

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr: Krise noch nicht überwunden

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1983) : Weltluftverkehr: Krise noch nicht überwunden, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 168-177

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3538>

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 : Krise noch nicht überwunden

Von Henning Sichelschmidt

Der Weltluftverkehr erholt sich nur allmählich von den Auswirkungen der Rezession. Die Beförderungsleistungen nahmen 1983 lediglich in Teilbereichen, so vor allem im Personenverkehr der Vereinigten Staaten und im Luftfrachtgeschäft der westeuropäischen Fluggesellschaften, rasch zu. Der Preiswettbewerb hat sich besonders seit dem Frühjahr 1983 noch verschärft. Dies trug dazu bei, daß die amerikanischen Luftverkehrsunternehmen im Verlauf von 1983 erneut höhere Verluste als im Vorjahr erlitten. Die Ertragslage anderer Fluggesellschaften hat sich seit 1982 verbessert.

In den Rezessionsjahren 1980-1982 hatten die Verkehrsleistungen weltweit nur noch um 2 bis 3 vH jährlich zugenommen; derart niedrige Steigerungsraten waren – im Personenverkehr – seit 1930 noch nie verzeichnet worden. Diese Wachstumsabschwächung hat die Probleme im Luftverkehr erheblich verschärft, die unter anderem daraus resultieren, daß die Unternehmen dazu neigen, ungeachtet längerfristiger Erwägungen über die Rentabilität des gesamten Luftverkehrs die Kapazitäten auszuweiten. Die Unternehmen sollten bei ihrer Investitionspolitik stärker den Wandlungen der Wettbewerbsbedingungen seit der Liberalisierung wichtiger Luftverkehrsmärkte Rechnung tragen.

Zögernde Erholung des Linienluftverkehrs

Der Linienluftverkehr wurde im Verlauf des Jahres 1983 erst in einigen Teilbereichen von konjunkturellen Aufschwungskräften erfaßt¹. Nach den bislang vorliegenden Ergebnissen hat sich das Fluggast- und Luftfrachtaufkommen bei den Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten und Westeuropas², die 1982 etwa 40 vH bzw. reichlich 20 vH der Gesamtleistung³ im Weltluftverkehr⁴ bestritten, auffallend unterschiedlich entwickelt.

Im Personenverkehr konnten die amerikanischen Unternehmen ihre Beförderungsleistungen vor allem im ersten Halbjahr 1983 deutlich stärker als 1982 steigern, und zwar sowohl gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres (+ 7 vH) als auch gegenüber dem zweiten Halbjahr 1982, obwohl saisonbedingt der größere Teil des jährlichen Verkehrsaufkommens

¹ Die vorliegende Analyse stützt sich vor allem auf Statistiken der International Civil Aviation Organization (ICAO), Montreal, der International Air Transport Association (IATA), Genf, der Association of European Airlines (AEA), Brüssel, des Civil Aeronautics Board (CAB), Washington, sowie der Air Transport Association of America (ATA), Washington. Ferner wurden unter anderem die Fachzeitschriften: Air Transport World, Stamford/Conn., Flight International, London, IATA-Review, Genf, Interavia, Genf, ITA-Newsletter, Paris, sowie einzelne Artikel der Tagespresse herangezogen.

² Zu den westeuropäischen Fluggesellschaften werden hier nur die Mitglieder der AEA gerechnet; diese bestreiten etwa neun Zehntel des Linienluftverkehrs aller westeuropäischen Fluggesellschaften. Soweit von „Europa“ die Rede ist, sind dagegen sämtliche westeuropäischen Fluggesellschaften sowie die Fluglinien osteuropäischer ICAO-Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Sowjetunion eingeschlossen.

³ Als Gesamtleistung wird die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Beförderungsleistungen im Personen-, Luftfracht- und Luftpostverkehr bezeichnet.

⁴ Im folgenden wird unter „Welt“ die Gesamtheit der ICAO-Mitgliedstaaten ohne die Sowjetunion und die Volksrepublik China verstanden. Ausnahme: In den Angaben zur Ertragslage der Luftverkehrsunternehmen sind die Ergebnisse des internationalen Verkehrs der sowjetischen Fluggesellschaft enthalten.

in die zweite Jahreshälfte fällt (Tabelle 37*). Dabei nahmen die Leistungen im amerikanischen Inlandsverkehr stärker zu als auf internationalen Strecken. Auf ihren bedeutendsten interkontinentalen Diensten, den Nordatlantik-Strecken, konnten die amerikanischen Unternehmen in den Monaten Januar–Juli 1983 knapp 7 vH mehr Fluggäste befördern als in der entsprechenden Vorjahrszeit; damit vereinigten sie (bei einem Marktanteil von etwa zwei Fünfteln) fast den gesamten Zuwachs des nordatlantischen Passagieraufkommens von rund 3 vH (Tabelle 39*) auf sich. Zu der Expansion des Verkehrsaufkommens trug nicht allein die konjunkturelle Erholung in den Vereinigten Staaten seit dem Frühjahr 1983 bei; die amerikanischen Fluggesellschaften versuchten auch, mit umfangreichen Preissenkungen zusätzliche Fluggäste zu gewinnen⁵. Daher gingen ihre durchschnittlichen Einnahmen je Personenkilometer im ersten Quartal 1983 im Vergleich zum Vorjahr um bis zu 10 vH zurück; der bereits 1981 und 1982 sehr hohe Anteil der zu ermäßigten Tarifen beförderten Passagiere stieg auf nahezu 90 vH.

In der Erwartung, daß sich die Nachfrage in den Sommermonaten kräftig beleben und damit wieder höhere Preise durchsetzen lassen würden, hoben die amerikanischen Fluggesellschaften die Tarife nach Beginn der Reisesaison verschiedentlich wieder an. Die Verkehrsleistungen nahmen indessen im Juli und August langsamer als im ersten Halbjahr zu.

Der Personenverkehr der westeuropäischen Luftverkehrsunternehmen hat auf den internationalen Strecken (rund 90 vH des Gesamtverkehrs) im ersten Halbjahr 1983 leicht abgenommen; damit setzte sich die rückläufige Tendenz des Vorjahres fort. Der interkontinentale Verkehr dieser Unternehmen, der knapp zwei Drittel ihres Gesamtverkehrs ausmacht, ging von Januar bis Juni 1983 gegenüber dem ersten Halbjahr 1982 um etwa 2 vH zurück; der internationale innereuropäische Verkehr stagnierte. Diese Tendenz hat sich seither grundsätzlich noch kaum geändert. Der auffallende Unterschied zur Entwicklung des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten hatte vor allem zwei Ursachen. Die konjunkturellen Auftriebskräfte waren in Westeuropa schwächer, und sie wurden zudem später wirksam. Ferner wurden in Westeuropa kaum Flugpreise gesenkt, um Nachfrage anzuregen, was teilweise aber auch dadurch bedingt war, daß die Gesellschaften infolge administrativer Genehmigungsvorbehalte nicht so flexibel auf kurzfristige Marktänderungen wie die amerikanischen Unternehmen im Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten reagieren können; andererseits wurden aber auch stärkere Anhebungen von Flugpreisen vermieden. Auf interkontinentalen Flugstrecken mit besonders intensivem Wettbewerb (Nordatlantik; Westeuropa – Ostasien) wurden regelmäßig – wie schon in den Vorjahren – die behördlich genehmigten Tarife unterschritten („graue Märkte“).

Ganz anders verlief die Entwicklung im Luftfrachtsektor. Die Beförderungsleistungen der westeuropäischen Gesellschaften erhöhten sich sowohl im innereuropäischen als auch im interkontinentalen Verkehr kräftig, und zwar um insgesamt gut 12 vH im Vergleich der ersten elf Monate 1982 und 1983. Die amerikanischen Unternehmen konnten eine Zunahme des Frachtverkehrs um 6 vH im ersten Halbjahr 1983 gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum verzeichnen. Innerhalb der Vereinigten Staaten stiegen ihre Transportleistungen etwas stärker als auf den internationalen Strecken an. Auf den Routen über den Nordatlantik stand einer Abnahme von 8 vH bei den amerikanischen Gesellschaften (Markt-

⁵ Die Preise wurden nicht nur auf den liberalisierten Märkten des amerikanischen Binnenverkehrs gesenkt. Auch für internationale Flugreisen, die in den Vereinigten Staaten angetreten werden, erlaubten die zwischenstaatlichen Luftverkehrsabkommen vielfach eine flexible Preisgestaltung. Außerdem wurden ausländischen Besuchern der Vereinigten Staaten, die zur Hin- und Rückreise amerikanische Fluggesellschaften benutzten, preisgünstige inneramerikanische Anschlussflüge geboten.

anteil: etwa 25 vH) eine Zunahme um 9 vH bei den westeuropäischen Unternehmen (Marktanteil: rund 60 vH) gegenüber; insgesamt erhöhte sich dort die transportierte Ladungsmenge um 4 vH. Das internationale Luftfrachtgeschäft expandierte vornehmlich durch den Anstieg der Einfuhren in die Vereinigten Staaten, der einmal konjunkturbedingt war und zum anderen durch die Höherbewertung des Dollar hervorgerufen wurde. Diese Höherbewertung verteuerte aber zugleich die amerikanischen Exporte, die im Untersuchungszeitraum sanken. Die gegenläufigen Entwicklungen bei den Importen und den Exporten schlugen sich deutlich im Luftfrachtverkehr über den Nordatlantik nieder; die westgehenden Transporte stiegen um 17 vH an, die ostwärts beförderte Ladung schrumpfte um 7 vH.

Stark differierende Ertragslage der Fluggesellschaften

Die Verluste in der amerikanischen Luftverkehrsbranche, die bereits im Vorjahr ungewöhnlich hoch gewesen waren, sind trotz der mengenmäßigen Zunahme des Verkehrsaufkommens in der ersten Hälfte 1983 weiter gestiegen. Das Defizit der Einnahmen aus dem Flugbetrieb gegenüber den Ausgaben (unter Berücksichtigung von Abschreibungen, aber vor Zinsen und Einkommensteuern) erhöhte sich von 470 Mill. \$ (Januar-Juni 1982) auf etwa 570 Mill. \$ (erstes Halbjahr 1983); dafür dürfte vor allem der scharfe Preiswettbewerb in den Wintermonaten 1982/83 ausschlaggebend gewesen sein. Allerdings bestehen nach wie vor große Unterschiede zwischen den einzelnen Unternehmen; vor allem neugegründete Fluggesellschaften flogen aufgrund ihrer sehr niedrigen Kosten auch 1982/83 mit Gewinn.

Außerhalb der Vereinigten Staaten hatte sich die Ertragslage bereits 1982 gebessert. Nach vorläufigen Schätzungen belief sich das Defizit aller Linien-Luftverkehrsunternehmen der Welt auf nur noch etwa 200 Mill. \$ nach 700 Mill. \$ im Jahre 1981 (Tabelle 40*). Da allein das Defizit der amerikanischen Unternehmen im ganzen Jahr 1982 über 700 Mill. \$ ausmachte, haben die nicht-amerikanischen Unternehmen im Verlauf von 1982 die Gewinnschwelle deutlich überschritten; die westeuropäischen Fluggesellschaften dürften einen Überschuß aus dem Flugbetrieb von etwa 300 Mill. \$ erzielt haben (rund 2 vH der Einnahmen). Auch in Westeuropa gibt es allerdings erhebliche Differenzen zwischen den verschiedenen Unternehmen; so schlossen die Air France und die griechische Olympic Airways mit Fehlbeträgen von jeweils über 100 Mill. \$ ab, während die Deutsche Lufthansa sowie die Fluggesellschaften Skandinaviens und Spaniens Überschüsse erzielten. Auch die British Airways konnten nach hohen Verlusten in den Vorjahren mit Hilfe scharfer Rationalisierungsmaßnahmen die Gewinnschwelle überschreiten. Im Jahre 1983 hat sich die positive Entwicklung der Ertragslage im nicht-amerikanischen Luftverkehr fortgesetzt; nach Schätzungen der IATA dürften ihre Mitgliedsgesellschaften in diesem Jahr einen Überschuß aus dem internationalen Verkehr von etwa 500 Mill. \$ (nach einem Defizit von etwa 200 Mill. \$ in 1982) erzielen.

Zwei Jahrzehnte Angebotsausweitung und technischer Fortschritt

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten im Weltluftverkehr, die insgesamt gesehen immer noch nicht überwunden sind, kann man nicht allein auf die konjunkturelle Nachfrageabschwächung der letzten Jahre und die Tatsache zurückführen, daß die Nachfrage seit einiger Zeit trendmäßig nicht mehr so rasch expandiert wie früher. Vielmehr ist die ungünstige Ertragsentwicklung insbesondere der amerikanischen Fluggesellschaften ganz wesentlich durch einen anhaltenden Angebotsdruck bedingt. Dieser ist nicht von den luftverkehrspolitischen Reformen (Deregulierung) in den Vereinigten Staaten von 1978 verursacht worden, sondern hatte sich schon in den Jahren zuvor aufgebaut. Bereits seit den sechziger Jahren ist es nicht nur in den Vereinigten Staaten zunehmend schwieriger geworden, die Kapazitäten

auszulasten, die seit mehr als zwei Jahrzehnten ständig und rasch vergrößert worden sind.

Die Zahl der Flugzeuge aller Luftverkehrsunternehmen der Welt nahm im Zeitraum 1960–1982 von rund 5 000 auf rund 9 000 oder um 2,7 vH im Jahresdurchschnitt zu (Flugzeuge mit mehr als 9 t Startgewicht, das heißt mit mindestens etwa 20 Plätzen; vgl. Tabelle 38*). Diese Zuwachsrate wurde in den sechziger Jahren mit 4 vH beträchtlich übertroffen; allein von Ende 1967 bis Ende 1969 stieg der Flugzeugbestand um 15 vH an. Nach 1970 wurde dieser zwar nur um weniger als 2 vH je Jahr ausgeweitet; dabei wurden aber viele Großraumflugzeuge eingesetzt. Sie hatten in den sechziger Jahren noch kaum Bedeutung. So nahm das verfügbare Platzangebot in den siebziger Jahren weit schneller als die Zahl der Flugzeuge zu. Die Vergrößerung der Luftflotten ging mit einer durchgreifenden Modernisierung einher: Der Antrieb durch Kolbenmotoren, mit denen 1960 noch fast 80 vH aller Flugzeuge ausgerüstet waren, wurde durch die Propeller- und Strahltriebwerkstechnik abgelöst. Der Bestand an Propellerturbinenflugzeugen erreichte einen Höhepunkt Anfang der siebziger Jahre; er nahm bis 1979 leicht ab, danach wieder zu. Vor allem auf Kurzstrecken dürften diese Flugzeuge weiterhin konkurrenzfähig sein. Strahltriebwerkflugzeuge wurden in ständig zunehmendem Maße eingesetzt. Sie waren zunächst vorwiegend für Langstrecken bestimmt, wurden aber schon seit Mitte der sechziger Jahre in sehr großer Zahl auch für Mittel- und Kurzstrecken verwendet. Großraumflugzeuge wurden (seit 1969) anfangs ebenfalls ausschließlich auf Langstrecken, einige Jahre später aber zunehmend auch auf den Mittelstrecken eingeführt.

Die Luftverkehrsunternehmen haben ihre Investitionen in der Nachkriegszeit nicht kontinuierlich, sondern in mehreren deutlichen Wellen vorgenommen. Die meisten Neubaufträge für Propeller- und Strahltriebwerkflugzeuge wurden in den Jahren 1955, 1960/61, 1965–1968 und 1978/79 erteilt (Tabelle 38*). Für Propellerturbinenflugzeuge gab es außerdem 1982 einen alle früheren Jahre übertreffenden Auftragsboom mit 266 Bestellungen, von denen 233 auf verschiedene neu entwickelte Typen entfielen, die sich bei bestimmten Einsatzzwecken als sehr wettbewerbsfähig erwiesen haben. Den Einsatz von Flugzeugen mit neuen Antriebsarten haben vor allem die Unternehmen in Nordamerika und Europa vorangetrieben. In den Industrieländern war der Kapitalbedarf für die teureren modernen Flugzeuge leichter aufzubringen als in anderen Ländern, und die großen, zugleich oft differenzierten Märkte dieser Länder machten ihren Einsatz besonders lohnend. So war die Umstellung auf den Strahltriebwerk in Nordamerika und Europa zu Beginn der siebziger Jahre bereits im wesentlichen abgeschlossen; Ende 1970 hatten zwei Drittel der eingesetzten Flugzeuge Strahltriebwerk. Dieser Anteil hat sich bis 1975 auf drei Viertel, seitdem aber kaum noch erhöht (1980: 78 vH). Bei den Luftverkehrsunternehmen der übrigen Erdteile überstieg der Bestand an Strahlflugzeugen erst im Laufe der siebziger Jahre die Zahl der Flugzeuge anderer Typen. Im Einklang damit nahm der Anteil Europas und Nordamerikas am Weltbestand von Strahlflugzeugen leicht ab (1970: 82 vH; 1980: 72 vH).

Die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge wurde beim Übergang zum Strahltriebwerk und später zu Großraumflugzeugen stark gesteigert, bedingt durch

- größeres Fassungsvermögen (gemessen an der Zahl der Sitzplätze und der Nutzlast),
- größere Umlaufgeschwindigkeit (höhere Reisegeschwindigkeiten, längere Reichweiten mit Fortfall zeitraubender Zwischenaufenthalte).

Die Zahl der Sitzplätze je Flugzeug stieg von etwa 105 (DC-7C) im Jahre 1956 über 181 (Boeing 707-120; 1958) bis auf 624 (Boeing 747-300) im Jahre 1983; die Reisegeschwindigkeit nahm von 550 km/h über 880 km/h (1963) auf gut 900 km/h im Jahre 1983 zu. Infolge solcher

Änderungen erhöhte sich von 1960 bis 1982 die im Personen-, Luftfracht- und Luftpostlinienverkehr verfügbare Beförderungskapazität (in Tonnenkilometern) jahresdurchschnittlich um über 10 vH auf gut 210 Mrd. tkm, das heißt insgesamt auf fast das Zehnfache (Tabelle 37^a). In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre hatte die starke Ausweitung des Flugzeugbestands sogar eine durchschnittliche jährliche Angebotszunahme um gut 17 vH (1965–1970) zur Folge. Diese sehr kräftige Steigerung der Kapazitäten war durch die Einführung der Mittel- und Kurzstrecken-Strahltriebwerke verursacht worden. Sie wurde auch später bei Inbetriebnahme der Großraumflugzeuge nicht übertroffen.

Neue Anbieter, neue Betriebsformen

An der Angebotsausweitung in den sechziger Jahren waren die Luftverkehrsunternehmen der verschiedenen Regionen nahezu gleichmäßig beteiligt. Im Zeitraum 1960–1970 vergrößerten die nordamerikanischen Fluggesellschaften, die europäischen Unternehmen sowie die Anbieter aus anderen Ländern ihre Transportkapazität jeweils um etwa 16 vH jährlich; dabei verhielten sich ihre Anteile am Gesamtangebot etwa wie 65 : 20 : 15. Anteilsverschiebungen gab es damals lediglich zwischen den südamerikanischen Unternehmen, die unterdurchschnittlich expandierten, und den Fluggesellschaften in Afrika und Asien. Diese weiteten ihre Kapazität mit rund 18 vH jährlich sogar etwas stärker aus als die europäischen und die nordamerikanischen Unternehmen. Viele afrikanische und asiatische Fluggesellschaften befanden sich in den sechziger Jahren in einer Aufbauphase, in der sie überwiegend älteres, aus der Kolonialzeit übernommenes Fluggerät einsetzten und dieses durch Gebrauchtkäufe aus Europa und Amerika ergänzten.

Im Verlauf der siebziger Jahre veränderte sich die Angebotsstruktur deutlich. In Asien und in geringerem Maße auch in Afrika wurden zunehmend modernere Flugzeuge eingesetzt, so daß die Kapazitäten dort weiter rasch wuchsen (+ 14 vH jährlich), während sie bei den europäischen und besonders den nordamerikanischen Fluggesellschaften erheblich langsamer als zuvor ausgeweitet wurden (+ 5,5 vH jährlich); damit reagierten vor allem die amerikanischen Unternehmen auf die seit der Mitte der sechziger Jahre zunehmenden Schwierigkeiten, das zuvor stark vergrößerte Leistungsangebot abzusetzen. Der Anteil nordamerikanischer und europäischer Anbieter an der gesamten Linienluftverkehrskapazität der Welt ging von rund 85 vH (1970) auf 71 vH (1980) zurück. Dagegen steigerten die lateinamerikanischen Unternehmen ihre Kapazitäten in den siebziger Jahren mit 12 vH jährlich bedeutend stärker als die Europäer und Nordamerikaner, so daß ihr Marktanteil wieder zunahm.

Die Verteilung des Angebots auf die wesentlichen Verkehrsgebiete änderte sich im Verlauf der sechziger Jahre nur wenig. Im Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten und auf den interkontinentalen Strecken (sowie den Verbindungen innerhalb Lateinamerikas, Afrikas und Asiens) wurde es aber mit jahresdurchschnittlich jeweils gut 16 vH etwas stärker ausgeweitet als im Verkehr innerhalb Westeuropas (+ 14 vH jährlich). In den siebziger Jahren (1980 gegenüber 1970) flachte sich die Angebotszunahme im Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten merklich ab (+ 4 vH jährlich). Innerhalb Westeuropas betrug sie immerhin noch rund 8 vH jährlich, auf den übrigen genannten Strecken zusammengenommen etwa 10 vH jährlich. Schwerpunkte der Steigerung auf den interkontinentalen Strecken waren die Fluglinien von Westeuropa nach Asien und Australien. Nach 1980 nahmen die angebotenen Leistungen auf diesen wie auf den meisten anderen Strecken nur noch in spürbar verlangsamtem Tempo zu; teilweise wurden sie sogar absolut eingeschränkt.

Die von den Linienfluggesellschaften nicht mehr benötigten, zumeist älteren Flugzeuge wurden verkauft; dabei traten oft neugegründete Unternehmen als Käufer auf, die mit den erworbenen Maschinen Charterverkehre aufnahmen. Diese Verkehrsart hatte am Anfang der sechziger Jahre noch kaum Bedeutung; 1971 wurden aber zusätzlich zu den 110 Mrd. tkm des Linienverkehrs bereits 16 Mrd. tkm auf Charterflügen angeboten. Die Charterunternehmen stellten nunmehr zunehmend auch neues Gerät in Dienst. Die schnelle Expansion des Charterverkehrs wurde vor allem deshalb möglich, weil die amerikanischen und westeuropäischen Luftverkehrsbehörden in diesem Verkehrsbereich eine wesentlich liberalere Zulassungspolitik als im Linienverkehr verfolgten. Der Charterverkehr mit den Vereinigten Staaten wurde auch dadurch gefördert, daß nach dem Ende des Vietnamkrieges beträchtliche Transportkapazitäten auf den zivilen Markt drängten, die in den sechziger Jahren für militärische Zwecke aufgebaut worden waren. Die zunehmende Liberalisierung der Preisbildung auf den Linienmärkten beeinträchtigte den Charterverkehr jedoch, so daß das Angebot bis 1982 nur noch auf gut 20 Mrd. tkm (jahresdurchschnittlich + 2 vH) zunahm, also deutlich schwächer als der Linienverkehr. Gegenwärtig werden etwa drei Viertel der Beförderungsleistung von europäischen und nordamerikanischen Unternehmen erbracht.

Kapazitätsausbau erzeugte Angebotsdruck

Die anhaltende starke Ausweitung der Beförderungskapazität der Luftflotten hat bis zum Beginn der siebziger Jahre zu immer größeren Auslastungsproblemen geführt. Im Linienverkehr ging der Nutzladefaktor – das Verhältnis von Gesamtleistung zu Kapazität – fortlaufend zurück (1966–1971 um rund 13 vH). In den Vereinigten Staaten fiel er auf einen zuvor nie erreichten Stand (1971: 42 vH). Die nominalen Einnahmenüberschüsse der Liniengesellschaften insgesamt nahmen in dieser Zeit auf weniger als die Hälfte ab, die realen Überschüsse sanken sogar noch stärker. Die wesentliche Ursache für die sinkende Kapazitätsauslastung und den Gewinnrückgang lag darin, daß die Investitionsentscheidungen der Unternehmen nur teilweise von der erwarteten Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen bestimmt wurden. Darüber hinaus wurden auch Bemühungen, mittels einer flexiblen Absatz- und Preispolitik eine bessere Kapazitätsauslastung zu erreichen, durch die spezifischen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs, vor allem die weitreichende staatliche Regulierung, durchkreuzt.

Ausschlaggebend für die Investitionspolitik waren neben der erwarteten Nachfrage nach Verkehrsleistungen (die zum Teil überschätzt wurde) zyklische Veränderungen der Gewinne, die vorwiegend aus konjunkturellen Nachfrageschwankungen herrührten, sowie ungleichmäßige technische Fortschritte im Luftfahrzeugbau. Die im Linienverkehr typische oligopolistische Angebotsstruktur hat ein gleichförmiges Investitionsverhalten der Anbieter auf den Luftverkehrsmärkten noch gefördert, das durch ähnliche zyklische Gewinnänderungen bei den meisten Unternehmen und durch technische Entwicklungen schon angelegt war. Die einzelnen Fluggesellschaften sind bestrebt, neue Flugzeuge mit höherer Qualität oder niedrigeren Kosten möglichst gleichzeitig mit ihren Konkurrenten einzusetzen, weil sie von einem verzögerten Einsatz Wettbewerbsnachteile befürchten. Die oligopolistische Konkurrenz führte auch dazu, daß die Unternehmen auf neue Angebote der Wettbewerber mit ähnlichen Angeboten reagierten und daß auf diese Weise insgesamt nicht hinreichend auszulastende Dienste eingerichtet wurden. Verschärft wurde diese Problematik durch technische Produktionsbedingungen, zum Beispiel begrenzte Möglichkeiten zur gleitenden Anpassung an eine steigende Nachfrage. So bewirkt die Größe der einzelnen Flugzeuge einen Zwang zu sprunghaften Kapazitätserweiterungen. Im Linienverkehr kann man zudem das Angebot nicht flexibel an die Nachfrage und an Nachfrageschwankungen anpassen, weil

Flugpläne mit festen Abflugzeiten und Flugrouten für eine bestimmte Zeit durchgehalten werden müssen.

Diese Konstellation führte zu einer wellenförmigen Entwicklung der Investitionen beziehungsweise der Kapazitätzunahme im Luftverkehr. Der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern wurde vorwiegend mit Mengen – Faktoren wie Flugplangestaltung und möglichst hohe Abflugdichte – ausgetragen, darüber hinaus auch mit der Qualität des Service, jedoch nicht mit dem Preis. Dieses Verhalten wurde vor allem durch die umfassende staatliche Regulierung, außerdem auch durch die Kartellierung des Linienverkehrs, besonders begünstigt. Die Preise wurden durchweg so fixiert, daß die Unternehmen Gewinne erzielen sollten. In den Vereinigten Staaten strebten die Behörden sogar an, daß die Renditen im Luftverkehr höher als in anderen Wirtschaftszweigen liegen sollten. Gleichzeitig untersagten sie aber mengenbegrenzende Absprachen unter den Unternehmen. Unter solchen Bedingungen werden Unternehmen in den Mengenwettbewerb getrieben, weil ihnen der Weg versperrt ist, durch niedrigere Preise Marktanteile und Gewinne zu erhöhen.

Bis etwa zur Mitte der sechziger Jahre stiegen die Renditen der Fluggesellschaften an und waren so hoch, daß die Gesellschaften ohne große Schwierigkeiten ausreichendes Kapital beschaffen konnten, um zusätzliche Flugzeuge zu erwerben. In jener Zeit sind zahlreiche Flugzeuge zur Lieferung in späteren Jahren bestellt worden. Für die Gesellschaften insgesamt wurde dieser Kapazitätsausbau durch die Nachfrage nicht sanktioniert mit der Folge, daß die Auslastung und die Gewinne nunmehr sanken. Es wurden dauerhaft zu viele Flugzeuge eingesetzt und damit Ressourcen verschwendet. Die Anreize zum Kapazitätsausbau waren bei den verschiedenen Gesellschaften je nach den Gewinnen, die sie aufgrund ihrer individuellen Kosten erzielen konnten, natürlich unterschiedlich hoch. Auch außerhalb der Vereinigten Staaten haben überhöhte Preise, wie sie etwa im Rahmen der IATA festgelegt werden, einen exzessiven Kapazitätsausbau gefördert. Zwar sind beispielsweise in Europa kapazitätsbegrenzende Vereinbarungen zulässig, aber in den durchweg bilateral geregelten Verkehren sind Anbieter aus beiden jeweils beteiligten Ländern zuzulassen. Und da in der Regel Effizienzunterschiede zwischen diesen Gesellschaften bestehen, gibt es Interesse daran, die Preise so hoch zu setzen, daß auch die kostengünstigere Gesellschaft noch Gewinne einfließt. Zu diesen Preisen ist es dann sehr attraktiv für die kostengünstigere Gesellschaft, ihre Kapazitäten auszudehnen, und gewöhnlich kann sie dies auch in den bilateralen Verhandlungen durchsetzen. Auf diese Weise entstehen Überkapazitäten.

Anpassungsprobleme der Fluggesellschaften

Im Verlauf der siebziger Jahre versuchten die Fluggesellschaften, den Kapazitätsüberhang durch Anpassungsmaßnahmen zu beseitigen. Darauf zielte letztlich auch die in den Vereinigten Staaten nach 1977 verfolgte Deregulierungspolitik ab. Die Unternehmen führten zunächst in dem Rahmen, der ihnen durch die Luftverkehrspolitik gezogen war, neue Preisklassen ein, das heißt, sie erweiterten die Tarifstaffel durch niedrige Tarife. Derartige Versuche, durch billigeres Angebot neue Nachfrage zu aktivieren, hatte es auch schon in den sechziger Jahren gegeben; freilich waren sie zu zaghaft ausgefallen und hatten keinen durchgreifenden Erfolg.

Im Binnenverkehr der Vereinigten Staaten wurde auch die neuerliche nachfrageorientierte Preispolitik durch die Eigenarten der dortigen Regulierung und durch Auswirkungen der Anti-Trust-Gesetzgebung stark behindert. Im Hinblick auf die drängenden Probleme mangelnder Auslastung selbst in konjunkturell günstigen Phasen wurden jedoch seit 1971 in beschränktem Umfang Absprachen über die Begrenzung der Kapazitäten zwischen den

Anbietern zugelassen. Infolgedessen erhöhte sich der Auslastungsgrad wieder merklich, obwohl schließlich die Preise im Flugverkehr insgesamt stiegen, vor allem weil die Kosten für Treibstoffe nach 1973 ungewöhnlich stark zunahmen.

In den Vereinigten Staaten wurden die Versuche zur Kapazitätskontrolle nach einigen Jahren aufgegeben. Anstelle dessen wurden die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs seit 1977 durch die Reformen der Luftverkehrspolitik nachhaltig geändert; diese Reformen hatten auch Folgen für die Teile des internationalen Verkehrs, in denen amerikanischer Einfluß ausgeübt werden konnte. Ein wichtiger Effekt der Reformen war die Aufhebung der Preisregulierung; sie befreite die Preisbildung im Luftverkehr von marktwidrigen Beschränkungen und wirkte schon sehr kurzfristig. Die Unternehmen konnten ihre Preise flexibel im Wettbewerb mit anderen Anbietern gestalten und damit versuchen, ihre Kapazitäten besser auszulasten. Außerhalb der Vereinigten Staaten wird der erforderliche Ausgleich von angebotenen und nachgefragten Beförderungsleistungen teilweise über die „grauen Märkte“ vollzogen; auf diese Weise sucht sich Angebot, das bei den offiziellen Preisen nicht voll abgesetzt werden kann, seinen Weg zur Nachfrage.

Erste Erfolge durch Preissenkung und Rationalisierung

Die ergriffenen Maßnahmen führten zusammen mit der konjunkturellen Aufwärtsentwicklung in den westlichen Industrieländern dazu, daß der Nutzladefaktor wieder anstieg und 1979 mit 57 vH (1971: 46 vH) einen langjährigen Höchststand erreichte. Anscheinend nahm dabei auch die zeitliche Auslastung des vorhandenen Fluggeräts kaum ab; der höhere Nutzladefaktor war also nicht auf Stilllegungen betriebsfähiger Flugzeuge zurückzuführen. Anfang der achtziger Jahre verringerten sich der Nutzladefaktor sowie die zeitliche Auslastung der Flugzeuge infolge der konjunkturbedingt sinkenden Nachfrage. Die Kapazitätsausnutzung wäre vermutlich noch stärker zurückgegangen, wenn die Luftverkehrsunternehmen nicht trotz der beträchtlichen Kostensteigerungen, die sie 1979/80 vor allem bei Treibstoffen hinnehmen mußten, die Preise gesenkt und zusätzlich Nachfrage akquiriert hätten. So stieg in den Vereinigten Staaten der Anteil ermäßigter Tarife an der gesamten Beförderungsleistung im Personenverkehr von 57 vH (1980) auf 78 vH (1982). Auf den Nordatlantik-Strecken nahm der Anteil solcher Tarife seit Mitte der siebziger Jahre ebenfalls zu (so entfielen auf eine Gruppe besonders niedriger Tarife seit 1980 über 40 vH des gesamten Passagieraufkommens; nach nur 7 vH im Jahre 1975). Zwischen Westeuropa und dem Fernen Osten werden ebenfalls in erheblichem und zunehmendem Umfang Fluggäste zu reduzierten Preisen befördert, und ein bedeutender Teil von ihnen wird über den „grauen Markt“ gewonnen; auf diesem scheinen in letzter Zeit unter anderem auch zunehmend Flugscheine für Südatlantik-Strecken gehandelt zu werden.

Die Auslastungsprobleme konnten somit durch die vergrößerte absatzpolitische Flexibilität vermindert werden; dies war aber mit einer deutlichen Gewinnerosion verbunden, weil der Wettbewerb erheblich schärfer wurde und vor allem auf die traditionellen Anbieter, die zuvor relativ bequem unter staatlichem Schutz produziert hatten, Anpassungsdruck ausübte. Kosten, die man zuvor nur zu belegen brauchte, um Preiserhöhungen durch die Behörden genehmigen zu lassen, müssen nun reduziert werden. Die inzwischen vor allem in den Vereinigten Staaten eingetretenen Verluste zeigen, daß die erforderliche Anpassung noch nicht beendet ist und offenbar die vorhandenen Kapazitäten bei den herrschenden Kosten und Preisen nicht gewinnbringend eingesetzt werden können. Zwar sind vielfältige Rationalisierungsmaßnahmen ergriffen worden, aber wie das Beispiel neuerer Unternehmen im amerikanischen Markt zeigt, genügen sie offenbar nicht. Diese Unternehmen demonstrieren, daß man noch wesentlich billiger anbieten kann als die etablierten Produzenten.

Stärker nachfrageorientierte Investitionspolitik notwendig

Rationalisierung im Bestand reicht nicht aus. Die Unternehmen müssen ihre künftige Investitionspolitik stärker auf die Nachfrageentwicklung ausrichten. Sie müssen vermeiden, jeden verfügbaren technischen Fortschritt zu übernehmen, auch wenn die eigenen Kapazitäten ohnehin schon ungenügend ausgelastet sind. Damit eine solche Unternehmensstrategie lohnend erscheint, muß die Luftverkehrspolitik den Wettbewerb mit Kapazitäten und Preisen den Unternehmen überlassen und auch das Entstehen neuer Unternehmen nicht behindern, weil so oligopolistische Marktstrukturen aufgebrochen werden können. Wesentliche Beiträge zu einer solchen Politik sind in der letzten Zeit geliefert worden, wenn auch zunächst vorwiegend in den Vereinigten Staaten. Mit dem Ende der Regulierung, insbesondere der Aufgabe des Systems administrativer Preisbildung, ist dort der systemimmanente Mechanismus beseitigt worden, der die Unternehmen zu Investitionen veranlaßte, die unter marktmäßigen Bedingungen von der Nachfrage nicht sanktioniert worden wären. Auch die IATA-Preisbildung ist in den letzten Jahren unter dem Druck des überhöhten Angebots zunehmend gelockert worden; der Spielraum, in dem die IATA eine stärkere Kapazitätsausweitung fördern kann, als es der Expansion der Nachfrage entspricht, ist daher ebenfalls tendenziell eingengt worden.

Die Chancen dafür, daß Überkapazitäten im Weltluftverkehr dauerhaft vermieden werden können, sind gegenwärtig durchaus noch unsicher. Technische Fortschritte im Flugmotorenbau, die zu einer erheblichen Einsparung von Treibstoff führen, haben nämlich am Ende der siebziger Jahre eine neue Investitionswelle ausgelöst; die bestellten Flugzeuge sind zum großen Teil noch nicht ausgeliefert worden. Die kapazitätsbestimmenden Parameter der Maschinen – Nutzlast beziehungsweise Sitzplatzzahl, Reichweite, Reisegeschwindigkeit – werden allerdings bei den neuen Flugzeugtypen nicht mehr wesentlich gesteigert. Eine ähnliche durch die Periodenkapazität des einzelnen Flugzeugs bedingte sprunghafte Angebotssteigerung wie etwa bei Einführung der Mittelstrecken-Flugzeuge mit Strahltriebwerkenantrieb in den sechziger Jahren ist daher zwar nicht zu erwarten. Der gesamte Flugzeugbestand nimmt aber kräftig zu, weil ältere Flugzeuge nur zum Teil endgültig außer Dienst gestellt und verschrottet werden; zum Teil werden sie auf Nebenstrecken eingesetzt oder an andere Fluggesellschaften verkauft. Für eine solche Verwendung spricht, daß man diese Flugzeuge oft noch sehr wettbewerbsfähig einsetzen kann. Und ginge es vor allem in Europa nicht immer noch nach dem Schema, daß die Preise steigen müssen, wenn die Kosten steigen, dann tendierten die etablierten Fluggesellschaften sicherlich weniger dazu, neue Maschinen zu kaufen, wenn sie verfügbar sind, und sie würden die alten Flugzeuge länger als bislang fliegen. Vor allem in den Vereinigten Staaten sind nach der Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte zahlreiche neue Unternehmen gegründet worden, die überwiegend gebrauchte Flugzeuge einsetzen.

Die Beförderungskapazität im Weltluftverkehr dürfte während der kommenden Jahre wieder beschleunigt zunehmen. Dies muß zwar nicht zwangsläufig bedeuten, daß das Angebot, das die neuen Unternehmen bereitstellen, auf übersättigte Märkte stößt; denn diese Unternehmen haben sich ihre Nachfrage – durch niedrigere Preise oder neue Dienste – teilweise erst selbst geschaffen. Je mehr aber die traditionellen Liniengesellschaften, die bislang noch Hauptträger der Investitionen sind, den Übergang zu neuen Flugzeugen forcieren, desto mehr schaffen sie sich selbst vermehrte Konkurrenz. Anbieter, die gebrauchte Flugzeuge auf dem „second-hand“-Markt kaufen und sie kostensparend einsetzen, verschärfen mit niedrigen Preisen den Wettbewerb. Es ist sehr fraglich, ob die Betriebskostensparnisse, die mit dem Einsatz neuer Flugzeugtypen verbunden sind, die Kostenvorteile ausgleichen können, die die Käufer gebrauchter Maschinen infolge der niedrigen Anschaffungspreise haben.

Anders ausgedrückt: Rechnen die etablierten Unternehmen nicht falsch, wenn sie ständig auf die neueste Technologie setzen und die Konkurrenz dabei vergessen, der sie ihre älteren Flugzeuge billig überlassen?

Die Fluggesellschaften haben die Bestellung neuer Flugzeuge unter dem Eindruck der Rezession seit 1980 zwar deutlich gedrosselt und insbesondere erheblich weniger Großflugzeuge in Auftrag gegeben. Sie werden aber künftig bei ihren Investitionsentscheidungen der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen einen höheren Stellenwert im Investitionskalkül einräumen müssen als bisher. Vor allem aber werden sie zu berücksichtigen haben, daß sich die Rahmenbedingungen des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten bereits nachhaltig geändert haben und sich in der übrigen Welt ebenfalls tendenzielle Veränderungen abzeichnen.

Mit einer Stabilisierung der Märkte durch Aussonderung von Flugzeugen kann auf absehbare Zeit nur in begrenztem Umfang gerechnet werden, weil das technisch überholte Gerät meistens ökonomisch noch wettbewerbsfähig ist. Eine marktgerechte Investitionspolitik, die sich von den früheren Verhaltensweisen mehr oder weniger löst, ist für die nächsten Jahre auch deshalb um so wichtiger, als die kurz- und mittelfristigen Aussichten für eine Nachfrageexpansion gegenwärtig noch nicht sehr günstig sind.

1984 : Nur leicht beschleunigte Zunahme des Luftverkehrs

Die voraussehbare Konjunktorentwicklung in den westlichen Industrieländern, die den überwiegenden Teil des Verkehrsaufkommens sowohl im Passagier- als auch im Luftfrachtkontor stellen, läßt nicht erwarten, daß der Luftverkehr 1984 wesentlich stärker zunehmen wird als im abgelaufenen Jahr. Den Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten dürfte aber zugute kommen, daß der amerikanische Binnenverkehr mit fortschreitender gesamtwirtschaftlicher Erholung wie bereits im ersten Halbjahr 1983 weiter kräftig expandieren wird. An eine Wiederholung des starken, durch die Liberalisierung der Luftverkehrsmärkte zusätzlich angeregten Wachstums der Jahre 1978/79 ist allerdings vorerst nicht zu denken, und auch die Zuwachsrate des Jahres 1976 (amerikanischer Binnenverkehr: etwa 10 vH) dürfte nicht erreicht werden, da 1976 das reale Bruttosozialprodukt mit 6 vH erheblich stärker zugenommen hatte, als für 1984 erwartet wird.

In Westeuropa sollte die langsame konjunkturelle Besserung im Verlauf von 1984 dazu führen, daß sich der Luftverkehr zwischen den westeuropäischen Ländern wieder etwas dynamischer entwickelt. Da aber vorerst weder ein kräftiger gesamtwirtschaftlicher Aufschwung abzusehen ist noch politische Entwicklungen, etwa eine spürbare Liberalisierung der europäischen Luftverkehrsmärkte, außerordentliche Impulse für den Flugverkehr auslösen werden, dürften die Transportleistungen weiterhin nur schwach zunehmen.

Die konjunkturellen Aussichten für Westeuropa und die Vereinigten Staaten lassen auch zusätzliche Nachfrage auf den interkontinentalen Fluglinien erwarten, da die westlichen Industrieländer dort einen bedeutenden Teil des Verkehrsaufkommens stellen. Dies gilt vor allem für die Nordatlantik-Routen, die sowohl für die westeuropäischen als auch für die amerikanischen Unternehmen besondere Bedeutung haben. Im Vergleich zu 1983 dürfte das Verkehrsaufkommen dort etwas stärker zunehmen. Von der nur leicht beschleunigten Zunahme wirtschaftlicher Aktivitäten in Japan sind zwar 1984 keine besonderen Anregungen auf den Luftverkehr zwischen Westeuropa und dem Fernen Osten sowie über den Nordpazifik zu erwarten, doch ist auch nicht anzunehmen, daß das globale Verkehrsaufkommen durch eine schwache Entwicklung dieser Linien beeinträchtigt wird; dies um so weniger, als die fernöstlichen Luftverkehrsmärkte auch in den zurückliegenden Rezessionsjahren noch relativ stark expandierten.