

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr 1976: Konjunkturelle Leistungssteigerung bei fortbestehenden Strukturproblemen

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1976) : Weltluftverkehr 1976: Konjunkturelle Leistungssteigerung bei fortbestehenden Strukturproblemen, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 183-195

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3542>

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 1976: Konjunkturelle Leistungssteigerung bei fortbestehenden Strukturproblemen

Von Henning Sichelschmidt

Die Transportleistungen im Weltluftverkehr nahmen seit Anfang 1976 stark zu, nachdem sie 1975 im Vergleich zu 1974 nur geringfügig angestiegen waren. Eine Beschleunigung der Nachfrageexpansion ist nicht nur im Passagierverkehr zu beobachten, sondern auch im Luftfrachtverkehr, der 1975 von der Rezession besonders betroffen wurde.

Auf den Nordatlantik-Liniendiensten, deren Verkehrsaufkommen 1975 zurückgegangen war, wurde im ersten Halbjahr 1976 wieder eine Zunahme der Passagierbeförderung sowie der Luftfracht- und Luftposttransporte verzeichnet.

Mit dem Anstieg der Verkehrsleistungen erwarten die Mitgliedsgesellschaften der International Air Transport Association (IATA) für das laufende Rechnungsjahr 1976/77 wieder eine Verbesserung der Betriebsergebnisse. Dagegen waren 1975 im Weltluftverkehr nur verhältnismäßig schlechte Resultate – gemessen an früheren Jahren – erzielt worden.

Im Bereich staatlicher Regulierung der Luftverkehrsmärkte wurden 1976 Differenzen zwischen den Konzepten der Vereinigten Staaten einerseits und europäischer Länder andererseits deutlich. Von den Vereinigten Staaten wurden eine Liberalisierung des amerikanischen Inlandsverkehrs und die Aufrechterhaltung des Kapazitätswettbewerbs im Nordatlantik-Linienverkehr angestrebt. Dagegen kündigte die Regierung des Vereinigten Königreichs das Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten, um eine neue Vereinbarung abzuschließen, in der nicht nur, wie bislang schon, die Fluggesellschaften beider Länder zur Einhaltung bestimmter Tarife verpflichtet, sondern auch die anzubietenden Kapazitäten näher festgelegt werden sollen.

Spürbare Nachfragezunahme im Passagier- und Luftfrachtverkehr

Der Linienluftverkehr der Welt hat 1976, ausgelöst durch die allgemeine konjunkturelle Belebung in den westlichen Industrieländern, kräftig expandiert¹. Auf den internationalen Routen der IATA-Gesellschaften war der Passagierverkehr in den Monaten Januar bis Juli 1976 um 15 vH höher als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Diese Zuwachsrate liegt beträchtlich über der Steigerungsrate des Jahres 1975. Auch bei der Luftfrachtbeförderung gab es 1976 erheblich höhere Zuwachsraten als 1975².

Eine verstärkte Expansion zeigte sich zwar sowohl im internationalen Verkehr als auch im Inlandsverkehr, doch dürfte insgesamt der Langstreckenverkehr kräftiger zugenommen haben als der Mittel- und Kurzstreckenverkehr³. Im Vergleich zu der Expansion der Verkehrsleistungen haben die Liniengesellschaften unter dem Eindruck der vorangegangenen

¹ In diesem Bericht werden die wichtigsten Entwicklungen im Weltluftverkehr der Jahre 1975/76 analysiert. Allerdings liegen für 1976 erst statistische Teilergebnisse vor. Zur Entwicklung des Weltluftverkehrs 1974/75 vgl. H. Sichelschmidt, *Der Weltluftverkehr unter dem Einfluß von Nachfrageabschwächung und Kostensteigerungen*. „Die Weltwirtschaft“, 1975, H. 2, S. 147–157.

² Vgl. „IATA review“, Geneva/Montreal, Vol. 11 (1976), No. 10, S. 6 f.

³ Vgl. „The Financial Times“, London, vom 6. September 1976.

nen Konjunkturabschwächung das Angebot 1976 nur wenig ausgeweitet. Bei zahlreichen Unternehmen konnte daher 1976 die verfügbare Kapazität besser als 1975 ausgelastet werden⁴.

Auch nach der Abgrenzung der ICAO⁵ – die nicht nur den Verkehr der IATA-Gesellschaften, sondern den gesamten Linienluftverkehr der Welt erfaßt – dürfte die Zunahme der Gesamtleistung⁶ wieder höher sein als die verhältnismäßig geringe Steigerung des Jahres 1975, die nur 4 vH betrug (vgl. Tabelle 1), ohne Berücksichtigung der Sowjetunion sogar nur

Tabelle 1 – Der Weltluftverkehr¹ 1972–1976

	1972	1973	1974	1975	1975	1976
					I. Halbjahr	
	Mill.					
Beförderte Passagiere	450	489	514	536	.	.
darunter Nordatlantik ² ..	9,50	10,03	9,35	8,78	3,79	4,20
Passagier-Kilometer	560 000	619 000	654 000	691 000	.	.
Luftfracht (in Tonnen)	7,3	8,2	8,6	8,6	.	.
darunter Nordatlantik ² ..	0,50	0,56	0,59	0,52	0,22	0,24
Luftfracht-						
Tonnenkilometer	15 020	17 540	19 010	19 110	.	.
Luftpost-Tonnenkilometer	2 780	2 880	2 880	2 870	.	.
Gesamtleistung						
(Tonnenkilometer)	68 160	75 810	80 550	83 930	.	.
	Änderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum in vH					
Beförderte Passagiere	+ 9,6	+ 8,7	+ 5,1	+ 4,2	.	.
darunter Nordatlantik ..	+ 26,2	+ 5,5	– 6,8	– 6,0	– 8,7	+ 11,1
Passagier-Kilometer	+ 13,4	+ 10,4	+ 5,8	+ 5,6	.	.
Luftfracht (in Tonnen)	+ 9,1	+ 12,8	+ 4,6	0,0	.	.
darunter Nordatlantik ..	+ 12,2	+ 11,7	+ 5,5	– 12,4	.	+ 9,7
Luftfracht-						
Tonnenkilometer	+ 13,6	+ 16,8	+ 8,4	+ 0,5	.	.
Luftpost-Tonnenkilometer	– 3,8	+ 3,6	0,0	– 0,3	.	.
Gesamtleistung						
(Tonnenkilometer)	+ 12,7	+ 11,2	+ 6,3	+ 4,2	.	.
	¹ Nur Linienverkehr der Fluggesellschaften der ICAO-Mitgliedsstaaten. — ² Nur IATA-Gesellschaften; bei den Angaben für volle Jahre einschließlich der Verkehrsergebnisse von Seaboard World Airlines.					

Quelle: Zusammengestellt nach: ICAO, Annual Report of the Council — 1975, Montreal 1976. — IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 19 (1974), No. 20 (1975). — „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg. — „The Financial Times“, London.

⁴ Vgl. u.a. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 45, S. 5314 (für Lufthansa). — „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 9. September 1976 (für Swissair). — „The Financial Times“, London, vom 1. Oktober und vom 29. Oktober 1976 (für KLM).

⁵ International Civil Aviation Organization.

⁶ Als Gesamtleistung wird von der ICAO die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transporte im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr bezeichnet. Die statistischen Angaben beziehen sich -

3 vH. Nach diesen Schätzungen wird 1976 die in der Rezession der Jahre 1974/75 aufgetretene Abschwächung der Expansion zum Teil ausgeglichen und die Entwicklung der Verkehrsleistungen wieder mehr an den längerfristigen Trend angenähert, der beispielsweise zwischen 1963 und 1973 durch eine mittlere jährliche Steigerung der Gesamtleistung von mehr als 14 vH gekennzeichnet war⁷.

Die konjunkturelle Belebung 1976 wirkte sich im Luftfrachtverkehr aufgrund der vorjährigen schwachen Entwicklung dieses Verkehrszweiges deutlicher als im Passagiersektor aus. Die Expansion der Luftfrachttransporte, die in der ersten Hälfte der siebziger Jahre meist stärker zugenommen hatten als die Passagierbeförderung, war im Jahre 1975 fast zum Stillstand gekommen. Dazu haben einerseits die Abnahme des Welthandelsvolumens, andererseits Änderungen in der Wahl der Verkehrsmittel beigetragen. Unter dem Eindruck der Konjunkturabschwächung dürften die Verladere versucht haben, durch ein Ausweichen auf Oberflächenverkehrsmittel, deren Preise meist unter den Luftfrachtraten liegen, Transportkosten zu sparen. Hierdurch konnte dem von steigenden Produktionskosten und einem begrenzten Spielraum für Anhebungen der Absatzpreise ausgehenden Druck auf die Gewinnmargen etwas begegnet werden.

Aufgrund der beschleunigten Nachfrageexpansion kann davon ausgegangen werden, daß die Kapazitätsauslastung 1976 zugenommen und damit wieder Anschluß an den mittelfristigen Trend der Ladefaktoren in der Zeit vor der Rezession gefunden hat. Sowohl der Sitz- als auch der Nutzladefaktor waren seit 1971 – dem Jahr des Tiefpunktes der Kapazitätsauslastung, bedingt durch Konjunkturabschwächung und Einführung der Großraumflugzeuge – trendmäßig leicht angestiegen, vor allem im Inlandsverkehr. Im Jahre 1975 war die Abschwächung der Nachfragezunahme gegenüber 1974 von den Fluggesellschaften nicht vorhergesehen worden; das Angebot wurde um 6 vH und damit doppelt so stark wie im Vorjahr ausgeweitet⁸. Bei einer Steigerung des Absatzes um nur 3 vH war ein Rückgang der Kapazitätsauslastung unvermeidlich.

Transatlantik-Linienverkehr expansiv

Auf den Routen über den Nordatlantik – die nach wie vor unter allen interkontinentalen Flugstrecken das höchste Passagier- und Luftfrachtaufkommen verzeichnen – stieg der Verkehr 1976 in allen drei Betriebszweigen spürbar an (vgl. Tabelle 1)⁹. Auch die Nord-

soweit keine Ausnahmen vermerkt sind – auf alle ICAO-Mitgliedsstaaten (ab 1975 einschließlich der Volksrepublik China). Wegen des geringen Anteils Chinas am Weltluftverkehr (0,2 vH der Gesamtleistung) wird die Vergleichbarkeit der Zahlen für 1975 mit denen früherer Jahre kaum beeinträchtigt. Vgl. ICAO, Annual Report of the Council – 1975, Montreal 1976, S. 1, Anm. 1, und Tab. I-4. Für weitere statistische Angaben vgl. Tabelle S. 56* im Anhang.

⁷ Berechnet nach: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg., jeweils Tab. I-1. – Diese Angabe schließt die Sowjetunion nicht ein, da statistisches Material über den Luftverkehr dieses Landes erst für die Jahre seit 1970 verfügbar ist.

⁸ Ohne Berücksichtigung der Sowjetunion und der VR China. – Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 20 (1975), S. 4-5.

⁹ Neben dem Passagier- und Luftfrachtverkehr nahm auch die Luftpostbeförderung im ersten Halbjahr 1976 um rund 6 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 5. Oktober 1976, S. 11.

atlantik-Liniendienste, die von der Konjunkturabschwächung 1974/75 besonders betroffen wurden; haben wieder den Anschluß an die Aufwärtsentwicklung der frühen siebziger Jahre gefunden¹⁰.

Während der Rezession in Westeuropa und in den Vereinigten Staaten waren die Luftfrachttransporte im Jahre 1975, die Passagierbeförderung sogar in zwei aufeinanderfolgenden Jahren (1974 und 1975) jeweils gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Die höchsten jährlichen Verkehrsleistungen der Zeit vor der Rezession werden in beiden Betriebszweigen voraussichtlich 1977 wieder erreicht bzw. überschritten.

Über den Mittel- bzw. Südatlantik wurden 1976 von Januar bis Juni 6 vH bzw. 13 vH mehr Luftfracht und 18 vH bzw. 9 vH mehr Luftpost als im entsprechenden Vorjahreszeitraum befördert¹¹. Damit setzt sich die relativ gleichmäßige, insgesamt recht kräftige Aufwärtsentwicklung der vergangenen Jahre fort. Diese war auch durch die Konjunkturabschwächung in den westlichen Industrieländern nicht nennenswert beeinträchtigt worden. Lediglich der Luftfrachtverkehr über den Südatlantik stagnierte 1975. Im Vergleich zum Nordatlantik-Verkehr werden die Beförderungsleistungen auf dem Mittel- bzw. Südatlantik mehr von der durch Preissteigerungen bei Erdöl sowie bei anderen Rohstoffen unterstützten wirtschaftlichen Entwicklung der mittel- und südamerikanischen Staaten (z.B. Venezuelas und Brasiliens) und weniger von der konjunkturellen Lage in den Vereinigten Staaten und Westeuropa bestimmt. Vermutlich hat mit der allgemeinen weltwirtschaftlichen Belebung auch der Passagierverkehr 1976 ähnlich stark wie im Vorjahr zugenommen, obwohl Angaben hierüber noch nicht vorliegen. Die Zahl der Fluggäste nahm 1975 auf dem Mittelatlantik um 18 vH und auf dem Südatlantik um 16 vH gegenüber 1974 zu; die Steigerung lag damit im Rahmen des mittelfristigen Trends¹².

Für den Verkehr der anderen internationalen Fluglinien liegen nur begrenzt aussagefähige Daten vor¹³. Danach wurden 1975 die höchsten Zuwachsraten (bezogen auf die Gesamtleistung jeweils zwischen 20 und 30 vH gegenüber dem Vorjahr) auf den Strecken zwischen Europa und dem Mittleren Osten sowie innerhalb des Mittleren Ostens und innerhalb Südamerikas erzielt¹⁴. Auch auf manchen anderen Strecken, z.B. Europa-Afrika und Europa-Asien/Australien, nahm das Verkehrsaufkommen um mehr als 10 vH zu, d.h. beträchtlich stärker als der Weltluftverkehr insgesamt. Die überdurchschnittlichen Zuwachsraten lassen sich mit einer fortschreitenden Integration der Entwicklungsländer in den Welthandel, im Verkehr mit den Ländern des Mittleren Ostens außerdem mit der verstärkten wirtschaftlichen Aktivität in diesem Gebiet nach der Steigerung der Rohölpreise erklären.

¹⁰ Die ungewöhnlich starke Zunahme des Passagierverkehrs auf dem Nordatlantik 1972 gegenüber 1971 war durch Sonderfaktoren (Einführung niedriger Tarife für Touristen) bedingt. Vgl. H. Böhme, H. Sichelschmidt, Weltluftverkehr: Neue Wettbewerbsregeln für Liniendienste und Chartermärkte. „Die Weltwirtschaft“, 1974, H. 1, S. 186.

¹¹ Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 5. Oktober 1976, S. 11.

¹² Für weitere Angaben zum Verkehr über den Atlantik vgl. Tabelle S. 57^o im Anhang.

¹³ Die Angaben enthalten nur den internationalen Verkehr; das Transportvolumen wird regional meist nicht nach den tatsächlichen Herkunfts- bzw. Zielländern der Passagiere bzw. der Luftfrachtsendungen zugeordnet, sondern nach den Ländern, in denen der benutzte Flug jeweils beginnt bzw. endet. Außerdem berücksichtigen sie oft nicht die Verkehrsleistungen aller auf einer bestimmten Route verkehrenden Liniengesellschaften. Vgl. hierzu IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 20 (1975), S. 55-60.

¹⁴ Die absolut höchste Zuwachsrate von 33 vH wird allerdings für den Verkehr innerhalb Nordamerikas angegeben; sie enthält aber nur den internationalen Verkehr (zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada), der nur einen kleinen Teil des Luftverkehrs auf dem nordamerikanischen Kontinent ausmacht.

Rückläufig waren die Beförderungsleistungen 1975 im Verkehr zwischen Nord- und Mittelamerika (einschließlich Karibik), bedingt durch den abnehmenden Touristenverkehr aus den Vereinigten Staaten¹⁵, sowie in geringem Maße auf den Strecken über den Südpazifik.

Auch Bedarfsluftverkehr mit ansteigender Tendenz

Ähnlich wie der Linienverkehr dürfte auch der internationale Bedarfsluftverkehr 1976 zugenommen haben. Diese Aussage stützt sich auf die Entwicklung des grenzüberschreitenden Touristenverkehrs von und nach Nordamerika, der für den internationalen Bedarfsluftverkehr sehr wichtig ist und zum großen Teil auf Charterflugzeuge entfällt. In den ersten neun Monaten 1976 stieg die Zahl der Reisen amerikanischer Touristen nach Europa und nach Japan um 14 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Außerdem besuchten mehr Europäer die Vereinigten Staaten und Kanada¹⁶.

Die IATA-Gesellschaften beförderten im Rahmen ihres Charterverkehrs von Januar bis Juni 1976 rund 30 vH mehr Fluggäste über den Nordatlantik als im ersten Halbjahr 1975¹⁷.

Im Jahre 1975 war der Bedarfsluftverkehr der Liniengesellschaften weltweit von einem Absatzrückgang um 8 vH gegenüber dem Vorjahr betroffen¹⁸. Diese Abnahme konnte durch die Steigerung der von den reinen Bedarfsfluggesellschaften geleisteten Passagierkilometer um 3,5 vH nicht ganz ausgeglichen werden. Wie schon seit mehreren Jahren nahm deshalb der Anteil der nur im Charterverkehr tätigen Gesellschaften am gesamten Bedarfsluftverkehr weiter zu. Er erreichte etwa zwei Drittel der gesamten Passagierbeförderung im internationalen Bedarfsluftverkehr, die 1975 rund 92 Mrd. Passagierkilometer betrug. In diesem steigenden Anteil drückt sich eine stärkere Wettbewerbsposition der reinen Bedarfsfluggesellschaften aus, die u.a. dadurch bedingt sein dürfte, daß diese Unternehmen nicht – wie viele Liniengesellschaften – an die Resolutionen der IATA über den Charterverkehr gebunden und daher flexibler in ihrer Angebotsgestaltung sind.

Im Charterverkehr über den Nordatlantik wurden 1975 etwa 3,3 Mill. Fluggäste befördert, das sind gut 4 vH mehr als 1974. Knapp 1,3 Mill. Personen, etwa 11 vH mehr als 1974, benutzten Charterflüge der IATA-Gesellschaften. Die nicht der IATA angehörenden Bedarfsfluggesellschaften konnten 1975 nur wenige zusätzliche Passagiere gewinnen.

Da der Linienverkehr über den Nordatlantik 1975 rückläufig war, nahm der Anteil des Bedarfsluftverkehrs an der gesamten Passagierbeförderung auf diesen Strecken zwischen 1974 und 1975 zu (um 2 Prozentpunkte auf etwa 27 vH). Die Quote des Charterverkehrs der IATA-Gesellschaften stieg von knapp 9 vH auf gut 10 vH, der Anteil der reinen Bedarfsfluggesellschaften (rund 16 vH) erhöhte sich ebenfalls leicht¹⁹.

¹⁵ Vgl. ICAO, Annual Report of the Council – 1975, Montreal 1976, S. 11. – Die Gesamtleistung im Verkehr zwischen Nord- und Mittelamerika ging nach Angaben der IATA um 15 vH zurück. Außer der Passagierbeförderung war auch der Luftfrachtverkehr rückläufig.

¹⁶ Vgl. zu diesen Angaben „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 4. November 1976. – „Die Welt“, Hamburg, vom 23. Oktober 1976.

¹⁷ Vgl. „The Financial Times“, London, vom 17. September 1976.

¹⁸ Vgl. Tabelle S. 56* im Anhang.

¹⁹ Für weitere Angaben und Vergleiche mit früheren Jahren siehe Tabelle S. 58* im Anhang.

Verbesserung der Betriebsergebnisse wahrscheinlich

Aufgrund der Leistungssteigerung im Linienverkehr rechnen die IATA-Gesellschaften für das laufende Rechnungsjahr 1976/77 wieder mit besseren Betriebsergebnissen. Aus dem internationalen Verkehr wird ein Gewinn (vor Zinsen und Steuern) von mindestens 430 Mill. US-\$ oder 3,4 vH des Umsatzes erwartet. In der Rechnungsperiode 1975/76 wurde nur eine Umsatzrendite von weniger als 1 vH (rund 110 Mill. US-\$) erzielt²⁰.

Für 1975 wurde das Betriebsergebnis aller Unternehmen des Linienluftverkehrs durch die ICAO vorläufig auf nur etwa 400 Mill. US-\$ oder 1 vH der Betriebseinnahmen geschätzt. Damit wäre es das schlechteste Ergebnis seit 1961²¹. Dieses unbefriedigende Resultat ist sowohl auf die schwache Zunahme der Nachfrage als auch auf die im Vergleich hierzu wieder etwas stärkere Angebotsexpansion im Linienverkehr zurückzuführen. Der im Jahre 1974 ungewöhnlich kräftige Kostenauftrieb hat dagegen 1975 nachgelassen. Vor allem die Treibstoffpreise, die sich zwischen 1973 und 1974 abrupt erhöht hatten, blieben 1975 im Vergleich zu 1974 fast unverändert²². Die betrieblichen Aufwendungen der Fluggesellschaften waren 1975 insgesamt um 13 vH, je angebotenen Tonnenkilometer um 8 vH höher als im Vorjahr. Wegen der Verringerung der Kapazitätsauslastung nahmen die Aufwendungen je verkauften Tonnenkilometer um 10 vH zu und übertrafen damit die Steigerung der durchschnittlichen Erträge, die nur 9 vH betrug (vgl. Tabelle 2).

Ein besseres Betriebsergebnis für 1975 hätte eine geringere Zunahme der Aufwendungen je verkauften Tonnenkilometer erfordert. Bei einer vorsichtigeren Angebotssteigerung wäre der Anstieg der betrieblichen Aufwendungen insgesamt geringer ausgefallen und das Absinken des Nutzladefaktors verhindert worden. So hätte sich, ähnlich wie im Jahre 1974, die Zunahme der Aufwendungen je verkauften Tonnenkilometer begrenzen lassen. Der alternativ denkbare Weg zur Verbesserung des Betriebsergebnisses – stärkere Steigerung der durchschnittlichen Erträge über kräftigere Tarifierhöhungen – wäre in der konjunkturellen Lage des Jahres 1975 weniger geeignet gewesen, da eine solche Maßnahme den mengenmäßigen Absatz vermutlich weiter reduziert hätte. Die Liniengesellschaften müssen daher vornehmlich auf eine höhere Auslastung ihrer Kapazitäten bedacht sein²³.

Erhöhungen der Passagiertarife und Luftfrachtraten

Große Schwierigkeiten bereitete 1976 – ähnlich wie 1974/75 – die Festlegung der internationalen Passagier- und Luftfrachttarife. Verschiedentlich kamen auch nach mehreren Konferenzen keine IATA-Tarifvereinbarungen zustande, oder einzelne Regierungen versagten einem IATA-Abkommen ihre Zustimmung, so daß eine offene Tarifsituation fortbestand oder neu eintrat. Die Tarifbildung wurde nicht nur durch Änderungen der Wechselkurse der

²⁰ Vgl. „IATA review“, Geneva/Montreal, Vol. 11 (1976), No. 10, S. 6.

²¹ Vgl. ICAO, Annual Report of the Council – 1975, Montreal 1976, S. 17. – Die ICAO-Angaben enthalten nicht die Ergebnisse des Luftverkehrs der Volksrepublik China und des Inlandsverkehrs der Sowjetunion. – Der nach Berücksichtigung von Zinsen, Steuern bzw. außerordentlichen Erträgen verbleibende Gewinn konnte für 1975 noch nicht geschätzt werden, für 1974 war er sehr viel niedriger als für 1973. Vgl. für nähere Angaben zu den Betriebsergebnissen Tabelle S. 58⁹ im Anhang.

²² Vgl. IATA (Hrsg.), The State of the Air Transport Industry. Annual Report, by Knut Hammar skjöld, Director General, International Air Transport Association, for the 31st Annual General Meeting, Oslo, September 29 - October 2, 1975, S. 3. (Im folgenden zitiert als: The State of the Air Transport Industry.)

²³ Vgl. auch G. P. Khare, Probleme der Wirtschaftlichkeit im planmäßigen Luftverkehr. „Interavia“, Genf, Jg. 31 (1976), H. 10, S. 927-928.

Tabelle 2 - Kennziffern zur Ertragslage der Fluggesellschaften¹ 1970-1975 (vH)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975 ²
Nutzladefaktor ³	47,5	46,0	48,7	49,7	51,1	49,7
Änderung der Durchschnittsaufwendungen ⁴ je angebotenen tkm	+ 5,8	+ 1,7	+ 6,3	+ 7,4	+ 20,4	+ 8
Änderung der Durchschnittsaufwendungen ⁴ je verkauften tkm	+ 7,0	+ 6,2	+ 1,0	+ 5,6	+ 17,3	+ 10
Änderung der Durchschnittserträge ⁴ je verkauften tkm	+ 3,8	+ 6,1	+ 1,6	+ 6,5	+ 14,9	+ 9
Betriebsergebnis (Mill. US-\$) . . .	+ 443	+ 609	+ 806	+ 1 159	+ 792	+ 400

¹ Linien- und Charterverkehr der Liniengesellschaften; ohne Sowjetunion und Volksrepublik China (jedoch ab 1974, mit der Ausnahme des Nutzladefaktors, einschließlich des internationalen Verkehrs der Aeroflot). — ² Vorläufige Zahlen. — ³ Nur Linienverkehr. — ⁴ Jeweils gegenüber dem Vorjahr.

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

IATA-Tarifwährungen (US-Dollar und Pfund Sterling) beeinflusst, sondern vor allem durch unterschiedliche Vorstellungen der beteiligten Fluggesellschaften und Regierungen über Ziele und Mittel der Tarifpolitik erschwert.

So blieben zwei Konferenzen über die Nordatlantik-Passagiertarife u.a. deshalb ergebnislos, weil sich die IATA-Gesellschaften nicht über die Einführung eines neuen Niedrigtarifs zur Abwehr der Konkurrenz der Bedarfsfluggesellschaften und über einen Fortfall der Winter-saison-Tarife einigen konnten. Ende Februar 1976 wurde neben einer Anhebung aller Tarife der Nordatlantik-Routen um durchschnittlich 6 vH lediglich für den Verkehr von Kanada nach dem Vereinigten Königreich ein Niedrigtarif zu den Bedingungen der „advanced purchase excursion“- (APEX-) Tarife vereinbart²⁴. Die Tarifübereinkunft konnte jedoch zum vorgesehenen Termin (1. Mai 1976) nicht voll in Kraft gesetzt werden. Aufgrund eines Einspruchs des Civil Aeronautics Board (CAB) der Vereinigten Staaten gegen die beabsichtigte Anhebung der Normaltarife der Economy-Klasse um 8 vH²⁵ blieben diese im Vergleich zum Sommer 1975 unverändert, während alle anderen Tarife wie vorgesehen heraufgesetzt wurden. Das CAB vertrat die Ansicht, die Normaltarife der Economy-Klasse seien überhöht im Verhältnis zu den Kosten, die den Fluggesellschaften entstehen. Mit ähnlichen Begründungen wurden auch die zum 1. November 1976 beantragten Tariferhöhungen für die Nordatlantik-Strecken abgelehnt²⁶.

²⁴ Vgl. „The Financial Times“, London, vom 2. März und vom 21. April 1976. - „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Frankfurt, vom 2. März 1976.

²⁵ Vgl. „The Financial Times“, London, vom 6. und 12. Mai 1976.

²⁶ Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 28. Oktober 1976.

Für mehrere andere internationale Routen konnten 1976 keine neuen IATA-Tarife vereinbart werden, so daß eine offene Tarifsituation fortbestand oder neu eintrat. Dies gilt z.B. für die Verkehrsrelationen zwischen Europa und dem Fernen Osten²⁷, in denen die IATA-Gesellschaften zunehmend auf den Wettbewerb des Charterverkehrs sowie unabhängiger Linienunternehmen trafen. Ähnlich wie im Nordatlantik-Verkehr verfolgten die verschiedenen IATA-Gesellschaften offenbar unterschiedliche Konzepte für die tarifpolitische Reaktion auf die neue Konkurrenz.

Im November 1976 beschloß die IATA mit Wirkung vom 1. April 1977, die Tarife im Verkehr innerhalb Europas um 2 bis 8 vH, im Verkehr zwischen Europa und dem Nahen Osten bzw. Afrika um 4 bis 7 vH und auf dem Süd- bzw. Mittelatlantik um rund 4 vH zu erhöhen²⁸. Sämtliche Tarife bedürfen noch der Regierungsgenehmigung.

Im Luftfrachtsektor finden IATA-Tarifkonferenzen nur alle zwei Jahre statt. Die auf der letzten IATA-Frachtkonferenz 1975 in Nizza beschlossenen Luftfrachtraten wurden jedoch vereinbarungsgemäß nach einem Jahr überprüft. Dabei wurden die Raten z.B. für den Raum Europa/Afrika/Nahost und im Verkehr zwischen diesem Gebiet und Südamerika um gut 5 vH erhöht²⁹. Die geänderten Raten sollten ab 1. Oktober 1976 angewendet werden, konnten aber wegen nicht rechtzeitig vorliegender Regierungsgenehmigungen z.T. erst verspätet in Kraft treten.

Für Luftfrachttransporte über den Nordatlantik sah eine IATA-Vereinbarung die Ablösung aller Frachtraten, die nur bei hohen Mindestgewichten (z.B. 34 t oder 42,5 t) anwendbar waren, durch eine 10 t-Rate vor. Diese Regelung sollte am 1. Oktober 1975 in Kraft treten, fand aber nicht die Zustimmung des Civil Aeronautics Board³⁰. Um die daraufhin eingetretene „open rate“-Situation³¹ zu beenden, wurde im August 1976 ein neuer Luftfrachttarif vereinbart. Er sieht weiterhin die Einführung der 10 t-Rate anstelle der Hochgewichtsraten vor. Die 34 t-Rate wird jedoch für den Verkehr in West-Ost-Richtung bei solchen Sendungen beibehalten, die sich einheitlich aus einer von 14 ausgewählten Warengruppen zusammensetzen³². Dieser Tarif bedarf noch der Zustimmung der staatlichen Behörden, vor allem des CAB³³.

Obwohl der 10 t-Tarif bezogen auf eine Gewichtseinheit höher ist als der 34 t-Tarif³⁴, muß bezweifelt werden, ob durch die teilweise Abschaffung der Hochgewichtsraten Mehreinnahmen erzielt werden können. Für die IATA-Gesellschaften kann sich diese Maßnahme wegen

²⁷ Die für die Strecken von bzw. nach Japan und Korea geltende Tarifübereinkunft lief mit dem 31. März 1976 aus und wurde nicht verlängert.

²⁸ Vgl. „Süddeutsche Zeitung“, München, vom 10. November 1976.

²⁹ Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 38, S. 4359; Nr. 41, S. 4779. - „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 7. Oktober 1976, S. 7.

³⁰ Vgl. zu diesen Ausführungen „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 3, S. 242. - „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 5. Februar 1976, S. 7.

³¹ Damit blieben die bisher gültigen Raten, meist aufgrund einer Anordnung von Regierungsseite, weiterhin in Kraft. - Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 13. März 1976, S. 1.

³² Ferner wurden im Rahmen der IATA Mindestchartertraten vereinbart. - Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 42, S. 4902. - „Wirtschafts-Correspondent“, München, 1976, Nr. 18, S. 1.

³³ Das deutsche Bundesverkehrsministerium gab inzwischen seine Bereitschaft zur Zustimmung zu erkennen. - Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 19. Oktober 1976, S. 11.

³⁴ Für die Strecke New York-Frankfurt beträgt die 10 t-Rate 1,02 US-\$/kg, die 34 t-Rate 0,82 US-\$/kg. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 42, S. 4902.

der Konkurrenz der unabhängigen Liniengesellschaften und des Charterverkehrs nachteilig auswirken, da gerade Großverlader relativ leicht auf Charterflüge ausweichen können, wenn diese preisgünstiger sind.

Lösung der währungsbedingten Tarifprobleme nicht absehbar

Die Anwendung internationaler Passagiertarife und Frachtraten wurde auch 1976 durch Veränderungen der Wechselkursrelationen zwischen den Tarifwährungen der IATA (US-Dollar und Pfund Sterling) und den verschiedenen nationalen Währungen beeinflusst. Die Tarife bzw. Frachtraten wurden wie in den Vorjahren durch unveränderliche Konversionsfaktoren aus den Tarifwährungen in die nationalen Geldeinheiten umgerechnet. Im Bedarfsfall wurden die Preise durch Zu- bzw. Abschläge modifiziert, um Abweichungen zwischen Marktwechselkursen und den von der IATA benutzten Umrechnungsfaktoren möglichst auszugleichen³⁵. Die hierfür gültigen Sätze mußten allerdings, der Entwicklung der Marktwechselkurse folgend, wiederholt geändert werden. Hemmend wirkte sich dabei vor allem die Notwendigkeit aus, für eine Anpassung der Zu- und Abschläge jeweils Einigkeit unter den IATA-Gesellschaften herbeizuführen und die erforderlichen Regierungsgenehmigungen einzuholen³⁶.

Die Berechnung internationaler Tarife auf der Grundlage der Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds, die nach ursprünglicher Absicht der IATA zum 1. Mai 1977 eingeführt werden soll, würde das System der Zu- und Abschläge entbehrlich machen. Sie kann die Anwendung der Tarife insofern erleichtern, als die Anpassung der in nationaler Währung ausgedrückten Preise an Wechselkursänderungen nicht mehr von IATA-Beschlüssen und Regierungsgenehmigungen abhängig wäre. Bei Änderung der Relation einer nationalen Währung zu den Sonderziehungsrechten würden sich auch die Flugpreise anpassen.

Dieser Plan kam jedoch auch 1976 nicht über das Stadium vorbereitender Untersuchungen hinaus. Seine termingemäße Verwirklichung dürfte damit in Frage gestellt worden sein³⁷.

Unterschiedliche Wettbewerbskonzepte in Nordamerika und Europa

In dem Bereich staatlicher Regulierung der Luftverkehrsmärkte, der nicht unmittelbar die Tarifbildung betrifft, wurden 1976 von den Vereinigten Staaten einerseits bzw. von europäischen Ländern andererseits unterschiedliche wettbewerbspolitische Konzepte verfolgt:

- in den Vereinigten Staaten wurde (vornehmlich für den Binnenverkehr) ein Abbau der Regulierung des Linienluftverkehrs angestrebt,

³⁵ Andernfalls wäre es zu Verlagerungen des Kaufs von Flugscheinen und der Abfertigung von Luftfracht in Länder mit am Devisenmarkt relativ niedrig bewerteter Währung gekommen; dies wäre zu Lasten der Fluggesellschaften gegangen, die ihren Sitz in Ländern mit hoch bewerteter Währung haben. Vgl. hierzu ausführlicher Sichel-schmidt, a.a.O., S. 153 f.

³⁶ Existieren keine IATA-Tarifübereinkünfte, wie z.B. im Sommer 1976 auf der Nordatlantik-Route, dann können Anpassungen der Tarife an Wechselkursänderungen nur nach Regierungsvereinbarungen erfolgen. So wurde im Oktober 1976 von den Regierungen Kanadas, der Vereinigten Staaten und des Vereinigten Königreichs über eine Erhöhung der in britischen Pfund berechneten Flugpreise im Verkehr zwischen diesen Ländern beraten. Damit sollten die in Pfund ausgedrückten Tarife der Abwertungstendenz dieser Währung am Devisenmarkt während des Sommers 1976 angepaßt werden. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 15. Oktober 1976.

³⁷ Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 13, S. 1376. - Die IATA-Jahreskonferenz 1976 beschloß vorerst, das Pfund Sterling als Tarifwährung künftig ganz durch den US-Dollar zu ersetzen. Vgl. „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Frankfurt, vom 10. November 1976.

- dagegen kündigte die britische Regierung das sogenannte Bermuda-Abkommen über den Luftverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten von 1946, um durch eine neue Vereinbarung eine eher stärkere staatliche Regulierung des Nordatlantik-Verkehrs zu erreichen³⁸.

Über eine Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der Vereinigten Staaten³⁹ waren 1975 Vorstudien erarbeitet worden⁴⁰. Im Frühjahr 1976 wurden dem zuständigen Senatsausschuß drei Projekte vorgelegt, und zwar vom Department of Transportation, vom Civil Aeronautics Board und von Senator Kennedy. Die drei Vorschläge, die von dem Ausschuß zu einem Gesetzentwurf verarbeitet werden sollten, stimmten in ihrer Zielsetzung, den Wettbewerb im Binnenverkehr der Vereinigten Staaten zu intensivieren, im wesentlichen überein. Hierzu sollten insbesondere

- die Märkte des Linienverkehrs auch für Chartergesellschaften (supplemental carriers) geöffnet werden und umgekehrt Liniengesellschaften verstärkt Charterverkehr betreiben dürfen,
- die Einflußnahme des CAB auf die Flugpreise reduziert und die Gesellschaften innerhalb der kommenden Jahre zu einer stufenweisen erheblichen Herabsetzung der Preise (aber auch zu jährlichen Erhöhungen um 10 vH) ermächtigt werden.

Die alternativen Vorschläge unterschieden sich vor allem im Hinblick auf

- den Umfang der verbleibenden staatlichen Einflußnahme auf die Luftverkehrsmärkte⁴¹,
- die Länge des Versuchszeitraums und den Umfang der Ermächtigung zu Flugpreissenkungen⁴².

Die Vorteile einer Öffnung der Märkte des Linien- und Charterverkehrs auch für Unternehmen der jeweils anderen Betriebsform können in einer stärkeren Orientierung des Angebots an der Nachfrage der Verkehrsnutzer bestehen, die als Folge des intensiveren Wettbewerbs erwartet werden kann. Vor allem die Linienunternehmen können zeitweise ungenutzte Kapazität vermehrt auf dem Chartermarkt anbieten. Andererseits müssen sie im Linienverkehr mit der Konkurrenz von Bedarfsfluggesellschaften rechnen, die noch bestehende Lücken im nordamerikanischen Liniennetz ausfüllen können. Inwieweit der Möglichkeit zur Senkung der Flugpreise praktische Bedeutung zukommt, ist jedoch unsicher, da die Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten zunehmend von Kostensteigerungen betroffen werden⁴³, so daß ihr Spielraum für Preissenkungen begrenzt sein dürfte.

³⁸ Vgl. „The Journal of Commerce“, New York, vom 25. August 1976. – „The Guardian“, Manchester, vom 4. September 1976. – „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 10./11. September 1976.

³⁹ Vgl. hierzu vor allem die beiden Artikel von E. Wessberge, Move Towards Experimental Deregulation of US Air Transport. „ITA-Bulletin“, Paris, 1976, No 3, S. 51–55; No 4, S. 73–76, und derselbe, Reorganization of Domestic Transport in the United States: from Deregulation to Regulatory Reform. „ITA-Bulletin“, Paris, 1976, No 31, S. 685–687; No 33, S. 727–731. – Ein verstärkter Wettbewerb innerhalb des Luftverkehrs und zwischen diesem und anderen Verkehrsmitteln wird auch von der Verkehrspolitik Kanadas angestrebt. Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 31 (1976), H. 1, S. 13.

⁴⁰ Zur Diskussion in den Vereinigten Staaten vgl. „The Journal of Air Law and Commerce“, Dallas/Texas, Vol. 41 (1975), No 4.

⁴¹ So sollte nach dem Vorschlag des CAB diese Behörde mindestens vorläufig das Recht zur Festlegung von Maximal- bzw. Minimalpreisen im Linienverkehr behalten. Nach dem Vorschlag von Senator Kennedy sollte u.a. die Zahl der auf Linienmärkten neu zuzulassenden „supplemental carriers“ begrenzt werden.

⁴² Der vom Department of Transportation vorgelegte Entwurf sah eine Zulassung von Preissenkungen um 20 vH im ersten Jahr und um 40 vH im zweiten Jahr vor.

⁴³ Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 31 (1976), H. 7, S. 621 f.

Kontroverse über Regulierung des Nordatlantik-Verkehrs

Die von dem Liberalisierungskonzept der Vereinigten Staaten z.T. abweichenden luftverkehrspolitischen Vorstellungen europäischer Staaten wurden durch die Kündigung des Bermuda-Abkommens deutlich. Mit dieser Maßnahme zielte die britische Regierung vor allem auf eine Beschränkung der im Nordatlantik-Verkehr von den verschiedenen nationalen Fluggesellschaften jeweils angebotenen Kapazitäten ab. Dies wurde von den Vereinigten Staaten in einer Grundsatzerklärung zur Luftverkehrspolitik abgelehnt⁴⁴. Gleichzeitig gaben die amerikanische Regierung bzw. das CAB für den Nordatlantik-Verkehr Pläne bekannt, deren Verwirklichung den Wettbewerb eher verstärken wird, wie z.B.

- Vermehrung der „Gateways“, d.h. der amerikanischen Flughäfen mit direkten interkontinentalen Verbindungen, vor allem nach Europa,
- Erweiterung der Verkehrsrechte der auf internationalen Strecken tätigen Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten⁴⁵,
- Zulassung weiterer amerikanischer Fluggesellschaften im Verkehr über den Nordatlantik⁴⁶,
- Lockerung der Voraussetzungen für die Benutzung von Charterflügen durch Individualreisende, die nicht Mitglied einer Gruppe oder eines Vereins sind⁴⁷.

Dagegen unterstützten, wie die Verhandlungen um eine Neuordnung des Bermuda-Abkommens erneut deutlich machen, die britische und andere europäische Regierungen die auch von der IATA vorgebrachten Forderungen,

- den gesamten Luftverkehrsmarkt (Linien- und Bedarfsflugverkehr) staatlicher Kontrolle zu unterwerfen und für den Charterverkehr Mindestpreise festzulegen,

⁴⁴ Vgl. u.a. „International Herald Tribune“, Paris, vom 9. September 1976. - „Die Welt“, Hamburg, vom 9. September 1976. - „Lloyd's List“, London, No. 50381 vom 14. Oktober 1976, S. 2. - Die luftverkehrspolitischen Positionen der beiden Länder waren insofern gegenüber dem Jahre 1946 unverändert, denn auch das Bermuda-Abkommen stellte „einen Kompromiß dar zwischen dem ... Verlangen der Vereinigten Staaten nach vollständiger Luftverkehrsfreiheit und dem britischen Wunsch einer weitgehenden Beschränkung der Rechte im internationalen Luftverkehr“. Die Vereinigten Staaten hatten sich mit der Vereinbarung von Passagiertarifen und Luftfrachtraten durch die IATA einverstanden erklärt; das Vereinigte Königreich hatte auf seine Forderung verzichtet, die angebotene Kapazität im voraus näher festzulegen. Vgl. G. Wolf, Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg. (Kieler Studien, 83.) Tübingen 1967. S. 76.

⁴⁵ Als zusätzliche „Gateways“ werden u.a. New Orleans, Cleveland, Pittsburgh, Minneapolis-St. Paul, Houston und Dallas-Fort Worth in Betracht gezogen. Die Verkehrsrechte für die international tätigen Fluggesellschaften Pan Am und TWA sollen dahin erweitert werden, daß internationale Flüge zwei und mehr Städte in den Vereinigten Staaten anfliegen dürfen und auch zwischen diesen Orten Passagiere befördert werden dürfen. Vgl. „Die Welt“, Hamburg, vom 9. September 1976.

⁴⁶ So sollen nach einem Vorschlag des CAB an den Präsidenten (dem die endgültige Entscheidung obliegt) u.a. Delta Air Lines eine Lizenz für eine neue Route zwischen Dallas-Fort Worth, Houston und Atlanta einerseits und London andererseits erhalten; Northwest Orient Airlines sollen verschiedene Städte in den Vereinigten Staaten mit Glasgow und Punkten in Nordeuropa durch eine neue Fluglinie verbinden. Die Lizenzen sollen jeweils für fünf Jahre erteilt werden. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 32, S. 3614.

⁴⁷ Ab 7. Oktober 1976 ist die Inanspruchnahme eines Charterfluges in den Vereinigten Staaten nur noch an eine Vorausbuchungsfrist von 30 Tagen - im Verkehr nach Europa von 45 Tagen - und einen Mindestaufenthalt im Zielland von einer Woche geknüpft. Die Buchungsfrist soll nach einer Ankündigung des CAB in zwei Jahren weiter auf 15 bzw. 30 Tage verkürzt werden. Vgl. „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 6. September 1976. - Eine weitere Erleichterung für die Passagiere ist durch die Möglichkeit gegeben, bis unmittelbar vor dem Abflug einen Ersatzfluggast zu stellen. Allerdings hat die Regierung des Vereinigten Königreichs im Rahmen der luftverkehrspolitischen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten auch diesen CAB-Regelungen widersprochen. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 25. Oktober 1976.

- Absprachen zwischen mehreren Fluggesellschaften über die anzubietende Kapazität auch dort zuzulassen, wo solche Übereinkommen bislang vielfach nicht erlaubt waren, d.h. vor allem im Verkehr von bzw. nach den Vereinigten Staaten⁴⁸.

Eine staatliche Kontrolle sowohl des Linien- als auch des Bedarfsflugverkehrs wird mit dem Argument befürwortet, daß Linien- und Bedarfsfluggesellschaften lediglich verschiedene Segmente eines einheitlichen Marktes für Luftverkehrsleistungen bedienen. Daraus wird eine Notwendigkeit zur Ausdehnung der Regulierung des Linienverkehrs auf den Bedarfsflugverkehr und zur Festlegung von Mindestpreisen für den Charterverkehr gefolgert.

Diese Argumentation vermag nicht zu überzeugen. Die gegenwärtige Regelung des Linienverkehrs, die u.a. die Festlegung der Flugpreise und Luftfrachtraten umfaßt, wird begründet mit einem öffentlichen Interesse an der Aufrechterhaltung eines internationalen Linienluftverkehrs. Als Merkmale des Linienverkehrs werden u.a. die Regelmäßigkeit der Flugdienste auch in Zeiten schwächerer Nachfrage sowie eine verhältnismäßig reichliche Kapazitätserhaltung angesehen, die auch kurzfristige Reisedispositionen erlaubt.

Da die Grenzkosten des Linienverkehrs wegen der jeweils im voraus festgelegten Flugpläne sehr niedrig sind, wird in dem Streben der Liniengesellschaften nach einer Auslastung der angebotenen Kapazität die Gefahr einer Instabilität der Linienmärkte bei freiem Preiswettbewerb gesehen. Dieser Gefahr soll durch die Verpflichtung der Anbieter zur Einhaltung staatlich genehmigter Tarife begegnet werden.

Da im Charterverkehr, der nicht auf die Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Leistungsangebots gerichtet ist, die Abstimmung des Angebots auf die Nachfrage und damit die Auslastung vorhandener Kapazitäten leichter ist als im Linienverkehr, sind die Produktionsbedingungen des Linienverkehrs, mit denen die Regulierung dieses Betriebszweiges begründet wird, im Bedarfsflugverkehr nicht gegeben. Die Festlegung von Mindestpreisen für den Bedarfsflugverkehr würde die Charterflüge durch Schwächung des Preiswettbewerbs daher unnötig verteuern. Eine Ausdehnung staatlicher Regelungen auch auf die Chartermärkte kann somit im Hinblick auf das Ziel preisgünstiger Reisemöglichkeiten nicht befürwortet werden.

Wird eine Regulierung der Linienmärkte für notwendig gehalten, so sollte sie auf möglichst wenige Eingriffe beschränkt bleiben, nicht aber einen generellen Schutz der Linienunternehmen vor jeder Form der Preiskonkurrenz bezwecken. Ihr Sinn müßte vielmehr darin liegen, einen Wettbewerb zu sichern, bei dem dem längerfristigen Trend auf den Linienmärkten Rechnung getragen wird. Ob die gegenwärtigen luftverkehrspolitischen Bemühungen hierzu beitragen, kann man bezweifeln.

Kräftige Zunahme des Weltluftverkehrs im Jahr 1977 zu erwarten

Für das kommende Jahr ist aufgrund des in den Vereinigten Staaten und in Westeuropa erwarteten Konjunkturverlaufs mit einer weiter zunehmenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu rechnen. Die Zuwachsrate dürfte wie 1976 deutlich höher sein als in den Rezessionsjahren 1974 und 1975.

Auf mittlere Sicht wird die Steigerungsrate des Weltluftverkehrs im Vergleich zum längerfristigen Trend der Jahre vor 1973 abnehmen, wie es dem voraussichtlich schwächeren

⁴⁸ Vgl. The State of the Air Transport Industry, a.a.O., S. 23-25. - E. Wessberge, A Plea for a Return to Order in the Air. „ITA-Bulletin“, Paris, 1976, No 21, S. 463-466. - Derselbe, A Plea for Order in the Air. Remedies and Prospects for Recovery. „ITA-Bulletin“, Paris, 1976, No 22, S. 485-488.

allgemeinen Wirtschaftswachstum entspricht. So rechnet die IATA für die Zeit von 1976 bis 1981 mit einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme der Passagierbeförderung im internationalen Linienluftverkehr von 8 vH⁴⁹. Eine vergleichsweise starke Expansion wird für die Routen zwischen Europa und dem Mittleren Osten (14 vH/Jahr) sowie über den Mittel- und Südatlantik (jeweils zwischen 11 und 12 vH/Jahr) vorausgesagt. Auf den bereits relativ weit entwickelten Luftverkehrsmärkten – dies sind im internationalen Verkehr vor allem die Strecken zwischen Nord- und Mittelamerika (einschließlich Karibik), über den Nordatlantik sowie innerhalb Europas – werden nur unterdurchschnittliche Zuwachsraten erwartet.

Eine Studie der Lockheed Aircraft Corporation prognostiziert mit 9 vH für 1976 bis 1980 eine etwas stärkere jährliche Zunahme des internationalen Passagierverkehrs als die IATA. Die gesamte Passagierbeförderung auf Linienflügen soll um gut 8,5 vH, der Bedarfsluftverkehr um 8 vH, der planmäßige Luftfrachtverkehr um rund 10 vH je Jahr zunehmen⁵⁰. Diese Angaben dürften eher die Ober- als die Untergrenze der künftigen Expansion des Weltluftverkehrs wiedergeben.

Aus dieser mittelfristigen Perspektive des Weltluftverkehrs folgt für die Liniengesellschaften vor allem, daß durch eine zu optimistische Einschätzung der Entwicklung der Nachfrage entstandene Überkapazitäten künftig langsamer als in den sechziger Jahren durch die Nachfragesteigerung der folgenden Jahre abgebaut werden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer vorsichtigeren Angebotsplanung, wenn nicht durch sinkende Kapazitätsauslastung die Kosten des Linienfluges unnötig erhöht werden sollen.

⁴⁹ Die Schätzung bezieht sich auf die Beförderungsleistungen aller IATA-Gesellschaften, gemessen in Passagierkilometern. Dabei wurde u.a. vorausgesetzt, daß keine wesentlichen Änderungen in der IATA-Mitgliedschaft eintreten. Vgl. zur Methode und zu den Ergebnissen der Prognose ausführlich „IATA review“, Geneva/Montreal, Vol. 11 (1976), No. 7, S. 6-7. – Ferner „Interavia“, Genf, Jg. 31 (1976), H. 9, S. 776.

⁵⁰ Vgl. J.P. Geddes, Lockheed: Vorhersage der Entwicklung des Weltluftverkehrs 1976-85. „Interavia“, Genf, Jg. 31 (1976), H. 7, S. 623-625. – Zu den im ganzen vorsichtigeren Prognosen der Firma Boeing vgl. ebenda, S. 626.

Linienluftverkehr

	Gesamtverkehr			Davon			
				Internationaler Verkehr		Inlandsverkehr	
	1973	1974	1975 ^a	1974	1975 ^a	1974	1975 ^a
<u>ICAO-Mitgliedsstaaten insg.</u>	Mill.						
Beförderte Passagiere	489	514	536	.	.	.	.
Passagier-km	618 530	654 494	691 200	249 565	263 400	404 929	427 800
Sitzladefaktor (vH)	57,6	59,2	58,0	55,7	55,0	61,6	60,1
Passagier-tkm	55 390	58 660	61 950	.	.	.	.
Ladungs-tkm	17 540	19 010	19 110	11 160	11 290	7 850	7 820
Post-tkm	2 880	2 880	2 870	.	.	.	.
Gesamtleistung (tkm)	75 810	80 550	83 930	34 970	36 530	45 580	47 400
Nutzladefaktor (vH)	52,4	54,0	52,7	53,1	51,3	54,7	53,8
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH						
Beförderte Passagiere	+ 8,7	+ 5,1	+ 4,2	+ 4,5	+ 4,7	+ 5,3	+ 4,2
Passagier-km	+ 10,4	+ 5,8	+ 5,6	+ 5,5	+ 5,5	+ 6,0	+ 5,6
Sitzladefaktor ^b	+ 0,5	+ 1,6	- 1,2	+ 0,2	- 0,7	+ 2,6	- 1,5
Passagier-tkm	+ 10,0	+ 5,9	+ 5,6	.	.	.	.
Ladungs-tkm	+ 16,8	+ 8,4	+ 0,5	+ 13,1	+ 1,2	+ 3,1	- 0,4
Post-tkm	+ 3,6	± 0,0	- 0,3	- 1,7	± 0,0	+ 1,1	- 0,4
Gesamtleistung (tkm)	+ 11,2	+ 6,3	+ 4,2	+ 7,5	+ 4,5	+ 5,3	+ 4,0
Nutzladefaktor ^b	+ 0,7	+ 1,6	- 1,3	+ 0,5	- 1,8	+ 2,4	- 0,9

^aVorläufige Ergebnisse. - ^bProzentpunkte.

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal. - Eigene Berechnungen.

Passagierbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr

	Beförderungsleistungen			Veränderung		
	1973	1974	1975 ^a	1972/73	1973/74	1974/75
	Mill. Passagierkilometer			vH		
Linienverkehr	236 000	250 000	263 000	+ 14,6	+ 5,9	+ 5,2
Charterverkehr	99 400	92 700	92 000	+ 8,0	- 6,7	- 0,8
Insgesamt	335 400	342 700	355 000	+ 12,6	+ 2,2	+ 3,6
Anteil des Charterverkehrs (vH)	29,6	27,0	25,9	- 1,3 ^b	- 2,6 ^b	- 1,1 ^b
Charterverkehr						
Liniengesellschaften	38 800	34 800	32 100	+ 1,0	- 10,3	- 7,8
Chartergesellschaften ...	60 600	57 900	59 900	+ 13,1	- 4,5	+ 3,5
Anteil der Chartergesellschaften (vH)	61	62	65	+ 3 ^b	+ 1 ^b	+ 3 ^b

^aVorläufige Ergebnisse. - ^bProzentpunkte.

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

Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften

	Nordatlantik			Südatlantik			Mittelatlantik		
	1974 ^a	1975 ^a	1976 ^b	1974	1975	1976 ^b	1974	1975	1976 ^b
	1 000								
Passagierverkehr									
Linienpassagiere insg. ...	9 345	8 782	4 200	653	760	.	814	957	.
davon 1. Klasse	543	511	.	50	55	.	52	58	.
Economy-Klasse	8 802	8 271	.	603	705	.	762	900	.
Sitzplatzangebot insg. ...	16 050	15 287	.	1 028	1 193	.	1 512	1 732	.
davon 1. Klasse	1 354	1 263	.	108	114	.	144	154	.
Economy-Klasse	14 696	14 024	.	920	1 079	.	1 368	1 578	.
Sitzladefaktor insg. (vH)	58,2	57,5	.	63,5	63,7	.	53,8	55,3	.
1. Klasse (vH)	40,1	40,4	.	46,7	48,1	.	36,3	37,7	.
Economy-Klasse (vH)	59,9	59,0	.	65,5	65,3	.	55,7	57,0	.
Charterpassagiere	1 143	1 268	560	27	37	.	11	20	.
Passagiere insg.	10 488	10 050	4 760	680	797	.	825	978	.
	1 000 t								
Frachtverkehr									
Passagierflüge	289	244	135	18	19	11	20	23	12
Frachtflüge	302	273	106	15	14	7	1	2	1
Charterflüge	25	18	7	1	1	3	0	0	0
Ladung insg.	616	535	248	34	34	21	21	25	13
Postverkehr									
Beförderte Post	59	58	24	2	2	1	2	3	1
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH								
Passagierverkehr									
Linienpassagiere insg. ...	- 6,8	- 6,0	+ 11,1	+ 18,4	+ 16,2	.	+ 15,8	+ 17,6	.
davon 1. Klasse	+ 1,1	- 6,0	.	+ 13,4	+ 8,5	.	+ 20,8	+ 10,6	.
Economy-Klasse	- 7,3	- 6,0	.	+ 18,8	+ 16,9	.	+ 15,4	+ 18,1	.
Sitzplatzangebot insg. ...	- 7,6	- 4,8	.	+ 7,0	+ 16,0	.	+ 12,1	+ 14,5	.
davon 1. Klasse	- 13,4	- 6,7	.	+ 2,6	+ 5,3	.	+ 4,3	+ 6,5	.
Economy-Klasse	- 7,0	- 4,6	.	+ 7,6	+ 17,3	.	+ 13,0	+ 15,3	.
Sitzladefaktor insg. ^c	+ 0,4	- 0,8	.	+ 6,1	+ 0,2	.	+ 1,7	+ 1,5	.
1. Klasse ^c	+ 5,7	+ 0,4	.	+ 4,5	+ 1,4	.	+ 5,0	+ 1,4	.
Economy-Klasse ^c	- 0,2	- 0,9	.	+ 6,2	- 0,2	.	+ 1,2	+ 1,3	.
Charterpassagiere	- 31,6	+ 11,0	+ 30	+ 77,8	+ 39,5	.	- 23,8	+ 80,2	.
Passagiere insg.	- 10,4	- 4,2	+ 13	+ 20,0	+ 17,2	.	+ 15,0	+ 18,5	.
Frachtverkehr									
Passagierflüge	+ 0,2	- 15,4	+ 13,5	+ 24,1	+ 8,8	+ 21,2	+ 29,5	+ 13,1	+ 5,4
Frachtflüge	+ 11,1	- 9,5	+ 5,2	+ 29,1	- 10,1	+ 1,9	.	+ 40,9	+ 15,3
Charterflüge	+ 4,0	- 29,3	+ 0,5	.	.	.	.	.	.
Ladung insg.	+ 5,4	- 13,1	+ 9,4	+ 28,4	+ 0,1	+ 32,4	+ 36,6	+ 14,7	+ 6,1
Postverkehr									
Beförderte Post	+ 2,9	- 1,9	+ 6,1	- 6,7	+ 10,8	+ 9,1	+ 3,2	+ 13,3	+ 18,3

^aEinschließlich der nicht zur IATA gehörenden Nurfrahtgesellschaft Seaboard World Airlines. -
^b1. Halbjahr; Veränderungsraten gegenüber dem entsprechenden Zeitraum von 1975. - ^cProzentpunkte.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 20 (1975). - "The Financial Times", London. - "Deutsche Verkehrs-Zeitung", Hamburg. - Eigene Berechnungen.

Marktanteile im nordatlantischen Passagierluftverkehr

	1973		1974		1975		1976 ^a	
	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH
IATA-Linienverkehr	10,03	71,2	9,35	72,9	8,78	70,8	4,20	.
Nicht-IATA-Linienverkehr ^b	0,30	2,1	0,29	2,3	0,30	2,5	.	.
IATA-Charterverkehr	1,67	11,9	1,14	8,9	1,27	10,2	0,56	.
Nicht-IATA-Charterverkehr ^b	2,09	14,8	2,04	15,9	2,05	16,5	.	.
Insgesamt	14,09	100,0	12,82	100,0	12,40	100,0	.	.

^a1. Halbjahr. - ^bGeschätzt.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 20 (1975). - "The Financial Times", London.

Betriebsergebnisse im Linienluftverkehr^a

	1973	1974	1975 ^b	Veränderung	
				1973/74	1974/75
	Mill. US-\$			vH	
Betriebseinnahmen					
Passagiere	21 654	25 813	.	+ 19,2	.
Luftfracht	2 890	3 654	.	+ 26,4	.
Luftpost	718	768	.	+ 7,0	.
Linienverkehr insgesamt	25 262	30 235	.	+ 19,7	.
Charterverkehr ^c	1 198	1 473	.	+ 23,0	.
Außerordentliche Erträge	978	1 371	.	+ 40,2	.
Betriebseinnahmen insgesamt	27 438	33 079	37 000	+ 20,6	+ 12,0
Betriebsausgaben					
Flugbetrieb	7 042	10 426	.	+ 48,1	.
Wartung und Überholung	3 553	4 107	.	+ 15,6	.
Abschreibung und Amortisierung	2 605	2 728	.	+ 4,7	.
Bodenkosten ^d	4 697	5 476	.	+ 16,6	.
Passagier-Service	2 693	3 054	.	+ 13,4	.
Verkauf und Absatzförderung	4 020	4 511	.	+ 12,2	.
Verwaltungs- und andere Kosten	1 633	1 985	.	+ 21,6	.
Betriebsausgaben insgesamt	26 243	32 287	36 600	+ 23,0	+ 13,0
Betriebsergebnis	+ 1 195	+ 792	+ 400	- 33,7	.
Anteil des Betriebsergebnisses an den gesamten Betriebseinnahmen (vH)	+ 4,4	+ 2,4	+ 1,0	- 2,0 ^e	.
Durchschnittliche Einnahmen je verkauften tkm	38,94 ^f	44,75 ^f	48,80 ^f	+ 14,9	+ 9,0
Durchschnittliche Ausgaben je angebotenen tkm	18,90 ^f	22,76 ^f	24,50 ^f	+ 20,4	+ 8,0
Durchschnittliche Ausgaben je verkauften tkm	37,24 ^f	43,68 ^f	48,10 ^f	+ 17,3	+ 10,0

^aLiniengesellschaften der ICAO-Mitgliedstaaten ohne VR China und ohne Inlandsverkehr der Sowjetunion. - ^bVorläufige Ergebnisse. - ^c"Non-scheduled" traffic. - ^d"Station and other ground". - ^eProzentpunkte. - ^fIn US-Cents je verkauften bzw. angebotenen Tonnenkilometer.

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