

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr: Verschärfter Preiswettbewerb bei Nachfrageabschächung

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1980) : Weltluftverkehr: Verschärfter Preiswettbewerb bei Nachfrageabschächung, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 168-178

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3540>

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: Verschärfter Preiswettbewerb bei Nachfrageabschwächung

Von Henning Sichelschmidt

Im Weltluftverkehr wurden 1980 die hohen Wachstumsraten der beiden vergangenen Jahre bei weitem nicht mehr erreicht. Der Linienverkehr nahm sowohl im Passagier- als auch im Luftfrachtsektor nur noch wenig zu; der Bedarfsluftverkehr ist vermutlich, wie schon in den beiden Vorjahren, zurückgegangen.

Die Fluggesellschaften versuchten, durch neue Formen der Produkt- und Preisdifferenzierung die Kapazitäten ihrer Flugzeuge besser auszulasten. Auf der wichtigen Nordatlantikroute (insbesondere London - New York) wurden die Flugpreise auch in den niedrigsten Tarifkategorien weiter gesenkt, obwohl der Kostenanstieg weltweit anhielt. Auch auf den amerikanischen Märkten sowie im Verkehr von Europa nach Ostasien verstärkte sich der Wettbewerb, während sich im innereuropäischen Luftverkehr erst Ansätze einer flexibleren Tarifpolitik zeigten.

Nachdem die Gewinne schon 1979 geschrumpft waren, hat sich die Ertragslage der Fluggesellschaften im laufenden Jahr weiter verschlechtert. Dazu haben vor allem ungewöhnlich stark steigende Kosten, insbesondere die kräftige Verteuerung der Treibstoffe, beigetragen. Die Kostensteigerungen und ein auf wichtigen Strecken rückläufiger Absatz von Luftverkehrsleistungen veranlaßten einzelne Fluggesellschaften, ihren Betrieb einzuschränken und Personal zu entlassen.

Im Bereich der internationalen Luftverkehrspolitik wurden die Bestrebungen, vor allem der Vereinigten Staaten, die administrative Regulierung der Luftverkehrsmärkte abzubauen und so die Voraussetzungen für einen verstärkten Wettbewerb zu schaffen, nur von wenigen Ländern voll unterstützt. Auf der jüngsten Luftverkehrskonferenz der International Civil Aviation Organization (ICAO) in Montreal wurden sogar Empfehlungen vereinbart, die u.a. auf eine behördlich fixierte Marktaufteilung im internationalen Verkehr zwischen den einzelnen Fluggesellschaften abzielen. Sollten diese Empfehlungen von den ICAO-Mitgliedstaaten befolgt werden, so würde dadurch der Spielraum für eine weitere Liberalisierung von Teilmärkten und eine effizientere Abwicklung des Weltluftverkehrs eingeengt.

Nur noch geringe Zunahme des Linienluftverkehrs

Der Linienluftverkehr hat 1980 nach zwei Jahren sehr starker Expansion im Vergleich zu den hohen Zuwachsraten der siebziger Jahre nur schwach zugenommen. Ausschlaggebend war dafür, daß infolge der Rezession in den Vereinigten Staaten die Transportleistungen der größeren amerikanischen Gesellschaften zurückgingen (Abnahme des Personenverkehrs im ersten Halbjahr 1980 um 2 vH und des Luftfrachtverkehrs um 3 vH). Allerdings konnten kleinere vorwiegend regional tätige Unternehmen ihren Absatz noch ausweiten. Auch die Zunahme des Luftverkehrs anderer Länder hat sich im Verlauf des Jahres 1980 stark abgeschwächt. Der Personenverkehr der Mitgliedsgesellschaften der Association of European Airlines stieg in den Monaten Januar bis September 1980 auf den internationalen Strecken nur noch um 2 vH gegenüber dem in der entsprechenden Vorjahrszeit an; der internationale

Tabelle 1 – Indikatoren zum Weltluftverkehr 1976–1980

	1976	1977	1978	1979	1979	1980
					1. Halbjahr	
	- Mill. -					
Linienverkehr¹						
Beförderte Personen	576	610	678	747	.	.
darunter: Vereinigte Staaten ² ...	182	195	220	238	116	110
Personenkilometer	762 000	818 000	936 000	1 057 000	.	.
darunter: Vereinigte Staaten ² ...	284 000	304 000	348 000	385 000	183 000	180 000
Luftfracht (t)	9,33	10,04	10,64	11,20	.	.
Luftfracht (tkm)	21 450	23 620	25 930	27 810	.	.
darunter: Vereinigte Staaten ² ...	5 590	5 920	5 960	5 930	2 820	2 730
Luftpost (tkm)	3 030	3 180	3 270	3 430	.	.
Gesamtleistung (tkm)	93 050	100 400	113 500	126 300	.	.
davon: internationaler Verkehr ..	41 900	46 580	53 440	59 900	.	.
Inlandverkehr	51 150	53 820	60 080	66 400	.	.
Charterverkehr³						
Personenkilometer	114 100	123 440	121 500	113 500	.	.
Gesamtleistung (tkm)	13 840	15 140	14 700	13 790	.	.
davon: internationaler Verkehr ..	11 990	13 000	12 830	12 080	.	.
Inlandverkehr	1 850	2 140	1 870	1 710	.	.
	- Veränderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum in vH -					
Linienverkehr¹						
Beförderte Personen	+ 7,9	+ 5,9	+11,1	+10,2	.	.
darunter: Vereinigte Staaten ² ...	+ 8,8	+ 7,0	+13,1	+ 8,1	+10,4	-5,4
Personenkilometer	+ 9,3	+ 7,3	+14,4	+12,9	.	.
darunter: Vereinigte Staaten ² ...	+10,6	+ 7,1	+14,4	+10,6	+12,6	-1,9
Luftfracht (t)	+ 7,3	+ 7,6	+ 6,0	+ 5,2	.	.
Luftfracht (tkm)	+10,7	+10,1	+ 9,8	+ 7,3	.	.
darunter: Vereinigte Staaten ² ...	+ 6,8	+ 5,8	+ 0,7	- 0,4	- 2,8	-3,2
Luftpost (tkm)	+ 4,3	+ 4,9	+ 2,8	+ 4,9	.	.
Gesamtleistung (tkm)	+ 9,7	+ 7,9	+13,4	+11,3	.	.
davon: internationaler Verkehr ..	+12,2	+11,2	+14,7	+12,1	.	.
Inlandverkehr	+ 7,8	+ 5,2	+11,6	+10,5	.	.
Charterverkehr³						
Personenkilometer	+ 2,5	+ 8,2	- 1,5	- 6,6	.	.
Gesamtleistung (tkm)	+ 7,6	+ 9,4	- 2,9	- 6,2	.	.
davon: internationaler Verkehr ..	+ 7,3	+ 8,4	- 1,3	- 5,9	.	.
Inlandverkehr	+ 9,5	+15,7	-12,6	- 8,6	.	.
¹ ICAO-Mitgliedstaaten. - ² Gesamter Verkehr (einschließlich internationale Dienste und Charterverkehr) der früher als „Trunk Carrier“ bezeichneten Unternehmen. - ³ ICAO-Mitgliedstaaten ohne Sowjetunion.						

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, No. 24, Genf 1979, S. 7 ff. – Civil Aeronautics Board, Air Carrier Traffic Statistics, Washington, lfd. Jgg., jeweils No. 12, S. 2. – Air Transport World, Stamford, Conn., lfd. Jgg. – Eigene Umrechnungen.

Luftfrachtverkehr dieser Unternehmen lag um 3 vH über dem in der entsprechenden Vorjahrszeit¹.

Im Jahre 1979 hatte dagegen die Gesamtleistung² im Weltluftverkehr um 11 vH expandiert; damit wurde fast die Zuwachsrate von 1978 (13 vH) wieder erreicht. Dabei war der internationale Verkehr erneut stärker angestiegen als der Inlandverkehr. Etwas deutlicher als 1978 lag das Schwergewicht der Zunahme auf der Personenbeförderung. Der Luftfrachtverkehr wurde bereits durch die beginnende Rezession in den Vereinigten Staaten beeinflusst. Die inländischen Transporte in diesem Verkehrszweig, die zu etwa 55 vH innerhalb der Vereinigten Staaten abgewickelt werden, nahmen 1979 nur noch um knapp 2 vH zu³.

Da das Angebot teilweise noch beträchtlich ausgeweitet wurde, hat sich die Kapazitätsauslastung im Linienluftverkehr 1980 deutlich verringert. Im Luftverkehr der Vereinigten Staaten nahm der Sitzladefaktor im ersten Halbjahr 1980 gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum um gut 6 Prozentpunkte auf 58,3 vH ab⁴. Bei den westeuropäischen Fluggesellschaften sank die Auslastungsquote in den Monaten Januar bis September 1980 um mehr als 3,5 Prozentpunkte gegenüber den ersten neun Monaten 1979. Auch der Nutzladefaktor, der die Kapazitätsauslastung in allen Betriebszweigen ausdrückt, dürfte beträchtlich zurückgegangen sein, da sich der Luftfrachtverkehr 1980 kaum besser entwickelte als der Passagierverkehr. Der Nutzladefaktor hatte 1979 – nach einem Anstieg in den Jahren 1976 bis 1979 – erstmals die 60-vH-Grenze überschritten.

Über die Entwicklung des Bedarfsluftverkehrs liegen zwar Angaben für 1980 noch nicht vor, doch dürfte dieser weltweit erneut rückläufig gewesen sein. Bereits 1978 und 1979, als die Leistungen im Linienverkehr noch kräftig angestiegen waren, hatten im Charterverkehr sowohl die Zahl der verkauften Personenkilometer als auch die Gesamtleistung, die die Ergebnisse des Passagier- und des Luftfracht-Charterverkehrs enthält, jeweils gegenüber dem Vorjahr abgenommen⁵. Diese Entwicklung ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß sich die Wettbewerbsposition des Bedarfsluftverkehrs gegenüber dem Linienverkehr erheblich verändert hat. Die Lockerung der Marktregulierungen, die auf Initiative der Vereinigten Staaten zustande gekommen ist, hat dazu geführt, daß die Preise im Linienverkehr gesenkt und zusätzliche Fluggäste gewonnen wurden; dies ging auch auf Kosten des

¹ Im Passagiersektor nahm allerdings nur der interkontinentale Verkehr von 84,9 Mrd. Personenkilometern (Jan.-Sept. 1979) auf 88,4 Mrd. Personenkilometer (Jan.-Sept. 1980) zu. Der internationale Verkehr innerhalb Europas (einschl. Nordafrika und Mittelost bis Iran) ging von 38,5 Mrd. Personenkilometern auf 37,5 Mrd. Personenkilometer zurück. Im Luftfrachtsektor stieg der interkontinentale Verkehr von 5,0 Mrd. tkm auf 5,2 Mrd. tkm; der internationale Verkehr innerhalb Europas (knapp 0,6 Mrd. tkm in neun Monaten) blieb nahezu konstant. (Nach Pressemitteilung der Association of European Airlines, Brüssel, vom 31. Oktober 1980; alle Angaben gelten für den Linienverkehr der Mitgliedsgesellschaften dieses Verbandes.)

² Als Gesamtleistung definiert die ICAO die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transporte im Personen-, Luftfracht- und Luftpostverkehr. Die statistischen Angaben beziehen sich, soweit keine Ausnahmen vermerkt sind, auf alle ICAO-Mitgliedstaaten.

³ Zur Aufteilung des Gesamtverkehrs auf internationalen Verkehr und Inlandverkehr vgl. die Tabelle „Linienluftverkehr“ im Statistischen Anhang.

⁴ Vgl. Air Transport World, Vol. 17, Stamford, Conn., 1980, No. 8, S. 7. – Unter dem Sitzladefaktor versteht man das Verhältnis der Zahl verkaufter Personenkilometer (gelegentlich auch: beförderter Personen) zu der Zahl angebotener Sitzplatzkilometer (Sitzplätze). Der Nutzladefaktor ist das Verhältnis der Gesamtleistung zu der angebotenen Beförderungskapazität im Personen-, Luftfracht- und Luftpostverkehr.

⁵ Zur Entwicklung der Marktanteile im internationalen Passagierluftverkehr vgl. die Tabelle „Personenbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr“ im Statistischen Anhang.

Charterverkehrs. Von dem Rückgang des Bedarfsluftverkehrs wurden die Chartergesellschaften der Vereinigten Staaten besonders betroffen⁶.

Im Nordatlantikverkehr – der wichtigsten interkontinentalen Route – nahmen die Zahl der beförderten Personen im ersten Halbjahr 1980 um 2 vH und die transportierte Ladungsmenge um 6 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum zu⁷; im ganzen Jahr 1979 waren dagegen noch Zuwachsraten von knapp 6 bzw. 11 vH erzielt worden. Die Abwanderung der Passagiere von Charter- zu Linienflügen setzte sich auch 1980 fort: mit Linienflugzeugen flogen etwa 6 vH mehr Personen, während der Charterverkehr nahezu um ein Viertel abnahm. Diese Entwicklung dauert bereits seit 1978 an und hat die Marktanteile im Nordatlantikverkehr beträchtlich verschoben: die Aufteilung des Passagierverkehrs auf Linien- und Charterdienste änderte sich von 71:29 (1977) auf 90:10 (1. Halbjahr 1980)⁸. Die Zunahme des Linienverkehrs konnte allerdings nicht verhindern, daß der Sitzladefaktor wie in der ganzen Welt auch auf dieser Route zurückging, und zwar um 2 Prozentpunkte.

Der Luftfrachtverkehr auf der Nordatlantikroute spiegelte die konjunkturell bedingt unterschiedliche Entwicklung der Importe Nordamerikas bzw. Westeuropas wider: Die Transporte von Nordamerika nach Europa waren im ersten Halbjahr 1980 um 13 vH höher als im entsprechenden Vorjahrszeitraum; die in westlicher Richtung beförderte Gütermenge nahm dagegen um gut 5 vH ab. Anders als im Personenverkehr konnten die Charterdienste ihren Anteil am Ladungsaufkommen auf Kosten der Liniendienste ausweiten. Daraus kann aber noch nicht auf Änderungen der Wettbewerbsfähigkeit der beiden Betriebsformen geschlossen werden, da noch 1979 der Charterverkehr im Luftfrachtsektor deutlich schwächer zugenommen hatte als der Linienverkehr.

Liberalisierung auf Teilmärkten bedingt verändertes Anbieterverhalten

Die Neuorientierung der Luftverkehrspolitik, die von dem amerikanischen Airline Deregulation Act of 1978 und den Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten und anderen Ländern ausging, hat inzwischen auf zahlreichen wichtigen Strecken des Weltluftverkehrs die Wettbewerbsbedingungen grundlegend verändert. Die Voraussetzungen für einen erleichterten Zugang der Anbieter zu den verschiedenen Luftverkehrsmärkten und einen stärkeren Preiswettbewerb sind vor allem dadurch geschaffen worden,

- daß die Tarife für den Binnenverkehr der Vereinigten Staaten innerhalb bestimmter, im Laufe des Jahres 1980 erweiterter Grenzen ohne Genehmigung durch das amerikanische Civil Aeronautics Board (CAB) geändert werden dürfen,
- daß die Tarife der internationalen Fluglinien zumindest für die Verbindungen, die unter die neuen Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit anderen Ländern (z.B. mit dem Vereinigten Königreich, der Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Niederlande, Israel) fallen, nicht mehr von den Regierungen jeweils beider beteiligter Länder genehmigt werden müssen,
- daß innerhalb der International Air Transport Association (IATA) beschlossen wurde, den Mitgliedern eine Teilnahme an den Tarifkonferenzen freizustellen.

⁶ Der Personenverkehr ging 1979 bei den Chartergesellschaften der Vereinigten Staaten um 14 vH, im Charterverkehr der Liniengesellschaften um 25 vH gegenüber 1978 zurück. Vgl. Civil Aeronautics Board, Air Carrier Traffic Statistics, Vol. 25, Washington 1979, No. 12, S. 1, S. 121.

⁷ Vgl. Tabelle „Luftverkehr über den Atlantik“ im Statistischen Anhang.

⁸ Die Anteile europäischer bzw. nordamerikanischer Gesellschaften sind der Tabelle „Marktanteile im nordatlantischen Passagierluftverkehr“ im Statistischen Anhang zu entnehmen.

Die schrittweise Liberalisierung wichtiger Verkehrsmärkte hatte zur Folge, daß die Anbieter im Linienverkehr eine stärkere Produktdifferenzierung (Einführung einer „dritten“ Klasse zu herabgesetzten Tarifen) betrieben, um die Flugzeuge besser auszulasten. Auch traten vermehrt neue Anbieter auf, die sich entweder auf bestimmte Teilmärkte (z.B. regionale Flugdienste) spezialisierten oder eine Beteiligung an wichtigen aufkommensstarken Märkten anstrebten.

Die neue Angebotspolitik führte dazu, daß es sowohl auf den amerikanischen Binnenmärkten als auch auf den bisher in die Liberalisierung einbezogenen internationalen Routen zu einem Rückgang der realen Linienflugpreise kam. Bei herabgesetzten Tarifen sind die Beförderungsbedingungen und die Qualität der gebotenen Leistung meistens genauer auf den Bedarf der Touristen zugeschnitten, als dies bislang im Linienverkehr üblich war. Andererseits wurde die Tarifpolitik in bezug auf Geschäftsreisende nicht geändert. Die Flugpreise wurden hier verschiedentlich kräftig angehoben. Für die Geschäftsreisenden richteten viele Fluggesellschaften eine besondere Klasse ein, die gegenüber der Economy-Klasse im Service verbessert wurde.

Scharfer Preiswettbewerb besonders im Nordatlantikverkehr

Im Jahre 1980 wurde vielfach versucht, das Verkehrsaufkommen durch weitere Senkungen der zum Teil ohnehin sehr niedrigen Flugpreise zu steigern. Dies trifft insbesondere auf Flüge zwischen der amerikanischen West- und Ostküste sowie auf den Strecken über den Nordatlantik zu. Auf der Strecke London – New York hat der Wettbewerb unter den Fluggesellschaften dazu geführt, daß der Flugpreis für den Zeitraum Winter 1980/81 auf 77 £ als niedrigstes Angebot (einfacher „Standby“-Flug ohne Platzreservierung) gesunken ist. Der Flug London – Los Angeles kostet nur noch 108 £, London – Miami 81 £⁹. Selbst die Tarife für Geschäftsreisende wurden für die Wintersaison 1980/81 leicht herabgesetzt¹⁰. Nach früheren Plänen der im Nordatlantikverkehr tätigen Unternehmen sollten diese Flugpreise dagegen beispielsweise im Verkehr zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten um etwa 13 vH angehoben werden¹¹.

Um ihre Wettbewerbsposition insbesondere gegenüber der privaten britischen Fluggesellschaft Laker Airways zu verbessern, führten die British Airways außerdem einen neuen Niedrigtarif ein, der im Verkehr von London nach mehreren Städten der Vereinigten Staaten sowie von Manchester und Glasgow nach New York gilt und bei Buchung spätestens neun Tage vor Abflug die Platzreservierung einschließt (Beispiel: London – New York für 90 £).

Zu beträchtlichen Tarifsenkungen kam es auch auf anderen interkontinentalen Routen, so insbesondere im Verkehr London – Hongkong, nachdem die zuständige Civil Aviation Authority (CAA) des Vereinigten Königreichs dort zusätzlich zu den British Airways drei weitere Gesellschaften zugelassen hatte. Die niedrigsten Angebote für diese Strecke liegen bei rund 100 £ („Standby“)¹².

⁹ Vgl. Financial Times, London, vom 12. September 1980.

¹⁰ Vgl. Lloyd's List, London, No. 51 605 vom 7. November 1980.

¹¹ Vgl. Financial Times, London, vom 29. Juli 1980.

¹² Vgl. Erik Wessberge, *Hong Kong in the Deregulation Era*. IATA-Bulletin, Paris 1980, No 31, S. 720. – Da auf den zusätzlichen Passagierflügen gleichzeitig beträchtliche Luftfracht-Transportkapazität frei ist, wurden für größere Sendungen (ab 250 kg) auch die Frachtraten gesenkt. Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, vom 11. September 1980: Die Behörden Hongkongs haben allerdings bisher nur zwei neue Anbieter auf der Route zugelassen. Vgl. Financial Times, London, vom 8. November 1980.

Auch im innereuropäischen Flugverkehr wird zunehmend eine „dritte“ Klasse zu reduzierten Preisen eingeführt; daneben werden stark ermäßigte Sondertarife angeboten, die meist auf Flüge zu verkehrsschwachen Zeiten sowie auf „Standby“-Passagiere anwendbar sind. Ähnlich wie auf anderen Strecken, etwa der Nordatlantikroute, gibt es im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland (einschl. Berlin) und Großbritannien neuerdings ermäßigte Tarife für Vorausbuchungen, bei deren Anwendung die Fluggesellschaften eine Buchungsgebühr verlangen, wenn Reservierungen geändert werden¹³. Mit diesen Vorkehrungen soll erreicht werden, daß ermäßigte Tarife auch tatsächlich zu einer besseren Kapazitätsauslastung beitragen.

Andererseits wurden zahlreiche Flugpreise vor allem in den höheren Tarifklassen auch 1980 angehoben. Damit wollten die Fluggesellschaften ihre steigenden Kosten durch erhöhte Einnahmen ausgleichen. Die Empfehlungen der IATA für höhere Personentarife und Luftfrachtraten wurden unterschiedlich befolgt¹⁴. Zahlreiche Fluggesellschaften behielten sich vor, den Spielraum der IATA-Empfehlungen je nach der Wettbewerbsslage auf den betroffenen Routen und der Entwicklung des Wechselkurses der heimischen Währung auch dann nur teilweise auszunutzen, wenn der Umfang behördlich genehmigter Preiserhöhungen ihnen die volle Ausschöpfung gestattete. Es wurde auch vermutet, staatlich unterstützte Fluggesellschaften hätten ihre Preise nur begrenzt erhöht, um ihre Marktanteile nicht zu gefährden¹⁵. Soweit dies zutrifft, werden rein privatwirtschaftlich kalkulierende Anbieter im Wettbewerb benachteiligt.

Auch unabhängig von IATA-Empfehlungen wurden verschiedentlich die Flugpreise erhöht, wenn dies im Hinblick auf die Konkurrenz unter den Anbietern und die Elastizität der Nachfrage möglich erschien, ohne daß die einzelnen Unternehmen zu starke Verkehrseinbußen befürchten mußten. Im Binnenverkehr der Vereinigten Staaten wurde mit Rücksicht auf die Kostensteigerungen und teilweise schon 1979 vorgenommene Betriebseinschränkungen, die mit mangelnder Rentabilität vor allem auf kurzen Flugstrecken begründet wurden, der gesetzlich zulässige Spielraum für Preiserhöhungen erheblich ausgeweitet¹⁶.

Gewinnkompression bei den Fluggesellschaften

Die Ertragslage vieler Fluggesellschaften hat sich 1980 nach ersten Anhaltspunkten erneut verschlechtert. Nachdem bereits 1979 der Gesamtgewinn im Weltluftverkehr¹⁷ auf etwa 700 Mill. US-\$ und damit auf weniger als ein Viertel des Gewinns von 1978 zurückgegangen war, ist für 1980 mit einem noch wesentlich geringeren Betrag als im Vorjahr zu rechnen. In den

¹³ Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung, touristik information, Hamburg, vom 2. Oktober 1980.

¹⁴ Für Einzelangaben über den Umfang der zum 1. März, 1. April bzw. 1. Oktober 1980 vorgeschlagenen Erhöhungen vgl. z.B. Wirtschafts-Correspondent, Hamburg, vom 25. Februar 1980. – Neue Zürcher Zeitung, Zürich, vom 26. Januar 1980. – Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, vom 31. Juli 1980.

¹⁵ Vgl. Neue Zürcher Zeitung, Zürich, vom 26. Januar 1980.

¹⁶ Der Prozentsatz, um den die Tarife den vom CAB festgelegten, laufend den Kostensteigerungen angepaßten „standard industry fare level“ übersteigen dürfen, wurde im Mai 1980 von 5 vH auf 30 vH, für Strecken unter 400 Meilen noch weiter heraufgesetzt. Allerdings wurde gleichzeitig die Untergrenze für Preissenkungen abgeschafft. Vgl. International Herald Tribune, Paris, vom 15. Mai 1980. – Neue Zürcher Zeitung, Zürich, vom 16. Mai 1980. – Für internationale Strecken von und nach den Vereinigten Staaten wurde der Spielraum für Preiserhöhungen ebenfalls vergrößert.

¹⁷ Die ICAO berechnet das Betriebsergebnis für den Linien- und Charterverkehr der Liniengesellschaften der ICAO-Mitgliedsstaaten ohne den Inlandverkehr der Sowjetunion. Vgl. die Tabelle „Betriebseinnahmen und -ausgaben der Fluggesellschaften“ im Statistischen Anhang.

Vereinigten Staaten schloß die Mehrzahl der größeren Luftverkehrsunternehmen das erste Halbjahr 1980 mit einem Verlust ab, während diese in der gleichen Zeit des Vorjahrs fast alle noch Gewinne erzielt hatten. Eine Verbesserung der Ertragslage im weiteren Verlauf des Jahres wird nicht erwartet¹⁸. Mitte 1980 schätzte die IATA, daß ihre Mitgliedsgesellschaften, die mengenmäßig zwei Drittel des gesamten Linien- und Charterverkehrs der Welt bestreiten, in diesem Jahr mit einem Verlust von gut 1 Mrd. US-\$ rechnen müssen¹⁹. Die Gewinnkompression, von der 1979 die meisten größeren Fluggesellschaften der westlichen Industrieländer betroffen wurden, wird mit einem ungewöhnlich starken Kostenauftrieb erklärt, der durch die ebenfalls kräftig zunehmenden Einnahmen nicht voll kompensiert werden konnte. Nach vorläufigen Angaben der ICAO erhöhten sich die Betriebskosten (einschließlich Abschreibungen, aber ohne Zinsen und direkte Steuern) im Weltluftverkehr 1979 um gut 14 Mrd. US-\$ oder um rund 25 vH gegenüber dem Vorjahr. Einen wesentlichen Anteil daran hatten die steigenden Preise der eingesetzten Produktionsfaktoren, insbesondere der Treibstoffe, daneben aber auch, vor allem in Westeuropa, die Anhebung der Flugsicherungs- und Landegebühen²⁰. Die Durchschnittskosten je angebotenen Tonnenkilometer, d.h. je Einheit der erstellten (nicht notwendig auch verkauften) Leistung im Luftverkehr, nahmen 1979 um fast 17 vH und damit erheblich stärker zu als in allen früheren Jahren seit 1974. Damals hatte die erste sprunghafte Verteuerung der Treibstoffe die Kosten noch kräftiger gesteigert.

Die Betriebseinnahmen stiegen 1979 um knapp 12 Mrd. US-\$ oder 20 vH gegenüber dem Vorjahr. Dieser Mehrerlös ergab sich teils aus höheren Preisen für eine Reihe von Leistungen der Luftverkehrsunternehmen, teils aber auch aus zusätzlichem Verkehrsaufkommen, das u.a. dadurch erzielt wurde, daß vor allem in den Vereinigten Staaten und im Nordatlantikverkehr neue niedrige Tarife angeboten wurden. Die kräftige Einnahmenexpansion war allerdings nicht ausreichend, um den Gewinnrückgang zu verhindern.

Für 1980 muß schon aufgrund der weiterhin kräftig gestiegenen Treibstoffpreise erneut mit wesentlich höheren Kosten als im Vorjahr gerechnet werden²¹. In den Vereinigten Staaten stiegen die durchschnittlichen Ausgaben der größeren Fluggesellschaften für Treibstoff von 0,61 US-\$ (Juli 1979) auf 0,89 US-\$ je Gallone im April 1980²². Die Fluggesellschaften anderer Länder wurden von eher noch stärkeren Preissteigerungen betroffen. Die von der Deutschen Lufthansa gezahlten Treibstoffpreise lagen im Januar 1980 um 89 vH, im ersten Halbjahr 1980 um 114 vH über dem Stand von Januar 1979²³.

Die steigenden Kosten und die stark abgeschwächte Zunahme der verkauften Luftverkehrsleistungen veranlaßten vor allem amerikanische Fluggesellschaften, ihren Linienverkehr einzuschränken. Die größte Fluggesellschaft der Vereinigten Staaten, United Airlines, kündigte für den Winter 1980/81 an, etwa 5 vH ihrer täglichen Flugverbindungen einzustellen und

¹⁸ Vgl. Air Transport World, Vol. 17, Stamford, Conn., 1980, No. 7, S. 5.

¹⁹ Vgl. Financial Times, London, vom 26. Juni 1980.

²⁰ Die Gebühren der europäischen Flugsicherung „Eurocontrol“ sollen zum 1. April 1981 um durchschnittlich 37 vH angehoben werden, damit für diesen Dienst allmählich Kostendeckung erreicht wird. Eine erhebliche Heraufsetzung der Start- und Landegebühen ist auch für einige britische Flughäfen vorgesehen. Vgl. Interavia, Jg. 35, Genf 1980, Nr. 11, S. 973.

²¹ Zusammenfassende Daten über die Kostenentwicklung liegen für dieses Jahr noch nicht vor.

²² Vgl. Air Transport World, Stamford, Conn., lfd. Ausg.

²³ Nach Angaben der Deutschen Lufthansa AG, Köln.

bis zum Jahresende 360 Piloten und 800 Flugbegleiter zu entlassen²⁴. In Europa reduzierten u.a. die British Airways ihren Flugplan um 50 Flüge wöchentlich²⁵. Zuvor hatten diese Unternehmen wie die meisten Luftverkehrsgesellschaften ihr Angebot kräftig ausgeweitet; darüber hinaus waren in den Vereinigten Staaten mehrere derartige Unternehmen neu gegründet worden.

Stärkere Angebotsdifferenzierung auch im Luftfrachtverkehr

Ähnlich wie im Personenverkehr begannen die Fluggesellschaften auch im Luftfrachtverkehr, ihr Angebot nach Qualität und Preis stärker zu differenzieren. So befördern die British Airways auf den Nordatlantikstrecken neben der normalen Luftfracht kleine Pakete mit besonders eilbedürftiger Ladung gegen ein höheres Entgelt in den Überschallflugzeugen des Typs „Concorde“. Andererseits plant diese Gesellschaft, auf bestimmten Strecken (vorerst zwischen Europa und den Ländern am Persischen Golf) niedrigere Preise für „deferred freight“ zu berechnen: darunter wird Ladung verstanden, bei der Verzögerungen von einigen Tagen in Kauf genommen werden können, so daß die Fluggesellschaft vorzugsweise schwach ausgelastete Flüge für den Transport auswählen kann²⁶.

Das Angebot der British Airways, besonders eilbedürftige Ladung schneller als bisher zu befördern, wird dem Linienluftverkehr insgesamt kaum zusätzliches Verkehrsaufkommen bringen, da solche Güter meist ohnehin diesen Verkehrsträger nutzen. Es kann aber den British Airways einen Wettbewerbsvorsprung gegenüber anderen Anbietern verschaffen und dürfte sich für die Gesellschaft bei höheren Raten selbst dann lohnen, wenn die Sendungen lediglich von den normalen Luftfrachtdiensten dieses Unternehmens abgezogen werden, da die benötigte Transportkapazität in den Überschallflugzeugen ohnehin vorhanden ist. Mit den niedrigeren Raten für weniger eilbedürftige Ladung wollen die British Airways vornehmlich ihrem Linienverkehr eine bessere Wettbewerbsposition gegenüber dem Luftfracht-Charterverkehr verschaffen. Darüber hinaus könnte das Angebot im Luftfrachtverkehr besser an die Nachfrage angepaßt werden, wenn solche Raten allgemein eingeführt würden. Auf diese Weise könnten auch Verlader den Luftweg wählen, die wegen zu kleiner Versandmengen oder fehlender Angebote für „split charters“ (Teilladungen) Charterflüge nicht in Anspruch nehmen können, denen aber die normale Linienluftfracht zu teuer ist. Dieses Konzept könnte das System der Kontraktraten²⁷ und Rabatte für größere Versandmengen so ergänzen, daß auch kleineren Kunden eine verbilligte Lufttransportmöglichkeit geboten wird. In welchem Umfang dadurch zusätzliche Frachtgüter für den Luftverkehr gewonnen werden können, ist zwar noch ungewiß, doch dürfte mit der stärkeren Angebotsdifferenzierung in jedem Falle die Effizienz des Luftverkehrssystems erhöht werden.

²⁴ Vgl. Financial Times, London, vom 17. Juni 1980. - Die Pan American World Airways reduzierten die Belegschaft um 708 Mitarbeiter. Vgl. Deutsche Verkehrs-Zeitung, Hamburg, vom 13. September 1980.

²⁵ Vgl. The Times, London, vom 17. September 1980.

²⁶ Hierfür müssen jedoch noch die Regierungsgenehmigungen erteilt werden. Vgl. u.a. Handelsblatt, Düsseldorf, vom 3. März 1980, und Angaben der British Airways. - Eine weitere Neuerung ist die Einführung eines vereinfachten Luftfracht-Dienstes (zunächst auf der Strecke London - Paris), für den im Regelfall keine Vorausbuchung mehr erforderlich ist („Cargo Shuttle“). Vgl. Internationale Transport-Zeitschrift, Jg. 41, Basel 1980, Nr. 33, S. 3879.

²⁷ Dieses System wurde ebenfalls weiter ausgebaut (auf den Nordatlantikstrecken z.B. durch Trans World Airlines und Lufthansa). Vgl. Internationale Transport-Zeitschrift, Jg. 41, Basel 1980, Nr. 34, S. 3992, Nr. 35, S. 4116 f.

Jüngste ICAO-Empfehlungen ein Rückschritt

Im Bereich der Luftverkehrspolitik setzten die Vereinigten Staaten auch 1980 ihre Reformbestrebungen mit dem Abschluß weiterer Luftverkehrsabkommen mit anderen Ländern fort²⁸. Eine Änderung des Bermuda-II-Abkommens von 1977 mit dem Vereinigten Königreich schuf die Voraussetzungen für die Zulassung weiterer Fluggesellschaften auf den Nordatlantikstrecken²⁹. Andere Vereinbarungen lassen allerdings dem Wettbewerb der Fluggesellschaften zum Teil weniger Spielraum als einige in der ersten Phase der neuen amerikanischen Politik geschlossene Abkommen, insbesondere die 1978 mit Belgien und Israel getroffenen Übereinkommen. So gelang es vorerst nicht, auch auf den Pazifik-Strecken zwischen den Vereinigten Staaten und Japan neben den bisher konzessionierten Unternehmen weitere Gesellschaften zuzulassen. Ein im September 1980 geschlossenes Abkommen sieht lediglich eine begrenzte Vermehrung der Zahl der wöchentlichen Flugverbindungen durch die vorhandenen Anbieter vor³⁰. Auch gegenüber vielen Entwicklungsländern wurde die wettbewerbsorientierte Politik der Vereinigten Staaten noch nicht durchgesetzt, eine Ausnahme bildet z.B. die Vereinbarung mit Jordanien³¹.

Gegen die amerikanische Politik bestehen in zahlreichen anderen Ländern nach wie vor Widerstände. Dies wurde auch anläßlich der Zweiten Luftverkehrskonferenz der ICAO deutlich, die vom 12. bis 28. Februar 1980 in Montreal stattfand³². Die Konferenz verabschiedete eine Reihe von Empfehlungen an die ICAO-Mitgliedstaaten, nach denen u.a.

- für künftige internationale Luftverkehrsabkommen eine „Modellklausel“ vorgeschlagen wurde (Empfehlung 2), die eine vorherige administrative Festlegung der Kapazitäten im internationalen Verkehr und deren grundsätzlich gleichmäßige Aufteilung („equal sharing“) auf die Fluggesellschaften beider Partnerstaaten vorsieht,
- internationale Tarife und Frachtraten in erster Linie von der IATA festgelegt und Fluggesellschaften nicht von der Teilnahme an den Tarifkonferenzen abgehalten sowie einseitige Aktionen von Regierungsseite weitgehend vermieden werden sollen (Empfehlung 9),
- anläßlich der behördlichen Genehmigung von Charterflügen zwar ein angemessenes Verhältnis zu den Linienflugpreisen angestrebt, sonst aber die freie Preisbildung im Charterverkehr möglichst wenig beschränkt werden soll (Empfehlung 19).

Weitere Empfehlungen befaßten sich u.a. mit der Vereinfachung und Verbesserung der Ratenstruktur im Luftfrachtverkehr, dem Schutz der Konsumenten vor kurzfristig angekündigten Preisaufschlägen für bereits gekaufte Flugscheine sowie mit der Verteilung von

²⁸ Zusätzlich zum „Airline Deregulation Act of 1978“, der vorwiegend der Liberalisierung des Binnenverkehrs der Vereinigten Staaten gewidmet war, wurde am 15. März 1980 der „International Air Transportation Competition Act“ (Public Law 96-192) verabschiedet, der diese Politik rechtlich fixiert.

²⁹ Vgl. Erik Wessberge, *Sequel to Bermuda II: New Negotiations Between the United States and the United Kingdom*. ITA-Bulletin, Paris 1980, No 15, S. 359-362.

³⁰ Vgl. Financial Times, London, vom 23. September 1980.

³¹ Vgl. Erik Wessberge, *An Example of a 'Liberalized' Bilateral Agreement: the United States-Jordan Agreement*. ITA-Bulletin, Paris 1980, No 32, S. 731-735. - Zur Lage im Verhältnis zu den übrigen Entwicklungsländern vgl. Nawal K. Taneja, *U.S. International Aviation Policy*. Lexington, Mass., 1980, S. 66-69.

³² Eine ausführlichere Darstellung der Ergebnisse dieser Konferenz enthält der *Special Report: Second Air Transport Conference*. ICAO-Bulletin, Vol. 35, Montreal 1980, No. 5, S. 17-34. - Georges Desmas, *The Second ICAO Air Transport Conference*. ITA-Bulletin, Paris 1980, No 13, S. 305-311, No 14, S. 329-334.

Treibstoffen bei möglichen Rationierungen, ferner mit den Preisen und der effizienten Nutzung von Treibstoff.

Die Empfehlungen zur Festlegung der Kapazitäten durch Behörden und der Passage- und Luftfrachttarife durch die IATA zeigen, daß die meisten ICAO-Mitgliedstaaten (insbesondere zahlreiche Entwicklungsländer) auf den traditionellen Ordnungsvorstellungen im Weltluftverkehr beharren, die von den Vereinigten Staaten bereits in den Abkommen des Typs „Bermuda I“ von 1946 und späteren Jahren meist abgelehnt worden waren³³. Damit wird eine an komparativen Kostenvorteilen orientierte Arbeitsteilung erschwert. Dies trifft vor allem auf die vorgeschlagene Klausel zu, nach der das Angebot auf internationalen Fluglinien im voraus festgelegt und gleichmäßig auf die Fluggesellschaften der jeweils angeflogenen Staaten aufgeteilt werden soll. Ein solches Vorgehen würde Gesellschaften, die zu geringeren Kosten anbieten können als ihre Konkurrenten, daran hindern, ihre Marktanteile wesentlich zu steigern, und so die Kosten des Weltluftverkehrssystems insgesamt erhöhen.

Demgegenüber ist die früher verbindliche Teilnahme an den Tarifkonferenzen der IATA den Mitgliedern dieser Organisation nunmehr freigestellt. Eine Satzungsänderung ermöglicht seit 1979, daß auch Fluggesellschaften, die ihre Tarife individuell festlegen möchten, auf anderen Gebieten (z.B. der Technik) weiterhin an der internationalen Zusammenarbeit innerhalb der IATA teilnehmen können. Offenbar hat sich erwiesen, daß die größere Flexibilität, die damit ermöglicht wurde, im Interesse der Fluggesellschaften selbst liegt; diese versprechen sich davon, so am besten neue Nachfrage gewinnen zu können. Das CAB verfolgt allerdings weiterhin das Ziel, amerikanischen Luftverkehrsunternehmen unter Bezugnahme auf die Anti-Trust-Gesetze die Beteiligung an den Tarifkonferenzen zu verbieten. Die Ausnahmeregelung, die bisher eine Anwendung dieser Gesetze auf den internationalen Luftverkehr ausschloß, wurde Mitte April 1980 vorerst für zwei Jahre verlängert, jedoch für die Nordatlantikstrecken bereits aufgehoben³⁴. Gerade auf den Nordatlantikrouten kommt allerdings die Möglichkeit, Flugpreise oder Luftfrachtraten im Rahmen der IATA zu vereinbaren, kaum noch eine Bedeutung zu. Denn abgesehen von neu hinzugekommenen Anbietern wie Laker Airways gehören inzwischen auch die Pan American World Airways, die allein einen Anteil von über 12 vH (1. Halbjahr 1980) am Nordatlantik-Personenverkehr haben, und verschiedene andere international tätige Liniengesellschaften der IATA nicht mehr an. Von diesen Unternehmen ist in jedem Falle eine scharfe Konkurrenz zu erwarten.

1981: Weiterhin nur geringe Expansion des Weltluftverkehrs

Im Jahr 1981 wird die Phase schwacher Expansion des Weltluftverkehrs voraussichtlich anhalten, da vorerst noch mit einer Fortsetzung des Konjunkturabschwungs in den westlichen Industrieländern, die den größten Teil des Transportaufkommens stellen, gerechnet

³³ Bei den Verhandlungen um das erste Bermuda-Abkommen, das im Jahre 1946 den Luftverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und dem Vereinigten Königreich regelte und als Modell für zahlreiche weitere Abkommen mit anderen Staaten diente, hatte sich das Vereinigte Königreich nicht mit seiner Vorstellung durchsetzen können, die von den Fluggesellschaften beider Länder angebotene Kapazität im voraus näher festzulegen. Dafür hatten sich die Vereinigten Staaten mit einer Regelung der Flugpreise im Rahmen der IATA einverstanden erklärt, obwohl sie ursprünglich eine freiere Preisbildung angestrebt hatten. Vgl. Gerd Wolf, *Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg*. Kieler Studien, 83, Tübingen 1967, S. 76. – Zur Neufassung des Bermuda-Abkommens im Jahre 1977 („Bermuda II“) vgl. Henning Sichelschmidt, *Weltluftverkehr 1977: Neue Tarifkonzepte für die Passagier-Liniendienste*. Die Weltwirtschaft, Tübingen 1977, H. 2, S. 191 f.

³⁴ Vgl. Internationale Transport-Zeitschrift, Jg. 41, Basel 1980, Nr. 19, S. 2197, Nr. 28, S. 3328 f.

werden muß³⁵. Für den internationalen Verkehr erwartete die IATA zwar Mitte 1980 noch, daß im Jahr 1981 der Personenverkehr (Linienflüge) um 6 vH und der Luftfrachtverkehr um knapp 8 vH zunehmen würden³⁶. Aber in dieser Prognose, die auf die Tendenzen bis 1985 abstellt, scheint die konjunkturelle Entwicklung nicht angemessen berücksichtigt zu sein. So werden bereits die Steigerungsraten, die von der IATA für 1980 angenommen wurden – sie sind sogar etwas niedriger als die für 1981 vorausgeschätzte Zunahme –, in diesem Jahr sicherlich nicht erreicht³⁷.

Für 1981 ist zu erwarten, daß der nationale Linienluftverkehr noch weniger zunehmen wird als der zwischenstaatliche Verkehr; dies war bereits in den siebziger Jahren zu beobachten, als der Unterschied der jährlichen Zuwachsraten in den beiden Bereichen bis zu etwa 5 Prozentpunkte betrug³⁸. Der Charterverkehr mit Personen, der bedeutender als das Luftfracht-Chartergeschäft ist, dürfte 1981 wie in den Vorjahren zurückgehen. Wichtiger als konjunkturelle Komponenten ist dafür die weiterhin zunehmende Konkurrenz der Liniengesellschaften, die mit niedrigen Tarifen Passagiere von den Charterflügen abziehen. Eine solche Preispolitik kann zwar bewirken, daß die Leistungen im Linienverkehr auf einzelnen Teilmärkten auch 1981 kräftig ausgeweitet werden; so dürfte die Tendenz, die Linienflugpreise von Europa nach Asien zu senken, den Personenverkehr auf dieser Route deutlich steigern. Voraussichtlich wird aber 1981 die Zuwachsrate des Luftverkehrs der Welt insgesamt hinter der des Vorjahres eher etwas zurückbleiben; sie dürfte bei nur 2 bis 3 vH liegen. Es ist daher anzunehmen, daß der scharfe Wettbewerb unter den Fluggesellschaften, die mit Hilfe von Preissenkungen ihre Kapazitäten auszulasten suchen, unvermindert andauern wird.

Auf mittlere Sicht wird der Weltluftverkehr langsamer als in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre zunehmen. Zu begründen ist dies einmal mit den voraussichtlich weiterhin steigenden Preisen für Treibstoffe und einer dadurch bedingten relativen Verteuerung von Luftverkehrsleistungen, zum anderen mit einem tendenziell langsameren Wirtschaftswachstum in den für den Luftverkehr wichtigen Ländern. Bei einem weiteren Abbau der staatlichen Regulierungen auch außerhalb der Vereinigten Staaten ist mit preisdämpfenden Effekten zu rechnen; dadurch könnte der Absatz von Luftverkehrsleistungen gefördert werden.

³⁵ Vgl. hierzu den Beitrag über die Weltkonjunktur in diesem Heft.

³⁶ Die Angaben beziehen sich auf die Verkehrsleistungen in Personen- bzw. Tonnenkilometern (einschließlich Luftfracht-Charterverkehr) bei allen IATA-Mitgliedern sowie den Pan American World Airways. Vgl. *Passenger, Freight Traffic Forecasts 1980-1985*. IATA review, Vol. 15, Genf 1980, No. 4, S. 14.

³⁷ Darauf deutet vor allem die geringe Zunahme (Januar bis September 1980: 2-3 vH) des internationalen Verkehrs bei den Mitgliedern der Association of European Airlines hin, die 1979 (ohne Icelandair und die türkische Gesellschaft THY) im Personenverkehr etwa 48 vH, bei den Luftfrachttransporten knapp 53 vH des internationalen Linienverkehrs aller IATA-Gesellschaften bestritten (berechnet nach: IATA, *World Air Transport Statistics*, No. 24, Genf 1979, S. 14, S. 48 ff.).

³⁸ In Einzelfällen war diese Differenz, die sich auf die Zunahme der Verkehrsleistung in Personen- bzw. Tonnenkilometern bezieht, noch höher (berechnet nach: IATA, *World Air Transport Statistics*, No. 22, Genf 1977, und No. 24, Genf 1979, jeweils S. 7 ff. – ICAO, *Annual Report of the Council* – 1978, Montreal 1979, Tab. I-3).