

Sichelschmidt, Henning

**Article — Digitized Version**

## Weltluftverkehr: Flexible Angebotspolitik und anhaltende Nachfrageexpansion

Die Weltwirtschaft

**Provided in Cooperation with:**

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

*Suggested Citation:* Sichelschmidt, Henning (1979) : Weltluftverkehr: Flexible Angebotspolitik und anhaltende Nachfrageexpansion, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 165-174

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3536>

**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: Flexible Angebotspolitik und anhaltende Nachfrageexpansion

Von Henning Sichelschmidt

Im Weltluftverkehr konnte 1979 wie bereits im Vorjahr<sup>1</sup> eine recht kräftige Zunahme der Verkehrsleistungen erzielt werden. Daran war der Linienverkehr wiederum stärker beteiligt als der Bedarfsluftverkehr. Die anhaltende Expansion war vor allem im ersten Halbjahr auf konjunkturelle Faktoren zurückzuführen, wurde aber – besonders in den Vereinigten Staaten – auch durch eine flexible Preis- und Angebotspolitik gefördert. Zwar wurden die Tarife generell weiter erhöht, doch versuchten die Fluggesellschaften zugleich, durch gezielte Preisermäßigungen in möglichst großem Umfang auch die relativ preiselastische Nachfrage zu gewinnen. Auf diese Weise konnte die Kapazitätsauslastung im Linienverkehr verbessert werden. Allerdings haben sich die Betriebsgewinne der Fluggesellschaften 1979 gegenüber dem Vorjahr vielfach verringert.

Zu der größeren Preisflexibilität hat insbesondere die neue, stärker wettbewerbsorientierte Luftverkehrspolitik der amerikanischen Regierung beigetragen. Diese Politik hat die amerikanischen Fluggesellschaften veranlaßt, die Angebotsstruktur besser an die Nachfrage der verschiedenen Käufergruppen anzupassen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen konnte bislang zum großen Teil im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten bewältigt werden. Mittel- und längerfristig werden aber Kapazitätserweiterungen – sowohl bei den Luftflotten als auch bei den Flughäfen – notwendig sein. Daneben muß weiterhin mit steigenden Treibstoffpreisen gerechnet werden, so daß künftig auch im Bereich der ermäßigten Tarife die Flugpreise eher wieder steigen werden.

## Kräftige Zunahme der Verkehrsleistungen

Der Linienluftverkehr hat 1979 erneut um mehr als 10 vH gegenüber dem Vorjahr zugenommen<sup>2</sup>. Die Steigerung ist damit zwar etwas geringer als 1978, liegt aber erheblich über den Zuwachsraten früherer Jahre (vgl. Tabelle 1). Ein vergleichbarer Anstieg war vorher zuletzt 1973 zu beobachten<sup>3</sup>. In der Zwischenzeit hatten sich vor allem Treibstoffverteuerungen, die in den Flugpreisen weitergegeben wurden, dämpfend auf den Luftverkehr ausgewirkt. Von den beiden Hauptkomponenten der Gesamtleistung<sup>4</sup> – Passagier- und

<sup>1</sup> Zur Entwicklung 1978 vgl. H. Sichelschmidt, *Weltluftverkehr 1978: Verstärkte Expansion bei zunehmendem Preiswettbewerb*. „Die Weltwirtschaft“, 1978, H. 2, S. 165-176.

<sup>2</sup> Diesen Schluß lassen die Informationen für die ersten sieben bzw. acht Monate 1979 zu. Danach nahm beispielsweise die Zahl der geleisteten Passagierkilometer bei den elf größeren Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten („Trunk Lines“) um 12,4 vH, bei den Gesellschaften Lufthansa um 14,8 vH, British Airways um 16,8 vH, Air Canada um 18,3 vH, Air France um 11,9 vH, Qantas (Australien) um 26,9 vH, Japan Airlines (bis Mai) um 19,5 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum zu. Vgl. „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16 (1979), No. 10, S. 13; No. 11, S. 19 f.

<sup>3</sup> Die statistischen Angaben beziehen sich, soweit keine Ausnahmen vermerkt sind, auf alle Mitgliedstaaten der International Civil Aviation Organization (ICAO).

<sup>4</sup> Als Gesamtleistung definiert die ICAO die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transporte im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr.

Tabelle 1 - Indikatoren zum Weltluftverkehr<sup>1</sup> 1975-1979

	1975	1976	1977	1978	1978	1979
					Jan.-Aug.	
	Mill.					
Beförderte Passagiere .....	534	576	610	685	.	.
darunter Vereinigte Staaten <sup>2</sup> .....	167	182	195	220	147	163
Passagierkilometer .....	697 000	762 000	818 000	934 000	.	.
darunter Vereinigte Staaten <sup>2</sup> .....	257 000	284 000	304 000	348 000	234 000	263 000
Luftfracht (t) .....	8,7	9,3	10,0	10,8	.	.
Luftfracht (tkm) .....	19 370	21 450	23 620	26 390	.	.
darunter Vereinigte Staaten <sup>2</sup> .....	5 240	5 590	5 920	5 960	3 870	3 800
Luftpost (tkm) .....	2 900	3 030	3 180	3 310	.	.
Gesamtleistung (tkm) .....	84 780	93 050	100 390	113 300	.	.
	Veränderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum in vH					
Beförderte Passagiere .....	+ 3,7	+ 7,9	+ 5,9	+ 12,3	.	.
darunter Vereinigte Staaten <sup>2</sup> .....	- 1,3	+ 8,8	+ 7,0	+ 13,1	+ 13,2	+ 10,3
Passagierkilometer .....	+ 6,2	+ 9,4	+ 7,3	+ 14,2	.	.
darunter Vereinigte Staaten <sup>2</sup> .....	- 0,8	+ 10,6	+ 7,1	+ 14,4	+ 14,3	+ 12,4
Luftfracht (t) .....	+ 0,7	+ 7,4	+ 7,5	+ 8,0	.	.
Luftfracht (tkm) .....	+ 1,8	+ 10,7	+ 10,1	+ 11,7	.	.
darunter Vereinigte Staaten <sup>2</sup> .....	- 3,8	+ 6,8	+ 6,0	+ 0,7	+ 2,9	- 1,7
Luftpost .....	+ 0,5	+ 3,7	+ 5,0	+ 4,1	.	.
Gesamtleistung .....	+ 5,1	+ 9,7	+ 7,9	+ 12,9	.	.

<sup>1</sup> Linienverkehr der ICAO-Mitgliedstaaten. - <sup>2</sup> Gesamter Verkehr (einschließlich internationale Dienste und Charterverkehr) der elf amerikanischen „Trunk Lines“.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council - 1978, Montreal, 1979, S. 2, Tab. I-1. - Civil Aeronautics Board, „Air Carrier Traffic Statistics“, Washington, D.C., lfd. Jgg., jeweils No. 12, S. 2. - „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 15 (1978), No. 11, S. 16; Vol. 16 (1979), No. 11, S. 20. - Eigene Umrechnungen.

Luftfrachtverkehr - entfällt 1979 vermutlich der größere Anteil auf die Zunahme des Passagierverkehrs<sup>5</sup>.

Durch die Expansion während der letzten beiden Jahre konnten allerdings die niedrigeren Steigerungsraten insbesondere der Jahre 1974 und 1975 nicht wettgemacht werden, und so fiel die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Gesamtleistung im abgelaufenen Jahrzehnt mit etwa 9,7 vH (1979 gegenüber 1969) doch beträchtlich geringer aus als in den sechziger Jahren, als sie noch 15 vH (1969/1959) ausmachte. Darin drücken sich Faktoren wie die Treibstoffverteuerung, die bis Anfang der siebziger Jahre zunehmende Konkurrenz des Charterverkehrs und die z.T. ausgeprägteren wirtschaftlichen Rezessionen dieses Jahrzehnts aus. In absoluten Zahlen betrug die Gesamtleistung 1959 knapp 11, 1969 gut 43 und 1979 voraussichtlich etwa 110 Mrd. tkm<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Dafür spricht insbesondere, daß bei den amerikanischen „Trunk Lines“ die Luftfrachtbeförderung von Januar bis August 1979 gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum um knapp 2 vH abgenommen hat. Vgl. Tabelle 1.

<sup>6</sup> Alle Angaben dieses Absatzes ohne Berücksichtigung der Sowjetunion und der VR China. Für 1979 wurde die Zunahme auf 12 vH gegenüber dem Vorjahr geschätzt; die Angaben für die Jahre 1969 bzw. 1959 sind entnommen aus ICAO, Annual Report of the Council - 1978, Montreal, 1979, S. 2, Tab. I-1, bzw. ICAO, Annual Report of the Council to the Assembly for 1959, Montreal, 1960, S. 2.

Über die Entwicklung des Bedarfsluftverkehrs 1979 liegen nähere Angaben noch nicht vor; es kann aber vermutet werden, daß diese Verkehrsart wie schon 1978 – und im Durchschnitt bereits seit Beginn der siebziger Jahre – erneut schwächer zugenommen hat als der Linienverkehr<sup>7</sup>. Im Jahre 1978 war nach vorläufigen Ergebnissen die Gesamtleistung im Bedarfsluftverkehr gegenüber 1977 nur geringfügig angestiegen. Sie entwickelte sich bei den beiden Kategorien von Anbietern auffallend unterschiedlich; sie nahm bei den Liniengesellschaften um gut 8 vH ab und bei den reinen Chartergesellschaften um gut 10 vH zu<sup>8</sup>. Allerdings ist eine solche Differenz beider Änderungsraten durchaus nicht neu. Vermutlich haben sich die Liniengesellschaften 1978 aus dem Chartermarkt zurückgezogen, um mit den freiwerdenden Kapazitäten die starke Expansion des Linienverkehrs (vgl. Tabelle 1) zu bewältigen; offensichtlich schien ihnen der Bedarfsluftverkehr nicht mehr rentabel genug. Für diese These spricht, daß im Vergleich zur Abnahme ihres Marktanteils das Angebot der Liniengesellschaften auf dem Chartermarkt erheblich stärker (um fast 13 vH) reduziert wurde<sup>9</sup>.

Von der aufkommenstärksten interkontinentalen Luftverkehrsrouten über den Nordatlantik liegen die Verkehrsergebnisse des ersten Halbjahrs 1979 vor. Danach nahm der Linienverkehr aller Fluggesellschaften im Passagiersektor um knapp 18 vH, im Luftfrachtsektor um gut 12 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum zu. Der Charterverkehr ging dagegen um fast 30 vH bzw. um 15 vH zurück. Die unterschiedlichen Entwicklungen bei den einzelnen Anbietergruppen im Passagierverkehr bewirkten, daß sich der Anteil des Linienverkehrs, der bis 1977 leicht rückläufig gewesen war, wie bereits 1978 weiter stark erhöhte<sup>10</sup>. Entsprechend reduzierte sich der Anteil des Charterverkehrs, und zwar sowohl der Mitglieder der International Air Transport Association (IATA) wie auch der unabhängigen Chartergesellschaften. Da die unabhängigen Anbieter größtenteils reine Chartergesellschaften sind, zeigt sich hierin ein Unterschied zur Entwicklung des Bedarfsluftverkehrs 1978 in der Welt insgesamt. Die Abnahme des Nordatlantik-Charterverkehrs 1978 und 1979 ist auf die seit Herbst 1977 durch niedrige Tarife des Linienverkehrs veränderte Wettbewerbssituation zurückzuführen.

### Abnehmende Gewinne der Luftverkehrsgesellschaften

Die Gewinne im Linienluftverkehr haben sich 1979 nach den vorliegenden Angaben aus den Vereinigten Staaten gegenüber dem Rekordergebnis des Jahres 1978 wieder deutlich vermindert. Die amerikanischen Fluggesellschaften erwarten für 1979 einen Betriebsgewinn, der mit rund 600 Mill. US-\$ nur etwa halb so hoch sein wird wie im Vorjahr<sup>11</sup>. Dies wird –

<sup>7</sup> Der Anteil des Charterverkehrs an der gesamten internationalen Passagierbeförderung hat von 32 vH (1971) kontinuierlich bis auf 23 vH (1978) abgenommen. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg., jeweils Tab. I-7.

<sup>8</sup> Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, Montreal, No. 23 (1978), S. 7. – Diese Zahlen schließen den Verkehr der Sowjetunion nicht mit ein. Vgl. auch die Tabelle „Passagierbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr“ im Statistischen Anhang.

<sup>9</sup> Die Chartergesellschaften erhöhten ihr Angebot um gut 13 vH.

<sup>10</sup> Vgl. die Tabelle „Marktanteile im nordatlantischen Passagierluftverkehr“ und (für weitere Einzelheiten) die Tabelle „Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften“ im Statistischen Anhang.

<sup>11</sup> Vgl. „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16. (1979), No. 9, S. 7 f. – Aus der voraussichtlichen Entwicklung des Betriebsgewinns der amerikanischen Gesellschaften kann allerdings nicht auf die Gewinne im Luftverkehr anderer Länder geschlossen werden. So war der Betriebsgewinn z.B. 1975 in den Vereinigten Staaten erheblich geringer als 1974, in den anderen Ländern aber deutlich höher. Seit 1976 wurde eine solche gegenläufige Entwicklung der Betriebsgewinne in den Vereinigten Staaten und in der übrigen Welt nicht beobachtet. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg., insbes. 1976, S. 17.

Tabelle 2 - Kennziffern zur Ertragslage der Fluggesellschaften<sup>1</sup> 1973-1978

	1973	1974	1975	1976	1977	1978 <sup>2</sup>
Betriebsergebnis (Mill. US-\$) .....	+ 1 195	+ 792	+ 730	+ 2156	+ 2628	+ 4000
Nutzladefaktor <sup>3</sup> (vH) .....	50	51	50	52	53	57
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH					
Durchschnittsaufwendungen je angebotenen tkm .....	+ 7,4	+ 20,4	+ 9,2	+ 1,2	+ 9,1	+ 10,2
Durchschnittsaufwendungen je verkauften tkm .....	+ 5,6	+ 17,3	+ 11,4	- 1,8	+ 6,7	+ 4,9
Durchschnittserträge je verkauften tkm .....	+ 6,5	+ 14,9	+ 10,7	+ 1,4	+ 7,0	+ 6,5
<sup>1</sup> Linien- und Charterverkehr der Liniengesellschaften; ohne Sowjetunion und Volksrepublik China (jedoch mit der Ausnahme des Nutzladefaktors ab 1974 einschließlich des internationalen Verkehrs der Aeroflot und ab 1976 einschließlich Volksrepublik China). - <sup>2</sup> Vorläufige Zahlen. - <sup>3</sup> Nur Linienverkehr.						

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg.

abgesehen von der zeitweiligen Stilllegung der Maschinen des Typs DC-10 - mit Kostensteigerungen vor allem bei Treibstoffen erklärt. Außerdem war im Juli und stärker noch im August 1979 die Kapazitätsauslastung etwas geringer als in den entsprechenden Vorjahresmonaten, allerdings hat sich der Sitzladefaktor<sup>12</sup> bei den großen Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten noch im ersten Halbjahr 1979 eher erhöht<sup>13</sup>. Ob auch die ermäßigten Sondertarife, die seit der weitgehenden Befreiung des amerikanischen Luftverkehrs von den Preiskontrollen durch das Civil Aeronautics Board (CAB) vornehmlich im Verkehr von und nach den Vereinigten Staaten und im Binnenverkehr dieses Landes eingeführt wurden, eine Ursache für den Rückgang der Gewinne sind, läßt sich nicht erkennen.

Im Vorjahr (1978) hatte es im Weltluftverkehr einen Betriebsgewinn von etwa 4 Mrd. US-\$ (vor Zinsen und Steuern)<sup>14</sup> und damit ein außerordentlich gutes Ergebnis gegeben. Eine starke Verkehrszunahme im Passagier- wie im Luftfrachtsektor konnte mit einer nur geringen Steigerung der verfügbaren Transportkapazität bewältigt werden. Das Angebot wurde weltweit nicht einmal halb so stark ausgeweitet wie die Verkehrsleistungen zunahmen. Die Kapazitäten konnten daher, wie durch den kräftig gestiegenen Nutzladefaktor (vgl. Tabelle 2) angezeigt wird, 1978 erneut besser ausgelastet werden als im Vorjahr.

Da im Linienverkehr die Grenzkosten für die Beförderung zusätzlicher Passagiere oder Ladung im Rahmen ohnehin vorhandener Kapazitäten sehr niedrig sind - sie beschränken sich im wesentlichen auf etwas erhöhten Treibstoffverbrauch sowie auf die Kosten der Abfertigung und des Bordservice -, kam es zu der beträchtlichen Gewinnexpansion, obwohl

<sup>12</sup> Unter dem Sitzladefaktor versteht man das Verhältnis von verkauften Passagierkilometern (verschiedentlich auch: beförderten Passagieren) zu angebotenen Sitzplatzkilometern (Sitzplätzen). Der Nutzladefaktor ist das Verhältnis der Gesamtleistung zu der angebotenen Beförderungskapazität im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr.

<sup>13</sup> Vgl. „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16 (1979), lfd. Nrn., jeweils Tabelle „Passenger Load Factors“. - Außerdem dürfte die Auslastung im Bereich des Luftfrachtverkehrs gesunken sein.

<sup>14</sup> Ohne Inlandsverkehr der Sowjetunion; vgl. auch Tabelle „Betriebseinnahmen und -ausgaben im Weltluftverkehr“ im Statistischen Anhang.

ein großer Teil des zusätzlichen Verkehrs durch Einräumung niedriger Sondertarife gewonnen wurde<sup>15</sup>. Demgegenüber haben die Fluggesellschaften 1979 anscheinend ihre Kapazitäten im Vergleich zur Verkehrszunahme stärker als 1978 aufgestockt.

### **Anhebung der Flugtarife infolge steigender Kostenbelastung**

Die Preiserhöhungen bei Treibstoffen<sup>16</sup> und anderen Produktionsfaktoren wurden von den Fluggesellschaften auch in diesem Jahr nach Möglichkeit durch Tarifierhebungen ausgeglichen. Betroffen waren nicht nur die Normaltarife, sondern auch die z.T. erst kurze Zeit zuvor eingeführten Sondertarife. So genehmigte das CAB den im Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten tätigen Gesellschaften 1979 insgesamt vier Tarifierhebungen<sup>17</sup> über die gesetzlich ohne weiteres zulässige Anhebung um 5 vH hinaus. Für den internationalen Luftverkehr vereinbarten die IATA-Gesellschaften mehrmals Leitlinien für Tarifierhebungen im Passagier- und Luftfrachtsektor. Danach sollten die Flugpreise zum 1. Mai 1979 um 5 bis 7 vH, zum 1. September 1979 um weitere 9 bis 15 vH angehoben werden, zum 1. Januar 1980 auf bestimmten Strecken dann nochmals um 3 bis 5 vH<sup>18</sup>.

Während frühere IATA-Tarifübereinkommen allgemein verbindlich waren, wurden diese Leitlinien allerdings von den einzelnen Fluggesellschaften z.T. unterschiedlich befolgt. Ihre Reaktion hing von der Wettbewerbsintensität auf den betroffenen Märkten, von der Entwicklung des Wechselkurses der heimischen Währung und von der Haltung der beteiligten Genehmigungsbehörden ab. Vor allem das CAB und die britischen Regierungsbehörden waren meistens nur bereit, niedrigere Aufschläge zu genehmigen<sup>19</sup>. Dementsprechend beantragten die amerikanischen Fluggesellschaften für die Nordatlantikstrecken z.T. geringere Tarifierhebungen<sup>20</sup>. Die Swissair hob ihre in Schweizer Franken berechneten Preise wegen der starken Aufwertung gegenüber dem US-Dollar weniger an, als von der IATA empfohlen worden war<sup>21</sup>.

### **Auswirkungen der neuen amerikanischen Luftverkehrspolitik**

Auch 1979 wurde die Entwicklung des Weltluftverkehrs vornehmlich durch die neue amerikanische Luftverkehrspolitik bestimmt, die etwa Mitte 1977 durch den damaligen

<sup>15</sup> Im Linienverkehr der IATA-Gesellschaften über den Nordatlantik verringerte sich z.B. der Anteil der Passagiere, die zum Normaltarif der Economy-Klasse flogen, von 25,8 vH (1977) auf 22 vH (1978). Auf die Erste Klasse entfielen 1978 unverändert etwa 6 vH, auf die im Herbst 1977 neu eingeführten Tarifgruppen „Super Apex“, „Standby“ und „Budget“ zusammen gut 14 vH. Der Anteil anderer Touristen-Tarife, z.B. der „Excursion“-Tarife ohne Vorausbuchungszwang, war rückläufig. Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, Montreal, No. 23 (1978), S. 27.

<sup>16</sup> Nach Angaben der Swissair haben sich die Ausgaben für 100 Liter Kerosin von durchschnittlich 13,2 US-\$ im Jahr 1978 auf 23,4 US-\$ im dritten Quartal 1979 erhöht. Vgl. „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 3. Oktober 1979.

<sup>17</sup> Im Mai um 4 vH, im Juli um 2,3 vH, im August um 4,3 vH und im November um 3,7 vH. Vgl. „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16 (1979), No. 9, S. 7. - „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Frankfurt a.M., vom 29. Oktober 1979.

<sup>18</sup> Vgl. „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 5. April, vom 1./2. August und vom 11. Oktober 1979.

<sup>19</sup> So lehnte die britische Regierung die im Rahmen der IATA vereinbarte zehnprozentige Erhöhung der Tarife für Flüge zwischen dem Vereinigten Königreich und Westeuropa ab und genehmigte lediglich eine Anhebung um 6 vH (zum 1. September 1979). Vgl. „Financial Times“, London, vom 25. August und vom 1. September 1979.

<sup>20</sup> Das CAB vertrat erneut die Auffassung, die Normaltarife für die Nordatlantikstrecken seien im Vergleich zu den Sondertarifen zu hoch; daher durften in der Regel nur diese erhöht werden. Vgl. „Financial Times“, London, vom 4. Mai 1979.

<sup>21</sup> Vgl. u.a. „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 5. April 1979.

Präsidenten des Civil Aeronautics Board, Alfred E. Kahn, eingeleitet worden war. Diese Politik hatte zur Folge, daß

- im Binnenverkehr der Vereinigten Staaten seit der Verabschiedung des „Airline Deregulation Act“ im Oktober 1978 das Angebotsverhalten der Fluggesellschaften nur noch begrenzt staatlicher Einflußnahme unterliegt<sup>22</sup>,
- über den internationalen Verkehr 1979 weitere bilaterale Abkommen mit dem Ziel geschlossen werden konnten, vor allem die Tarife nicht länger an die Zustimmung beider Regierungen, sondern höchstens noch an die Genehmigung eines der beteiligten Staaten zu binden („Ursprungsland-Regel“) sowie die Zahl der Anbieter zu erhöhen<sup>23</sup>,
- diese Abkommen in Verbindung mit einer Satzungsänderung der IATA, die den Mitgliedsgesellschaften die Teilnahme an den Tarifvereinbarungen im Rahmen dieses Verbandes nicht länger zur Pflicht macht<sup>24</sup>, den Preiswettbewerb auf weiteren internationalen Fluglinien intensiviert haben.

### Flexibleres Marktverhalten amerikanischer Fluggesellschaften

Die geringeren administrativen Eingriffsmöglichkeiten bewirkten neben der freieren Preisbildung vor allem, daß bestehenden und neugegründeten Fluggesellschaften der Zugang zu den verschiedenen Luftverkehrsmärkten (wie auch das Ausscheiden aus diesen Märkten) erleichtert wurde. Als Reaktion darauf haben die amerikanischen Fluggesellschaften vornehmlich folgende Maßnahmen getroffen:

- Erweiterung ihrer Streckennetze um neue Direktverbindungen oder Angebot von Liniendiensten auf Verbindungen, die bisher nur von anderen Gesellschaften bedient wurden,
- Angebot spezieller Liniendienste zu niedrigen Preisen dort, wo eine genügend hohe Nachfrage nach Flugleistungen im unteren Preisbereich eine hohe Kapazitätsauslastung und damit relativ niedrige Stückkosten erwarten ließ.

Zusätzliche Liniendienste wurden teilweise schon beantragt und genehmigt, bevor der „Airline Deregulation Act“ die Märkte öffnete. Insbesondere wurden weitere Direktverbindungen geschaffen. Neue Fluglinien umgehen die Hauptknotenpunkte des amerikanischen Luftverkehrs, wie New York, Chicago und Los Angeles. Im internationalen Verkehr

---

<sup>22</sup> Im Sommer 1979 gab das CAB bekannt, daß neue Flugtarife und Luftfrachtraten nicht mehr, wie bisher üblich, vorher der Behörde zur Genehmigung eingereicht werden müssen. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 40 (1979), Nr. 30, S. 3604.

<sup>23</sup> Nachdem derartige Vereinbarungen 1978 vor allem mit mehreren europäischen Ländern, darunter auch der Bundesrepublik Deutschland, geschlossen worden waren, konnte noch Ende 1978 ein Abkommen mit Australien unterzeichnet werden. Zum Abschluß neuer Abkommen mit Japan und den Philippinen ist es noch nicht gekommen, wohl aber mit Südkorea, Thailand und Singapur. Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 34 (1979), H. 2, S. 107. - „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16 (1979), No. 9, S. 11.

<sup>24</sup> Diese Satzungsänderung bedarf zu ihrem formellen Inkrafttreten der Genehmigung durch die Regierungen der Länder, in denen die IATA-Mitglieder ansässig sind. Das CAB erteilte seine Zustimmung unter Vorbehalt; geprüft wird noch, ob die Freistellung der IATA-Mitglieder von der Anti-Trust-Gesetzgebung gerechtfertigt ist. Die Pan American World Airways (Pan Am), die große international tätige Fluggesellschaft der Vereinigten Staaten, erklärte ihren Austritt aus der IATA. Sie schloß auch für den Fall eines Wiederbeitritts die Beteiligung an den Tarifvereinbarungen der IATA aus. Außer Pan Am haben zwei weitere amerikanische Fluggesellschaften mindestens ihre Teilnahme an den Tarifabsprachen im Rahmen der IATA aufgekündigt. Vgl. u.a. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 40 (1979), Nr. 6, S. 618, und Nr. 21, S. 2504. - „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 24. Oktober 1979. - „Interavia“, Genf, Jg. 34 (1979), H. 9, S. 811.

machen vermehrte Direktverbindungen zwischen amerikanischen Flughäfen und vor allem europäischen Städten das Umsteigen in New York überflüssig<sup>25</sup>.

Liniendienste zu niedrigen Preisen wurden für die stark beflogenen Strecken zwischen der amerikanischen West- und Ostküste beantragt<sup>26</sup>. Durch einen hohen Auslastungsgrad der Flugzeuge und z.T. auch durch Verzicht auf bestimmte Leistungen wie Verpflegung soll dabei das Preisniveau des Charterverkehrs auf regelmäßige Flüge übertragen werden<sup>27</sup>. Die hohe Auslastung soll vermutlich durch Konzentration auf die aufkommensstärksten Routen bei gleichzeitiger Begrenzung der angebotenen Sitzplatzkapazität erzielt werden. Anders als sonst im Linienverkehr üblich wird die Kapazität bei zeitweilig starker Nachfrage und ausgebuchten Flügen nicht oder nur geringfügig durch Einsatz zusätzlicher Maschinen aufgestockt. Somit ist bei diesen Angeboten neben dem Passagierservice auch die für Linienflüge sonst typische kurzfristige Verfügbarkeit von Plätzen für den Benutzer eingeschränkt; deshalb können sie kurz als „Linienverkehr mit vermindertem Qualitätsstandard“ bezeichnet werden.

Die flexiblere Politik des CAB ermöglichte ferner, bisher nicht ausnutzbare Kapazitätsüberhänge, die sich z.B. aus periodischen Nachfrageschwankungen ergeben, abzubauen und damit die Effizienz des Luftverkehrs zu steigern. So befaßt sich eine bislang ausschließlich im Luftfrachtverkehr tätige Gesellschaft mit dem Plan, die in den Zeiten schwachen Ladungsaufkommens auf dem Nordatlantik (Sommer und Weihnachten/Neujahr) nicht ausgenutzten Kapazitäten für den gerade in diesen Zeiten saisonal stärkeren Passagierverkehr einzusetzen. Hierzu sollen Flugzeugtypen verwendet werden, die sowohl zur reinen Passagier- als auch zur reinen Frachtbeförderung eingesetzt werden können. Die erwartete ganzjährig hohe Auslastung dieser Flugzeuge soll es gestatten, vergleichsweise niedrige Preise zu kalkulieren<sup>28</sup>. Bei Verwirklichung dieser Pläne ergäbe sich somit eine Produktivitätszunahme.

Darüber hinaus hat die Erleichterung des Marktzugangs die Voraussetzungen für einen wirksamen Wettbewerb insbesondere auf den Strecken verbessert, auf denen das CAB bislang die Zahl der Anbieter begrenzt und Bewerber um Verkehrsrechte abgewiesen hatte; dies gilt sowohl für den Passagier- als auch für den Luftfrachtverkehr. Die Neuaufnahme von Liniendiensten auf Strecken, die bisher nicht direkt beflogen wurden, verschärft die Konkurrenz mittelbar; das neue Angebot steht dort im Wettbewerb zu vorhandenen Umsteigeverbindungen.

Die größere Flexibilität, die den amerikanischen Fluggesellschaften bei der Gestaltung ihres Streckennetzes zugestanden wurde, ist allerdings in zahlreichen Fällen auch zur Einstellung nicht genügend rentabler Fluglinien genutzt worden. Davon wurden insbesondere kleinere Städte betroffen. Zwar sieht der „Airline Deregulation Act“ die Möglichkeit vor, zur

<sup>25</sup> Einzelheiten zur Einrichtung neuer Flugverbindungen z.B. in „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 39 (1978), Nr. 34, S. 4092; Nr. 40, S. 4885 f.; Jg. 40 (1979), Nr. 30, S. 3605; Nr. 40, S. 4828.

<sup>26</sup> Derartige Linienflüge wurden z.B. 1979 zwischen Oakland und Newark für 99 US-\$ (einfacher Flug) angeboten. Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 34 (1979), H. 6, S. 475.

<sup>27</sup> Ein Niedrigpreis-Linienverkehr wurde im September 1977 von der britischen Gesellschaft Laker Airways auf der Strecke London – New York eingeführt und ein Jahr später auf die Verbindung London – Los Angeles ausgedehnt. Während im Verkehr zwischen London und New York eine gewinnbringende Auslastung erzielt werden konnte, gelang dies auf der Strecke zwischen London und Los Angeles noch nicht. Die Laker Airways verkaufen nunmehr auch Flugscheine mit Sitzplatzreservierung, die bei kurzfristiger Buchung allerdings mehr als doppelt so teuer sind wie ohne Reservierung. Mit solchen Maßnahmen versucht die Gesellschaft, die Attraktivität ihres Liniendienstes zu erhöhen. Vgl. „Financial Times“, London, vom 6. Juli 1979.

<sup>28</sup> Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 20. April 1978.

Sicherung der „essential air transportation“ eines Platzes notfalls Flugverbindungen zu subventionieren, doch wurde 1979 über Klagen aus den betroffenen Orten berichtet, das CAB handhabt diese Frage oft zu schematisch und lege den Begriff der „essential air transportation“ zu eng aus<sup>29</sup>. Grundsätzlich muß aber die Möglichkeit, Märkte aufzugeben, als wesentliche Voraussetzung der angestrebten Effizienzsteigerung im Luftverkehr angesehen werden.

### Stärkere Preis- und Qualitätsdifferenzierung im Linienverkehr

Ein gegenüber der früheren Genehmigungspraxis stark vergrößerter Spielraum für die Preisbildung war den Fluggesellschaften des amerikanischen Binnenverkehrs bereits seit 1977 zunächst durch großzügigere Handhabung bestehender gesetzlicher Vorschriften zugestanden worden. Die daraufhin für stark beflogene Inlandsstrecken der Vereinigten Staaten eingeführten ermäßigten Sondertarife sollten zusätzliche Nachfrage schaffen, aber auch Nachfrage von konkurrierenden Anbietern (z.B. dem Charterverkehr) abziehen. Solche preispolitischen Maßnahmen erweitern die Tarifskaala um neue Niedrigtarife, vergrößern die Tarifspanne und senken damit das durchschnittliche Tarifniveau, jedoch nicht die Preise in den schon bestehenden einzelnen Tarifklassen. Eine derartige Politik war zumindest im internationalen Verkehr bereits in den sechziger Jahren zu beobachten, als die Kapazität der Flugzeuge ausgeweitet wurde. In den Vereinigten Staaten war sie früher allerdings durch das CAB eingeschränkt worden.

Abgesehen von den neuartigen „Liniendiensten mit vermindertem Standard“ sind seit Beginn der „Deregulation“ innerhalb der Vereinigten Staaten die Tarife der „Coach“-Klasse im Linienverkehr auf vielen Strecken in zwei Gruppen aufgespalten worden: in die im wesentlichen unveränderten Normaltarife und die gegenüber jenen bis zu etwa 40–50 vH ermäßigten Sondertarife. Auf den internationalen Verbindungen über den Nordatlantik haben die neuen „Standby“- und „Budget“-Tarife<sup>30</sup> neben anderen Sondertarifen die Spanne zwischen dem Normaltarif der „Economy“-Klasse und den jeweils niedrigsten Tarifen vergrößert.

Der aufgefächerten Tarifstruktur entsprechend versuchten zahlreiche Fluggesellschaften, die Qualität der angebotenen Leistungen in den verschiedenen Preisklassen sowohl im internationalen Verkehr wie im amerikanischen Binnenverkehr zu differenzieren. Diese Differenzierung erstreckte sich vornehmlich auf den während des Fluges gebotenen Reisekomfort. Aus Furcht vor einer verschlechterten Kapazitätsauslastung wird allerdings darauf verzichtet, Fluggäste, die den vollen Flugpreis zahlen, und solche, die zu Sondertarifen fliegen, in getrennten Abteilen der Flugzeuge unterzubringen<sup>31</sup>. Verschiedene international tätige Liniengesellschaften erhöhten sogar die Zahl der Plätze je Sitzreihe in ihren Flugzeugen. Sie folgten damit dem Vorbild der Chartergesellschaften bzw. der Anbieter neu zugelassener Niedrigpreis-Linienverkehre.

<sup>29</sup> Vgl. „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16 (1979), No. 8, S. 39 ff.

<sup>30</sup> Es handelt sich dabei um Angebote, bei denen keine vorherige Platzreservierung erfolgt („Standby“-Tarif) oder bei denen dem Fluggast nur die Festlegung der Woche, in der er fliegen will, möglich ist; die Fixierung des genauen Flugtermins ist der Fluggesellschaft überlassen („Budget“-Tarif).

<sup>31</sup> Im übrigen hängen sowohl die Art der Differenzierung, die sich z.B. auch auf die Bodenabfertigung sowie auf Verpflegung und Getränke an Bord erstrecken kann, als auch die Entscheidung für oder gegen die dritte Klasse von dem Ausgang der Fests durch die einzelnen Fluggesellschaften ab. Die amerikanische Fluggesellschaft Trans World Airlines erklärte Ende 1978, wegen häufiger Beschwerden der Fluggäste zum Zwei-Klassen-System zurückkehren zu wollen. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council – 1978, Montreal, 1979, S. 23.

Obwohl die gebotenen Leistungen somit teilweise qualitativ gemindert wurden, haben die Nachfrager die neuen Angebotsformen mit herabgesetzten Tarifen stark in Anspruch genommen. Wie die ergänzende Preisdifferenzierung ist daher auch die weitere Qualitätsdifferenzierung als eine bessere Anpassung des Angebots an die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen anzusehen. Dabei waren vor allem im internationalen Verkehr auch Tendenzen zur Spezialisierung des Angebots einzelner Fluggesellschaften auf ein eher noch gesteigertes Qualitätsniveau bei entsprechend höheren Preisen zu beobachten<sup>32</sup>.

Mit dem erheblich erweiterten Angebot im Linienluftverkehr sowie mit der stärker aufgefächerten, mehr auf die unterschiedlichen Nachfragergruppen abgestellten Tarifskala hat die neue amerikanische Luftverkehrspolitik ihre wichtigsten Zielsetzungen<sup>33</sup> vorerst erreicht. Positive Wirkungen des erleichterten Marktzugangs und des intensiveren Preiswettbewerbs zeichnen sich bereits jetzt ab<sup>34</sup>. Ob die Niedrigtarife auch langfristig Bestand haben können und damit auch von einem dauerhaften Erfolg der neuen Politik gesprochen werden kann, wird sich allerdings noch erweisen müssen. Langfristig sind Niedrigtarife nur haltbar, wenn die Anbieter in der Lage sind, bei steigendem Verkehrsaufkommen zusätzliche Kapazitäten, die vorwiegend benötigt werden, um die Nachfrage der niedrigen Tarifkategorien zu bedienen, rentabel einzusetzen. Tatsächlich gibt es inzwischen Anzeichen dafür, daß das insbesondere in den unteren Tarifkategorien gestiegene Verkehrsaufkommen zunehmend Kapazitätserweiterungen bei Flugzeugen, fliegendem Personal und vor allem auch im Bereich der Bodenabfertigung<sup>35</sup> sowie bei den Flughäfen<sup>36</sup> notwendig macht.

### 1980: Schwächere Zunahme des Weltluftverkehrs

Für 1980 ist nach zwei aufeinanderfolgenden Jahren relativ hoher Steigerungsraten wieder mit einem geringeren Wachstum des Weltluftverkehrs zu rechnen. Dazu werden die erwartete Konjunkturabschwächung in den westlichen Industrieländern sowie die Flugpreiserhöhungen beitragen, die aufgrund der rasch steigenden Treibstoffkosten bereits eingetreten sind. Zudem kann die Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens in den

---

<sup>32</sup> So verzichtet die schweizerische Fluggesellschaft Swissair vorerst auf die Reduzierung der Sitzabstände in den Flugzeugen, um einen möglichst großen Anteil vollzahlender Passagiere zu gewinnen. Vgl. „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 17. Januar 1979.

<sup>33</sup> Diese werden in der Präambel des „Airline Deregulation Act“ vom 24. Oktober 1978 (Public Law 95-504), der die gesetzliche Grundlage für die Reformpolitik ist, kurz wie folgt zusammengefaßt: „An Act... to encourage, develop, and attain an air transportation system which relies on competitive market forces to determine the quality, variety, and price of air services...“. In Section 3 dieses Gesetzes wird dann ausdrücklich auf „the availability of a variety of adequate, economic, efficient, and low-price services“ und „an air transportation system relying on actual and potential competition to provide efficiency, innovation and low prices“ verwiesen. Demnach wurden also vor allem effiziente Luftverkehrsdienste in verschiedenen, insbesondere von der Nachfrageseite her bestimmten Preis- und Qualitätsstufen angestrebt.

<sup>34</sup> Allerdings befürchten das CAB und mehr noch die Antitrust-Abteilung des amerikanischen Justizministeriums, daß der Wettbewerb durch die von mehreren Fluggesellschaften geplanten Zusammenschlüsse wieder abgeschwächt werden könnte. Daher genehmigte das CAB 1979 zunächst nur eine Fusion zweier regionaler Gesellschaften. Die Übernahme der National Airlines durch die Pan Am bewilligte das CAB nur unter der Bedingung, daß die Strecke Miami - London an eine dritte Gesellschaft abgegeben wird. Die geplante Fusion der Continental Airlines und Western Airlines wurde abgelehnt. Vgl. u.a. „Interavia“, Genf, Jg. 34 (1979), H. 9, S. 811, und H. 10, S. 897. - „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 13. Juli 1979.

<sup>35</sup> Deshalb wird u.a. versucht, die Gepäckabfertigung zu beschleunigen und durch Ausgabe von Flugscheinen aus Automaten Personalkosten zu sparen. Vgl. „Air Transport World“, Stamford, Conn., Vol. 16 (1979), No. 9, S. 22 ff.

<sup>36</sup> Vgl. J. Plaigaud, Air Transport Deregulation and Airports. „ITA-Bulletin“, Paris, 1979, No 14, S. 317 ff.

Ferienmonaten oder zu anderen Spitzenzeiten Angebotsengpässe hervorrufen. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Faktoren dürfte die Zuwachsrate des Linienluftverkehrs im kommenden Jahr geringer als 1979 ausfallen; der Charterverkehr wird voraussichtlich erneut schwächer zunehmen als der Linienverkehr.

Nachdem die luftverkehrspolitische Neuorientierung in den Vereinigten Staaten dort eine beträchtliche Verkehrssteigerung bewirkt hat, verstärken sich Bestrebungen, auch im innereuropäischen Luftverkehr weitere Sondertarife oder eine Art „dritter Klasse“ (Linienflüge mit vermindertem Qualitätsstandard) einzuführen. Solche Angebote wurden 1979 von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zusammen mit einer allgemein stärker wettbewerbsorientierten Luftverkehrspolitik befürwortet<sup>37</sup>. Sie werden u.a. von der britischen Gesellschaft Laker Airways für zahlreiche Strecken geplant<sup>38</sup>. Von einer Reform der europäischen Luftverkehrspolitik können aber infolge verschiedener struktureller Unterschiede, z.B. der andersartigen verkehrsgeographischen Bedingungen und der größeren Bedeutung des Charterverkehrs für touristische Flugreisen in Europa, nicht ohne weiteres die gleichen Ergebnisse erwartet werden wie in den Vereinigten Staaten.

---

<sup>37</sup> Neben der Einführung einheitlicher Wettbewerbsregeln für den europäischen Luftverkehr wurde u.a. vorgeschlagen, daß neue Flugdienste nur noch der Genehmigung durch das Heimatland der Fluggesellschaft bedürfen. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 40 (1979), Nr. 41, S. 4965 ff.

<sup>38</sup> Vgl. u.a. „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 24. Oktober 1979. - „Lloyd's List“, London, No. 51302 vom 25. Oktober 1979.