luftverkehr angewendet werden. Nach dem Verordnungsentwurf wären im internationalen Verkehr insbesondere Vereinbarungen der Linienfluggesellschaften über Preise, Angebotsmengen und Flugtermine sowie über die Aufteilung von Einnahmen aus gemeinsam beflogenen Strecken grundsätzlich nicht mehr zulässig. Aber auch nach Erlaß einer solchen Verordnung könnten die Wettbewerbsbestimmungen des EWG-Vertrags allenfalls beschränkt angewendet werden; denn angesichts der umfassenden staatlichen Marktregulierung haben die Unternehmen kaum Möglichkeiten, selbständig Preise, Kapazitäten usw. festzusetzen. Sie sind auch bei Verzicht auf Absprachen untereinander stets auf behördliche Genehmigungen angewiesen und werden durch die staatlichen Luftverkehrsabkommen gezwungen, "aufeinander Rücksicht (zu) nehmen, damit nicht ihr beiderseitiger Fluglinienverkehr ungebührlich beeinträchtigt wird". Die angestrebten Wettbewerbsregeln könnten jedoch dann Bedeutung erlangen, wenn sich die westeuropäischen Regierungen aus der Regulierung der Luftverkehrsmärkte zurückziehen würden.

Die Vorschläge der EG-Kommission zur Luftverkehrspolitik sind, gemessen an marktwirtschaftlichen Leitvorstellungen, unzureichend, und zwar vor allem deshalb, weil der Markt-

---

<sup>8</sup> Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Vorschlag für die Verordnung (EWG) des Rates über die Anwendung der Artikel 85 und 86 EWG-Vertrag auf den Luftverkehr (für Unternehmen geltende Wettbewerbsregeln). Brüssel, 31. Juli 1981 (KOM(81) 396endg.).

zugang für neue Unternehmen kaum erleichtert wird. In den Vereinigten Staaten wurden die vielleicht wichtigsten Verbesserungen des Luftverkehrsangebots von den zahlreichen Fluggesellschaften durchgesetzt, die seit der Deregulierung neu entstanden sind. Die Tarifpolitik dieser Unternehmen hat zu einem starken Preisdruck geführt. Die neuen Anbieter setzen oft gebrauchte gekaufte Flugzeuge ein, verzichten auf aufwendige Buchungsbüros und bevorzugen weniger frequentierte und damit billigere Flugplätze. Dadurch wurden schließlich auch die etablierten Unternehmen gezwungen, ihre Kosten und Preise zu reduzieren. Dies alles ist nur möglich geworden, weil im Mittelpunkt der Reform in den Vereinigten Staaten die Öffnung der Luftverkehrsmärkte für neugegründete Unternehmen stand. Davon ist aber in dem Memorandum der EG-Kommission, wie auch bereits in dem Memorandum von 1979, fast überhaupt nicht die Rede. Eine Erleichterung des Marktzugangs für neugegründete Fluggesellschaften wird bislang nur in der EG-Richtlinie zum Regionalluftverkehr vorgesehen. Aber selbst dort wird neuen Unternehmen im Grunde nur gestattet, solche Strecken zu befliegen, an denen die etablierten Unternehmen kein Interesse haben. Allerdings fürchten die nationalen Fluggesellschaften vieler Länder einen schärferen Wettbewerb offensichtlich auch dann, wenn dieser auf die traditionell in der Branche tätigen Unternehmen beschränkt bleibt. Solchen Befürchtungen hat die Kommission offenbar dadurch zu begegnen versucht, daß sie zahlreiche Besitzstandsgarantien in ihre Vorschläge aufgenommen hat. Diese Garantien manifestieren sich nicht nur in dem Mindestanteil von 25 vH des Verkehrs, sondern auch in der Vorschrift, nach der die Flugtarife die Kosten „jedes einzelnen“ – also auch eines noch so ineffizienten – Luftverkehrsunternehmens decken müßten; damit soll offensichtlich verhindert werden, daß einzelne besonders leistungsfähige Wettbewerber ihren Marktanteil vergrößern und einen Druck auf die Preise ausüben können. Die Verwirklichung der EG-Vorschläge ließe bedeutsame Verbesserungen des westeuropäischen Luftverkehrsystems kaum erwarten. Insbesondere wäre mit einem verschärften Preiswettbewerb auch längerfristig nicht zu rechnen. Durch die von der EG-Kommission empfohlenen Maßnahmen würde im wesentlichen die behördliche Regulierung der westeuropäischen Luftverkehrsmärkte nur modifiziert, jedoch käme es nicht zu einer durchgreifenden Liberalisierung der Märkte. Wenn eine umfassende gemeinsame „Deregulation“ der westeuropäischen Luftverkehrsmärkte z.Z. nicht möglich ist, sollte zumindest angestrebt werden, durch Vereinbarungen zwischen einzelnen Ländern mehr Freiräume zu schaffen.