

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr 1977: neue Tarifkonzepte für die Passagier-Liniendienste

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1977) : Weltluftverkehr 1977: neue Tarifkonzepte für die Passagier-Liniendienste, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 182-192

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3543>

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 1977: Neue Tarifkonzepte für die Passagier-Liniendienste

Von Henning Sichelschmidt

Die kräftige Expansion des Weltluftverkehrs, über die im vorigen Jahr an dieser Stelle berichtet wurde¹, hat sich 1977 nur abgeschwächt fortgesetzt. Im Linienvorkehr ist der Anstieg der Beförderungsleistungen wesentlich geringer als im Vorjahr; für den Bedarfsluftverkehr kann kaum mit einer Zunahme gerechnet werden.

Andererseits bewirkten Anhebungen der Passagiertarife und Luftfrachtraten sowie eine erhöhte Kapazitätsauslastung nennenswert verbesserte Betriebsergebnisse der Linienvorkehrsgesellschaften 1976/77 gegenüber früheren Rechnungsjahren.

Im Nordatlantik-Vorkehr wurden allerdings auch neue, niedrigere Tarife für den Touristenverkehr angeboten, ausgelöst durch die unabhängige britische Fluggesellschaft Laker Airways, die Ende September 1977 mit einem Liniendienst zwischen London und New York zu niedrigen Preisen ohne Platzreservierung und Bordservice begonnen hat. Die Regierungsgenehmigungen hierfür waren nach Abschluß eines neuen Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten und dem Vereinigten Königreich von beiden Ländern erteilt worden.

Es ist noch unsicher, ob sich die auf dem Nordatlantik angebahnte Entwicklung fortsetzt und auch auf den anderen Hauptstrecken des Weltluftverkehrs zu einem Angebot verbilligter Linienvorflüge für Touristen führt. Sollte dies jedoch der Fall sein, dann läge es im Interesse vor allem der Mitgliedsgesellschaften der International Air Transport Association (IATA), daß sie den Umfang ihres Linienvorverkehrs stärker an der Nachfrage nach Geschäftsreisen orientieren.

Schwächere Zunahme der Beförderungsleistungen

Im Linienvorkehr hat die Gesamtleistung² 1977 deutlich schwächer als im Vorjahr zugenommen. Im Zeitraum Januar bis Juni 1977 wurden im internationalen Linienvorkehr der IATA-Gesellschaften 8 vH mehr Passagierkilometer und 7 vH mehr Luftfracht-Tonnenkilometer als im ersten Halbjahr 1976³ verkauft. Der gesamte Inlandsflugverkehr – zu dem vor allem der Binnenverkehr der Vereinigten Staaten beiträgt – hat noch weniger zugenommen als der internationale Luftverkehr⁴. Global dürfte die Gesamtleistung das Vorjahrsergebnis um nur etwa 6 vH übertreffen; die 1976 erzielte Steigerung von jeweils

¹ Vgl. H. Sichelschmidt, Weltluftverkehr 1976: Konjunkturelle Leistungssteigerung bei fortbestehenden Strukturproblemen. „Die Weltwirtschaft“, 1976, H. 2, S. 183–195.

² Als Gesamtleistung definiert die ICAO (International Civil Aviation Organization) die Summe der einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Transporte im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr. Die statistischen Angaben beziehen sich, soweit keine Ausnahmen vermerkt sind, auf alle ICAO-Mitgliedstaaten (ab 1975 einschließlich der Volksrepublik China). Wegen des geringen Anteils Chinas am Weltluftverkehr (0,2 vH der Gesamtleistung) wird die Vergleichbarkeit der Zahlen für die Zeit vor bzw. nach 1975 kaum beeinträchtigt.

³ Vgl. K. Hammarskjöld, Die Luftverkehrsindustrie heute. „Interavia“, Genf, Jg. 32 (1977), H. 10, S. 957.

⁴ Bei den Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten nahm im ersten Halbjahr 1977 der Passagierverkehr um 5,7 vH, der Luftfrachtverkehr nur um 0,9 vH zu. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 10. September 1977, S. 7.

Tabelle 1 – Indikatoren zum Weltluftverkehr¹ 1973–1977

	1973	1974	1975	1976	1976 Jan.-Aug.	1977
	Mill.					
Beförderte Passagiere	489	515	534	578	.	.
darunter Nordatlantik ²	10,03	9,35	8,78	9,84	6,66	6,96
Passagier-Kilometer	618 000	656 000	697 000	765 000	.	.
Luftfracht (in Tonnen)	8,2	8,7	8,7	9,4	.	.
darunter Nordatlantik ²	0,56	0,59	0,52	0,57	0,37	0,40
Luftfracht-Tonnenkilometer	17 530	19 020	19 360	21 250	.	.
Luftpost-Tonnenkilometer	2 880	2 880	2 900	2 980	.	.
Gesamtleistung (Tonnenkilometer)	75 790	80 700	84 720	92 900	.	.
	Änderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahrezeitraum in vH					
Beförderte Passagiere	+ 8,7	+ 5,3	+ 3,7	+ 8,3	.	.
darunter Nordatlantik	+ 5,5	- 6,8	- 6,0	+ 11,0 ³	+ 11,7 ³	+ 4,4
Passagier-Kilometer	+ 10,4	+ 6,2	+ 6,2	+ 9,8	.	.
Luftfracht (in Tonnen)	+ 12,9	+ 5,2	+ 0,7	+ 7,9	.	.
darunter Nordatlantik	+ 11,7	+ 5,5	- 12,4	+ 7,6 ³	+ 7,3 ³	+ 7,4
Luftfracht-Tonnenkilometer	+ 16,7	+ 8,5	+ 1,8	+ 9,8	.	.
Luftpost-Tonnenkilometer	+ 3,6	+ 0,2	+ 0,5	+ 2,8	.	.
Gesamtleistung (Tonnenkilometer)	+ 11,2	+ 6,5	+ 5,0	+ 9,7	.	.
¹ Nur Linienverkehr der ICAO-Mitgliedstaaten. – ² Nur IATA-Gesellschaften (einschließlich Seaboard World Airlines). – ³ Unter Berücksichtigung einer methodischen Änderung in der Quelle.						

Quelle: Zusammengestellt nach: International Civil Aviation – 1976, „ICAO Bulletin“, Montreal, Vol. 32 (1977), No. 6, S. 23, Tab. 2. – IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 21 (1976). – Pressemitteilung der IATA, Geneva, vom 27. Oktober 1977.

rund 10 vH in beiden Betriebszweigen (vgl. Tabelle 1)⁵ wird damit bei weitem nicht erreicht. Darin wirkt sich die verlangsamte konjunkturelle Erholung in den westlichen Industrieländern aus.

Die Zuwachsrate der Gesamtleistung im Jahre 1976 entsprach etwa der durchschnittlichen jährlichen Zunahme im Zeitraum 1967 – 1976, die 10,2 vH betrug⁶. In den zehn Jahren vor der Rezession 1974/75, von 1964 bis 1973, war die Gesamtleistung im Durchschnitt um 14 vH höher als im Vorjahr gewesen⁷. Ob man diese verringerte Zunahme des Weltluftverkehrs in den letzten Jahren nur konjunkturellen Einflüssen zuschreiben muß, kann man bezweifeln; denn auch für die Zukunft (bis 1982) schätzt die IATA selbst, daß ihr Passagier-Linienverkehr nur noch um 8 vH jährlich steigen wird⁸. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das Flugzeug im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln eher teurer geworden ist, bedingt u.a. durch Preissteigerungen bei Treibstoffen.

⁵ Die in Tabelle 1 angegebenen Steigerungsraten ändern sich nur unwesentlich, wenn die Sowjetunion aus der Berechnung ausgeklammert wird; sie sind dann z.B. für die Passagierkilometer 10,1 vH, für die Luftfracht-Tonnenkilometer 10,0 vH und für die Gesamtleistung 9,9 vH (jeweils 1976 gegenüber 1975). Vgl. International Civil Aviation – 1976, „ICAO Bulletin“, Montreal, Vol. 32 (1977), No. 6, S. 23, Tab. 2.

⁶ Vgl. International Civil Aviation – 1976, a.a.O., S. 22.

⁷ Vgl. ICAO, Annual Report of the Council – 1973, Montreal 1974, S. 1. – Diese Angaben schließen die Sowjetunion nicht ein, da statistisches Material über den Luftverkehr dieses Landes erst für die Jahre seit 1970 verfügbar ist.

⁸ Vgl. „IATA review“, Geneva/Montreal, Vol. 12 (1977), No. 8, S. 4 f.

Im ersten Halbjahr 1977 wurde das Angebot im internationalen Linienverkehr der IATA-Gesellschaften, gemessen an der Zahl der Sitzplatzkilometer, gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum um 7 vH ausgeweitet. Da der Absatz im Vergleich zu dieser Angebotssteigerung etwas stärker zunahm, stieg der Sitzladefaktor, der bereits 1976 um 1,8 Prozentpunkte höher als 1975 ausgefallen war, erneut um einen Prozentpunkt⁹.

Die beiden Betriebszweige – Passagier- und Luftfrachtverkehr – haben 1977 etwa gleich stark expandiert. Der Anteil der Luftfracht an der Gesamtleistung im Linienverkehr, der sich in der Vergangenheit fast kontinuierlich erhöht hatte, stagniert seit der Rezession 1974/75 bei etwa 23 vH¹⁰. Außer durch die geringere Steigerung des Welthandelsvolumens sowie eine Bevorzugung der See- bzw. Landverkehrsmittel zur Ersparnis an Transportkosten ist dies auch durch die zunehmende Aktivität von Charterfluggesellschaften bedingt, die im Luftfrachtverkehr etwas später als im Passagiersektor begann. Seit einigen Jahren hat der Luftfracht-Charterverkehr auf manchen Strecken beträchtliche Bedeutung erlangt, da er besonders Großverladern oft billigere Transporte als der Linienverkehr bieten kann. Diese Konkurrenz vermindert daher die Zuwachsraten des Luftfracht-Linienverkehrs.

Über den Bedarfsluftverkehr liegen für das erste Halbjahr 1977 die Ergebnisse des internationalen Passagier-Charterverkehrs der IATA-Gesellschaften vor; danach war die Zahl der geleisteten Passagierkilometer um 5 vH geringer als im entsprechenden Vorjahrszeitraum (1976: + 9,2 vH)¹¹. Da die reinen Chartergesellschaften bereits 1975 und 1976 nicht die Steigerungsraten des Charterverkehrs der (größtenteils der IATA angehörenden) Liniengesellschaften erreichten¹², kann für 1977 insgesamt kaum ein Zuwachs des Passagier-Bedarfsluftverkehrs erwartet werden. Wie seit Jahren hat daher der Anteil des Charterverkehrs an der gesamten internationalen Passagierbeförderung weiter abgenommen; er wird 1977 nur noch ein Viertel gegenüber nahezu einem Drittel 1971¹³ betragen. Dies ist einerseits auf das zunehmende Angebot ermäßigter Linientarife, andererseits auf den zeitweiligen Rückgang des Tourismus während der Rezession Mitte der siebziger Jahre zurückzuführen.

Anstieg des Nordatlantik-Passagierverkehrs verlangsamt

Im Linienverkehr der IATA-Gesellschaften über den Nordatlantik – nach wie vor die interkontinentale Route mit dem höchsten Verkehrsaufkommen – erhöhte sich die Zahl der Passagiere von Januar bis August 1977 nur um gut 4 vH gegenüber 12 vH in den ersten acht Monaten 1976 (jeweils im Vergleich zum entsprechenden Vorjahrszeitraum)¹⁴. Die überdurchschnittliche Steigerung des Passagieraufkommens in der Ersten Klasse um 9 vH ist durch den im Mai 1976 aufgenommenen Überschallverkehr zwischen Paris bzw. London und Washington bedingt¹⁵.

⁹ Vgl. Hammar skjöld, a.a.O., S. 957. – Unter dem Sitzladefaktor versteht man das Verhältnis von tatsächlich verkauften Passagierkilometern (im Nord-, Mittel- und Südatlantik-Verkehr: beförderten Passagieren) zu angebotenen Sitzplatzkilometern (Sitzplätzen). Der Nutzladefaktor ist das Verhältnis der Gesamtleistung zu der angebotenen, einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Beförderungskapazität im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr. Für globale (nicht nur die IATA-Gesellschaften umfassende) Angaben über die Ladefaktoren vgl. Tabelle S. 57* im Anhang.

¹⁰ Berechnet nach: International Civil Aviation – 1976, a.a.O., S. 23, Tab. 2.

¹¹ Vgl. zu diesen Angaben Hammar skjöld, a.a.O., S. 957.

¹² Vgl. Tabelle S. 57* im Anhang.

¹³ Vgl. International Civil Aviation – 1976, a.a.O., S. 28, Tab. 8.

¹⁴ Vgl. Tabelle 1 und Tabelle S. 58* im Anhang.

¹⁵ Vgl. International Civil Aviation – 1976, a.a.O., S. 26.

Das Angebot an Passagierplätzen wurde in der Ersten Klasse um gut 8 vH, in der Economy-Klasse um knapp 5 vH ausgeweitet. Der Sitzladefaktor blieb in beiden Klassen nahezu unverändert.

Der Luftfrachtverkehr über den Nordatlantik nahm in den ersten acht Monaten 1977 mit gut 7 vH etwa ebenso stark zu wie im Vergleichszeitraum des Vorjahrs. Erneut konzentrierte sich das zusätzliche Transportaufkommen fast ganz auf Flüge im Passagierverkehr, während die Beförderungsleistungen bei reinen Frachtflügen nahezu stagnierten. Diese Entwicklung ist eine Folge des vermehrten Einsatzes von Großraumflugzeugen, die außer den Passagieren noch in erheblichem Umfang Luftfracht mitnehmen können.

Der Charterverkehr der IATA-Gesellschaften war in den ersten acht Monaten 1977 sowohl im Passagier- als auch im Luftfrachtsektor absolut rückläufig. Der Passagierverkehr der unabhängigen Bedarfsfluggesellschaften hat sich vermutlich nicht wesentlich besser entwickelt; er schwankt seit 1971 um ein Niveau von gut 2 Millionen Passagieren jährlich, von 1975 auf 1976 nahm er leicht ab¹⁶.

Verbesserte Ertragslage der Liniengesellschaften

Die Ertragslage der Fluggesellschaften hat sich 1977 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich verbessert. Von den IATA-Gesellschaften wurde im Finanzjahr 1976/77 in den internationalen Liniendiensten ein Betriebsgewinn (vor Steuern) von etwa 600 Mill. US-\$ erzielt¹⁷ gegenüber 110 Mill. US-\$ 1975/76¹⁸.

Tabelle 2 - Kennziffern zur Ertragslage der Fluggesellschaften¹ 1971-1976 (vH)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976 ²
Nutzladefaktor ³	46,0	48,7	49,8	51,3	50,5	52
Änderung der Durchschnittsaufwendungen ⁴ je angebotenen tkm	+ 1,7	+ 6,3	+ 7,4	+ 20,4	+ 9,2	+ 6
Änderung der Durchschnittsaufwendungen ⁴ je verkauften tkm	+ 6,2	+ 1,0	+ 5,6	+ 17,3	+ 11,4	+ 3
Änderung der Durchschnittserträge ⁴ je verkauften tkm	+ 6,1	+ 1,6	+ 6,5	+ 14,9	+ 10,7	+ 5
Betriebsergebnis (Mill. US-\$)	+ 609	+ 806	+ 1 195	+ 792	+ 730	+ 2 000

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. - International Civil Aviation - 1976, „ICAO Bulletin“, Montreal, Vol. 32 (1977), No. 6, S. 41, Tab. 11. - IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 21 (1976), S. 5.

¹⁶ Vgl. Tabelle S. 59* im Anhang.

¹⁷ Vgl. Hammarskjöld, a.a.O., S. 957.

¹⁸ Vgl. „IATA review“, Geneva/Montreal, Vol. 11 (1976), No. 10, S. 6.

Vorläufigen Angaben der ICAO zufolge erhöhte sich 1976 das Betriebsergebnis aller Linienluftverkehrsgesellschaften der Welt¹⁹ auf rund 2 Mrd. US-\$, nachdem es 1975 nur gut 0,7 Mrd. US-\$ betragen hatte. Dazu trugen eine Erhöhung des Nutzladefaktors sowie eine Dämpfung des Kostenauftriebs gegenüber 1975 bei. Die verhältnismäßig geringe Steigerung der Aufwendungen je angebotenen Tonnenkilometer um nur 6 vH traf mit einer verbesserten Kapazitätsauslastung zusammen. Die Aufwendungen je verkauften Tonnenkilometer nahmen nur um 3 vH zu. Infolge von Tarifierhöhungen stiegen die durchschnittlichen Erträge stärker an (um 5 vH) als die durchschnittlichen Aufwendungen (vgl. Tabelle 2).

Preiserhöhungen im Passagier- und Luftfrachtverkehr

Auch 1977 wurden die Luftfrachtraten und die Passagiertarife erhöht. Auf der IATA-Frachtkonferenz im Mai 1977 wurden für die meisten internationalen Strecken neue Luftfrachttarife vereinbart, die ab 1. Oktober 1977 Ratenerhöhungen um 3 bis 10 vH vorsehen. Die Tarife gelten zwei Jahre, können jedoch nach einem Jahr revidiert werden²⁰.

Im Verkehr zwischen Europa und dem Fernen Osten sollen die Frachtraten nur um maximal 5 vH angehoben werden. Diese Vereinbarung wurde wegen der intensiven Konkurrenz des Charterverkehrs, zu der u.a. die vergleichsweise liberale Politik der britischen Civil Aviation Authority (CAA) beigetragen hat²¹, vorerst auf ein Jahr begrenzt. Andererseits werden die Spezialraten für Maschinen von Europa nach acht Zielorten im Fernen Osten versuchsweise gesenkt. Daß hierdurch schon vermehrt Transporte für Linienflüge gewonnen werden können, ist wenig wahrscheinlich. Ob die Kostenstruktur des Linienverkehrs weitere Tarifsenkungen zuläßt, die vermutlich notwendig wären, um einen erfolgreichen und rentablen Wettbewerb mit dem Charterverkehr führen zu können, kann man bezweifeln.

Für Luftfrachttransporte über den Nordatlantik wurde am 1. Februar 1977 der im August 1976 im Rahmen der IATA vereinbarte Tarif nach Zustimmung des Civil Aeronautics Board (CAB) der Vereinigten Staaten in Kraft gesetzt. Er galt nicht für den Verkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten. Hier wandten die British Airways seit dem 10. Januar 1977 die bisher vom CAB stets abgelehnten Kontraktraten²² für Verlader, die eine jährliche Mindesttransportmenge garantieren, einseitig auf Transporte in westlicher Richtung an²³. Damit sollte zusätzliche Luftfracht akquiriert und der britische Export erleichtert werden. Von den Vereinigten Staaten wurde dies zunächst geduldet (später jedoch gerichtlich untersagt)²⁴. Um sich gegen Verkehrsverluste zu schützen, änderten

¹⁹ Ohne VR China und ohne Inlandsverkehr der Sowjetunion. Vgl. auch Tabelle S. 59* im Anhang.

²⁰ Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 38 (1977), Nr. 24, S. 2868. – „Wirtschafts-Correspondent“, München, 1977, Nr. 13, S. 10. – Wegen fehlender Regierungsgenehmigungen konnten die Tarife zum 1. Oktober 1977 allerdings nur teilweise (im Gebiet Europa/Afrika/Mittelost sowie z.T. auf dem Mittel- und Südatlantik) in Kraft treten. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 38 (1977), Nr. 40, S. 4851.

²¹ Mit Wirkung vom 1. Juli 1976 senkte die CAA das Mindestgewicht für Teilcharter-Sendungen von 1000 kg auf 500 kg; im Verkehr zwischen Großbritannien und Hongkong wurde es ganz aufgehoben. Manche kontinentaleuropäischen Länder (Niederlande, Luxemburg) lassen überdies auch Spediteur-Sammelladungen als Teilcharter zu. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 37 (1976), Nr. 28, S. 3172.

²² Nach Ansicht des CAB werden durch die Kontraktraten Verlader mit geringem Mengenaufkommen diskriminiert.

²³ Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 15. Januar 1977, S. 7. – „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 7. Februar 1977.

²⁴ Das CAB hatte zwar eine „cease and desist“-Order an British Airways erteilt, verzichtete aber vorerst auf eine Berufung, nachdem ein gerichtliches Verbot nicht erteilt wurde. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 31. Mai 1977. – Erst im August 1977 wurde die Anwendung der Kontraktraten gerichtlich untersagt. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 16. August 1977, S. 8.

andere Fluggesellschaften mit Regierungsgenehmigung die IATA-Tarife ab²⁵. Eine Konferenz der IATA konnte sich nicht über einen neuen Luftfrachttarif einigen, so daß seit dem 9. April 1977 für die Strecken zwischen Nordamerika und Europa kein formelles IATA-Abkommen mehr besteht.

Mit den Kontraktraten wird den Verladern ein Anreiz gegeben, den Anteil der Luftfracht an ihrem gesamten Transportaufkommen zu steigern, um die Mindestmengen zu erreichen und bei relativ niedrigen Kosten den Vorteil des Luftweges für möglichst viele Güter auszunutzen. Jedoch wird in großem Umfang auch Ladung zu Kontraktraten geflogen werden, für die sonst höhere Raten entrichtet werden müßten. Die Kontraktraten, die die British Airways eingeführt hatten, lagen um mehr als 45 vH unter den IATA-Raten; die Fluglinie berichtete von einer Verdoppelung ihres Transportaufkommens²⁶. Ob sie durch diese Maßnahme einen nennenswerten Gewinn erzielen konnte, ist zweifelhaft.

Auch im Passagierverkehr bestanden Differenzen zwischen den IATA-Gesellschaften sowie zwischen diesen und den Regierungen über Ziele und Mittel der Tarifpolitik. Während für die Fluggesellschaften die Rentabilität des Linienverkehrs und die Reaktion auf neue Konkurrenten im Vordergrund standen, verfolgten die Regierungen z. T. andere Ziele, etwa eine Förderung des Tourismus oder die Vermeidung starker Flugpreiserhöhungen. Auch 1977 konnten daher für mehrere Verkehrsrelationen keine IATA-Tarifübereinkünfte erzielt werden, oder vereinbarte Flugpreise traten wegen fehlender Regierungsgenehmigungen nicht termingerecht in Kraft. Insbesondere bestand die offene Tarifsituation im Verkehr zwischen Europa/Mittelost/Afrika und Asien/Australasien weiter, da die IATA-Gesellschaften hier einer starken Konkurrenz des Charterverkehrs und unabhängiger Liniengesellschaften ausgesetzt sind.

Für die Nordatlantik-Strecken sah eine begrenzte IATA-Vereinbarung, die nur den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Europa (außer Spanien) betraf²⁷, zum 1. April 1977 Preiserhöhungen um durchschnittlich 1 bis 9 vH vor²⁸. Das CAB genehmigte jedoch nur die Erhöhung der Erste-Klasse-Tarife (um 5,3 vH²⁹) und der Sondertarife der Economy-Klasse³⁰. Eine Erhöhung der Normaltarife der Economy-Klasse lehnte das CAB erneut ab, weil diese im Vergleich zu den Kosten der Fluggesellschaften ohnehin schon überhöht seien.

²⁵ Air France führte eine 10-t-FAK-Rate zwischen Frankreich und Nordamerika (Paris – New York 0,93 US-\$/kg) ein. Sabena senkte einige Spezialraten der Relation Brüssel – New York. Mehrere Fluggesellschaften boten eine 34-t-FAK-Rate New York – Frankfurt (0,82 US-\$/kg). Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 38 (1977), Nr. 12, S. 1351.

²⁶ Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 16. August 1977, S. 8.

²⁷ Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 32 (1977), H. 2, S. 105. – Nach dem von der IATA versuchsweise neu eingeführten Konzept der „Begrenzten Vereinbarung“ (Limited Agreement) können einstimmige Beschlüsse einer Verkehrskonferenz ersetzt werden durch Vereinbarungen zwischen den Gesellschaften, die in dem betreffenden Konferenzbereich tatsächlich Verkehrsrechte besitzen. Auch von diesen Gesellschaften müssen nicht alle einem Tarifbeschuß zustimmen; die Vereinbarung ist gegebenenfalls nur für die Zustimmenden verbindlich. Damit reagierte die IATA auf die zunehmenden Schwierigkeiten bei der Erzielung einstimmiger Tarifbeschlüsse. Die Erfahrung mit dem Luftfrachtverkehr auf dem Nordatlantik nach Einführung der Kontraktraten durch British Airways zeigt aber bereits, daß bei Fernbleiben einzelner Gesellschaften eine begrenzte Vereinbarung unter den übrigen Gesellschaften durch die Reaktionen auf die Konkurrenz schnell in Frage gestellt wird.

²⁸ Vgl. „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 16. Dezember 1976.

²⁹ Vgl. „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 16. März 1977.

³⁰ Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 11. März 1977. – Die erstmalige Anwendung der neuen Tarife wurde vom CAB auf den 1. Juni 1977 hinausgeschoben.

Niedrigpreis-Angebote auf der Nordatlantik-Route

Die Preisgestaltung der IATA im Nordatlantik-Verkehr wurde Ende September 1977 in Frage gestellt, als die unabhängige britische Gesellschaft Laker Airways nach Erteilung der behördlichen Genehmigungen ihren seit Jahren geplanten³¹ „Skytrain Service“ zwischen London und New York aufnahm. Dieser Dienst kann als Linienverkehr mit vermindertem Standard bezeichnet werden, da Vorausbuchungen nicht möglich sind – Flugscheine werden nur am Reisetag verkauft, solange Plätze im Flugzeug frei sind – und Mahlzeiten und Getränke an Bord nur gegen Entgelt abgegeben werden. Dafür liegen die Flugpreise mit 59 £ (London – New York) bzw. 135 US-\$ (New York – London) erheblich unter den bisher niedrigsten IATA-Tarifen³².

Voraussetzung für derart niedrige Preise sind geringe Kosten je verkauften Sitzkilometer. Diese werden durch Wegfall von Platzreservierung und Bordservice sowie durch die Kalkulation mit einer hohen Kapazitätsauslastung erreicht³³. Die Betriebsbedingungen des „Skytrain“ ähneln insoweit denen des Bedarfsluftverkehrs. Die Kosten der Charterflüge werden nicht nur durch geringeren Sitzabstand und z.T. verminderten Bordservice gegenüber Linienflügen niedrig gehalten. Hinzu kommt eine relativ hohe Platzausnutzung, da die Flugzeuge in den Monaten mit saisonbedingt starker Nachfrage nahezu voll, im Jahresdurchschnitt ausreichend besetzt sind.

Im Rahmen des „Skytrain Service“ wird im Winterhalbjahr täglich ein Hin- und Rückflug mit einem Flugzeug des Typs DC-10 (345 Sitzplätze) durchgeführt³⁴. Dieses Angebot ist für die Strecke London – New York vergleichsweise niedrig. Damit entsteht an Tagen überdurchschnittlicher Nachfrage (z.B. am Wochenende) für den einzelnen Reisenden das Risiko, keinen Platz im Flugzeug zu bekommen; denn eine Vorhaltung von Reservekapazitäten für Verkehrsspitzen ist bei der Kalkulation der niedrigen Preise nicht vorgesehen und auch nicht möglich.

Von entscheidender Bedeutung für die Auslastung und damit den wirtschaftlichen Erfolg des „Skytrain Service“ ist die Reaktion der Konkurrenten. Das Angebot der Laker Airways steht im Wettbewerb mit

- den ABC (advanced booking charter)-Flügen, bei denen eine Vorausbuchungsfrist von 45 Tagen sowie eine Mindestaufenthaltsdauer einzuhalten sind, der gebuchte Platz jedoch garantiert ist,
- dem Linienverkehr der IATA-Gesellschaften, die neue niedrige Tarife für Touristen einführten.

³¹ Einen Überblick über die Entwicklung des seit 1971 verfolgten Vorhabens gibt B. Aubretton, Editorial: The Laker Airways Skytrain Service: Controversy on the North Atlantic over an Original Formula. „ITA-Bulletin“, Paris, 1977, No 13, S. 299–301.

³² Vgl. „The Financial Times“, London, vom 7. September 1977. – Bei dem Anfang September 1977 gültigen Wechselkurs (1 £ = 1,74 US-\$) kostete ein Hin- und Rückflug London – New York – London etwa 140 £. Lediglich die Charterflüge lagen mit 126 £ noch unter diesem Angebot. Vgl. „The Economist“, London, No. 6990 vom 20. August 1977.

³³ Nach Angaben der Laker Airways liegt die Rentabilitätsschwelle bei einer Platzausnutzung von etwa 65 vH (223 von 345 Plätzen je Flug). Dieser Wert liegt deutlich über dem im IATA-Linienverkehr des ersten Halbjahres 1977 auf den Nordatlantik-Strecken erzielten Sitzladefaktor von rund 59 vH (Economy-Klasse). Für eine andere Berechnung, nach der zu einem kostendeckenden Betrieb wesentlich höhere Ladefaktoren erforderlich sein können, vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 18. August 1977, Beilage „touristik information“, S. 3.

³⁴ Nach Genehmigung der CAA darf im Sommer 1978 zusätzlich eine Boeing 707 einmal täglich in beiden Richtungen eingesetzt werden. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 30. September 1977.

Im IATA-Linienverkehr zwischen London und New York gelten ab Ende September 1977 (vorerst für maximal 2 900 Plätze je Woche und Richtung)

- der „Standby“-Tarif (Zuteilung unverkaufter Plätze wenige Stunden vor Abflug; normaler Bordservice): London - New York 64 £ (hin und zurück 149 £), New York - London 146 US-\$ (hin und zurück 256 US-\$),
- der „Budget“-Tarif (Wahl einer bestimmten Woche für den Flug 21 Tage vorher durch den Fluggast, Festlegung des genauen Flugtermins durch die Fluggesellschaft) bei gleichen Preisen wie der „Standby“-Tarif.

Außerdem wurde der bisher niedrigste Linientarif, der APEX (advanced purchase excursion)-Tarif (Buchung des Hin- und Rückfluges 45 Tage vor Reiseantritt), von 350 US-\$ auf 299 US-\$ gesenkt³⁵.

Das CAB wollte nur den „Standby“-Tarif genehmigen, nicht auch den „Budget“- und den herabgesetzten APEX-Tarif³⁶, um sowohl Laker Airways als auch die amerikanischen Chartergesellschaften vor zu starkem Wettbewerb zu schützen³⁷. Vor allem das amerikanische Justizministerium befürchtete eine Existenzgefährdung der unabhängigen Anbieter. Die Tarife der IATA seien Kampftarife, die leicht wieder aufgehoben werden könnten³⁸. Jedoch setzte sich Präsident Carter über das CAB hinweg und billigte im Hinblick auf das Ziel preiswerter Flugreisen die Anträge der IATA-Gesellschaften³⁹.

Die Auswirkungen der neuen Angebote auf den nordatlantischen Passagierluftverkehr hängen davon ab, wie sich künftig das Fluggastaufkommen auf echten Neuverkehr und abgezogenen Verkehr anderer Tarifkategorien aufteilt. Von Laker Airways wurde stets betont, zusätzliches Verkehrsaufkommen sei relativ leicht zu gewinnen, weil die Nachfrage nach Nordatlantikflügen sehr preiselastisch sei. Da es aber bereits seit Einführung der ABC-Flüge (1973)⁴⁰ Flugmöglichkeiten zu ähnlich niedrigen wie den jetzt von Laker Airways verlangten Preisen gibt, kann man vermuten, daß es kaum zu einer größeren Ausweitung des Nordatlantik-Verkehrs kommt. Für eine Ausweitung kommen Kunden in Betracht, die weder die Normaltarife der IATA bezahlen noch die Voraussetzungen der Buchung von Charterflügen oder IATA-Sondertarifen erfüllen können oder wollen.

Das besondere Angebot von Laker Airways kann allerdings zahlreiche Touristen veranlassen, anstelle anderer Reisemöglichkeiten den „Skytrain“ oder die neuen ermäßigten IATA-Tarife zu nutzen. Die Anbieter von Charterflügen werden dann einen Ausgleich für den

³⁵ Vgl. „The Financial Times“, London, vom 7. September 1977. - „Frankfurter Allgemeine Zeitung“, Frankfurt, vom 17. August 1977. - „Die Welt“, Hamburg, vom 17. August 1977. - Auch die unabhängige Liniengesellschaft Loftleidir senkte ihre Tarife Luxemburg - New York bzw. Chicago um 30 vH. Vgl. „Stuttgarter Zeitung“, Stuttgart, vom 3. Oktober 1977.

³⁶ Nach Auffassung des CAB hätte der „Budget“-Tarif auf mindestens 280 US-\$ für den Hin- und Rückflug festgesetzt werden müssen. Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 17./18. September 1977.

³⁷ Auswirkungen auf den Chartermarkt zeigen sich z.B. darin, daß eine britische Chartergesellschaft 1978 Flüge London - New York und zurück für 95 £ anbieten will. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 19. Oktober 1977.

³⁸ Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 9. September 1977.

³⁹ Vgl. „The Financial Times“, London, vom 27. September 1977.

⁴⁰ Vgl. hierzu H. Böhme, H. Sichel Schmidt, Weltluftverkehr: Neue Wettbewerbsregeln für Liniendienste und Chartermärkte. „Die Weltwirtschaft“, 1974, H. 1, S. 193.

Absatzrückgang suchen, indem sie ähnliche Liniendienste beantragen⁴¹. Um den hierdurch verstärkten Konkurrenzdruck unabhängiger Anbieter abzuwehren bzw. um diesem zuvorzukommen, können die IATA-Gesellschaften das Kontingent für „Standby“- bzw. „Budget“-Fluggäste erweitern und diese Tarife außer zwischen London und New York auch auf anderen Strecken einführen⁴². Im November 1977 schlug IATA-Generaldirektor Hammarskjöld vor, die Bindung der Mitgliedsgesellschaften an gemeinsam beschlossene Tarife im Nordatlantik-Verkehr versuchsweise für ein Jahr aufzuheben⁴³.

Diese Reaktionen können das Angebot an Linienflügen mit vermindertem Standard so ausdehnen, daß die bei den gegebenen Preisen für einen kostendeckenden Betrieb erforderliche Kapazitätsauslastung nicht erreicht wird. Einige Anbieter werden dann aus dem Markt ausscheiden müssen, so daß die verbleibenden Unternehmen höhere Ladefaktoren erzielen und (oder) höhere Tarife durchsetzen können.

Sollte dagegen das Angebot – etwa infolge zurückhaltender staatlicher Genehmigungspraxis⁴⁴ – begrenzt bleiben, so können Linienflüge auch zu den niedrigen Preisen des „Skytrain“-Modells kostendeckend betrieben werden. Für den einzelnen Kunden wird damit allerdings die Einhaltung eines Reiseterrnins fraglich. Dieses Modell ist deshalb vor allem für den touristischen Luftverkehr attraktiv, nicht aber für den Geschäftsreiseverkehr, der auf kurzfristige, sichere Reisedispositionen und damit auf die Liniendienste herkömmlicher Art angewiesen ist.

Falls sich ein Linienverkehr nach dem „Skytrain“-Prinzip zunehmend durchsetzen und auf weitere Strecken ausdehnen sollte, müssen die Anbieter herkömmlicher Liniendienste, d.h. vor allem die IATA-Gesellschaften, mit dem teilweisen Verlust des bisher von Touristen gestellten Verkehrsaufkommens rechnen. Sinnvoll wäre es in diesem Falle, wenn sie ihre Flugpläne an den Absatzmöglichkeiten für die von ihnen vornehmlich angebotenen Leistungen, also insbesondere am Geschäftsreiseverkehr, orientierten. Um ihre Kapazitäten höher auszulasten, könnten sie ergänzend auch Flugscheine zu niedrigen Preisen nach dem

⁴¹ Eine amerikanische Charterfluggesellschaft beabsichtigt Flüge nach dem „Skytrain“-Prinzip zwischen 14 amerikanischen Städten und Brüssel sowie zwischen den Vereinigten Staaten und Hongkong bzw. Tokio. – Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 23. August 1977. – „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 4. August 1977. – Ähnliche Dienste wurden von einer anderen Gesellschaft für einzelne Strecken innerhalb der Vereinigten Staaten beantragt. Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 32 (1977), H. 7, S. 659.

⁴² Ende Oktober 1977 kündigte die Alitalia eine Senkung der Normaltarife beider Klassen und neue niedrige Tarife ohne Vorausbuchung für die Strecke New York – Rom an, für die das CAB inzwischen die Genehmigung erteilte. Den amerikanischen Fluggesellschaften Pan Am und TWA wurden für diese Strecke „Budget“-Tarife bewilligt. Pan Am beabsichtigt ferner, ab 15. Januar 1978 „Budget“-Tarife zwischen den Vereinigten Staaten und Ostasien anzubieten. Vgl. „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 23./24. Oktober und vom 21. November 1977. – „International Herald Tribune“, Paris, vom 21. Oktober 1977.

⁴³ Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 9. November 1977. – „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 10. November 1977. – Mit dieser Maßnahme würden allerdings nur die Voraussetzungen für eine schnellere und flexiblere Reaktion der IATA-Gesellschaften auf den Wettbewerb unabhängiger Anbieter geschaffen, da alle Tarife (auch einzelner Gesellschaften) weiterhin der Regierungsgenehmigung bedürfen.

⁴⁴ So sprach die CAA bei der Genehmigung von 14 (statt zunächst 11) wöchentlichen „Skytrain“-Flügen davon, daß „the original concept of Skytrain as a low-cost, short-notice booking service involving high average seat factors with no guarantee of passengers getting a seat should be preserved“. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 30. September 1977. – Die gleiche Behörde lehnte einen Antrag der amerikanischen Gesellschaften Pan Am und TWA auf Erhöhung des Platzkontingents für „Standby“-Fluggäste vorläufig ab, weil sie verstärkte Konkurrenz für British Airways und zunehmende Abwanderung sonst höher tarifierten Verkehrs fürchtete. Vgl. „The Financial Times“, London, vom 6. Oktober 1977.

„Standby“-System an Touristen verkaufen; allerdings sollte das so gewonnene Verkehrsaufkommen nicht Anlaß zu Kapazitätserweiterungen geben, durch die die Auslastung wieder sänke⁴⁵.

Abgesehen von der Auslastung vorhandener Kapazitäten sollten Flugreisen zu den Preisen des „Skytrain“-Modells vor allem als Charterverkehr oder als Linienverkehr mit vermindertem Standard angeboten werden, da bei diesen Betriebsformen die Kosten je Passagierkilometer geringer sind. So könnten beide Teile des Luftverkehrsmarktes – der vorwiegend „qualitätsempfindliche“⁴⁶ wie der vorwiegend preiseempfindliche Verkehr – in der ihnen jeweils besonders angepaßten Weise bedient werden⁴⁷. Dabei kann eine einzelne Fluggesellschaft durchaus in mehreren Betriebsformen tätig sein.

Welcher Anteil am Passagierverkehr künftig auf die verschiedenen Betriebsformen entfallen wird, ist noch nicht absehbar. Insbesondere kann erst die Zukunft zeigen, wie groß der Markt für einen Liniendienst nach dem Muster des „Skytrain“ ist. Die Geschäftsreisenden und ein Teil der Touristen werden weiterhin die herkömmlichen Liniendienste benutzen; ein anderer bedeutender Teil des Touristenverkehrs bleibt sicherlich dem Charterverkehr (z.B. nach dem ABC-Verfahren) erhalten.

Neues Bermuda-Abkommen

Die Erteilung der Betriebsgenehmigung an Laker Airways durch das CAB war eine Folge des neuen Luftverkehrsabkommens⁴⁸, das Ende Juli 1977 von den Vereinigten Staaten und dem Vereinigten Königreich auf den Bermuda-Inseln abgeschlossen wurde. Es löst das Bermuda-Abkommen von 1946 ab und unterscheidet sich von diesem vor allem dadurch, daß

- die Regierungen beider Staaten auf den Umfang des Angebots im Linienverkehr Einfluß nehmen können⁴⁹,
- alle Strecken zwischen beiden Ländern (außer London – New York und London – Los Angeles) künftig nur noch jeweils von einer britischen und einer amerikanischen Fluggesellschaft bedient werden,
- die Verkehrsrechte britischer Gesellschaften in den Vereinigten Staaten ausgedehnt werden,

⁴⁵ In diesem Sinne auch Hammarskjöld, a.a.O., S. 957.

⁴⁶ „Qualität“ meint hier vor allem die Regelmäßigkeit und jederzeitige Verfügbarkeit der Flugdienste.

⁴⁷ Vgl. hierzu auch R.G. Vambéry, Market Segmentation and Profitability in International Air Transportation. „The Columbia Journal of World Business“, New York, Vol. 11 (1976), No. 1, S. 39-49. – Auch eine bei Aufhebung der Tarifbindung innerhalb der IATA, von deren Mitgliedsgesellschaften der Hauptteil des herkömmlichen Linienverkehrs bestritten wird, mögliche neue Preispolitik müßte beachten, daß dieser Verkehr wegen seiner höheren Qualität auch höhere Durchschnittskosten als der Charterverkehr oder der Linienverkehr mit vermindertem Standard verursacht.

⁴⁸ Vgl. u.a. „The Financial Times“, London, vom 23. Juni und vom 25. Juli 1977. – „The Times“, London, vom 23. Juni 1977. – „International Herald Tribune“, Paris, vom 23. und vom 24. Juni 1977. – „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 24. Juni 1977.

⁴⁹ Die vorgesehenen Flugpläne müssen den Regierungen von den Fluggesellschaften zur Prüfung vorgelegt werden. Hält eine Regierung das Angebot einer Fluggesellschaft des anderen Vertragsstaates für zu hoch, so kann sie Konsultationen der beiden Regierungen mit dem Ziel einer Angebotsreduzierung verlangen. In dem alten Bermuda-Abkommen war lediglich festgelegt worden, die Kapazitäten sollten „adequate to the traffic demands...“ sein. Vgl. J.C. McCarroll, The Bermuda Capacity Clauses in the Jet Age. „The Journal of Air Law and Commerce“, Dallas, Texas, Vol. 29 (1963), No. 2, S. 118 f., Anm. 26.

- die Rechte der fünften Freiheit⁵⁰, über die amerikanische Fluggesellschaften im Verkehr über London bzw. Hongkong verfügen, schrittweise eingeschränkt werden.

Die Änderungen in den Verkehrsrechten kommen dem Wunsch des Vereinigten Königreichs nach Erhöhung des Anteils britischer Fluggesellschaften am Nordatlantik-Verkehr entgegen⁵¹. Mit der Kontrolle des Angebots sollen über eine Steigerung der Ladefaktoren die Durchschnittsaufwendungen je Passagierkilometer gesenkt und so niedrigere Flugpreise oder eine bessere Rentabilität der Nordatlantik-Liniendienste erzielt werden. Erst die Zukunft wird zeigen können, ob derartige Effekte erreichbar sind oder ob das Abkommen nicht wirkungslos bleibt, was man befürchten kann, weil

- die Regierungen bei der Beurteilung des Angebotsumfangs selbst von zu optimistischen Vorausschätzungen der Nachfrage ausgehen oder
- die mit den Kapazitätskontrollen zunächst verbundene Einschränkung des Wettbewerbs die Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung und Tarifsenkung für die Fluggesellschaften weniger interessant macht.

Die Gefahr einer Fehleinschätzung der Nachfrageentwicklung ist vor allem deshalb gegeben, weil die Regierungen mangels eigener Schätzungen vermutlich die von den Fluggesellschaften ihres Landes gestellten Prognosen übernehmen werden; diese aber waren in der Vergangenheit gerade für den Nordatlantik-Verkehr mehrfach zu optimistisch ausgefallen.

1978: Mäßige Expansion des Weltluftverkehrs

Für 1978 läßt der in den westlichen Industrieländern vorhersehbare Konjunkturverlauf eine etwa gleich starke Expansion des Luftverkehrs wie 1977, also um knapp 7 vH, erwarten. Da das Angebot voraussichtlich erneut nur vorsichtig ausgeweitet wird und vor allem keine Kapazitätserweiterungen durch Beschaffung neuer Flugzeuge in größerem Umfang abzusehen sind, dürfte sich die Ertragslage der Liniengesellschaften weiter leicht verbessern. Dabei ist vorausgesetzt, daß die Betriebskosten nicht wesentlich stärker als 1976/77 steigen. Höhere Betriebsgewinne als in den konjunkturbedingt schlechten Jahren 1974 und 1975 sind besonders im Hinblick auf die Finanzierung der Ersatzbeschaffungen für in den kommenden Jahren abgängige Flugzeuge von großer Bedeutung.

Die prognostizierte Nachfragesteigerung – die sich auch mittelfristig in etwa gleicher Stärke fortsetzen dürfte⁵² – bietet vor allem den IATA-Gesellschaften die Chance, wieder Angebotsauslastung und Preise zu erreichen, bei denen die Kosten des Linienverkehrs einschließlich Abschreibungen und Eigenkapitalverzinsung gedeckt werden können. Dazu muß das Angebot auf die Nachfrage nach Linienleistungen herkömmlicher Art abgestimmt werden. Es kann daher erforderlich sein, für einige Jahre die Kapazitäten des IATA-Linienverkehrs im Vergleich zur erwarteten Zunahme des Linienverkehrs insgesamt nur mäßig zu erweitern, vor allem wenn der Touristenverkehr teilweise auf billige Angebote unabhängiger Gesellschaften abwandern sollte. Diese Anpassung kann im Nordatlantik-Verkehr durch Einflußnahme der Regierungen nach dem neuen Bermuda-Abkommen möglicherweise erleichtert werden.

⁵⁰ Die fünf sogenannten „Luftverkehrsfreiheiten“ sind: 1. das Recht, ein anderes Land zu überfliegen; 2. das Recht zu technischen Zwischenlandungen; 3. das Recht, Passagiere, Fracht und Post vom Heimatstaat des Flugzeuges in ein anderes Land zu befördern; 4. das Recht, Passagiere, Fracht und Post aus einem anderen Land in den Heimatstaat des Flugzeuges zu transportieren; 5. das Recht, Passagiere, Fracht und Post zwischen zwei beliebigen Ländern zu befördern. Vgl. G. Wolf, Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg. (Kieler Studien, 83.) Tübingen 1967. S. 71.

⁵¹ Dieser Anteil betrug bisher etwa 25 vH des Linienluftverkehrs zwischen beiden Ländern, während 75 vH auf amerikanische Gesellschaften entfielen. Vgl. „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 24. Juni 1977.

⁵² Für eine Fortschreibung der im vorigen Jahr an dieser Stelle erörterten Prognose der IATA zum Passagierverkehr bis 1982 vgl. „IATA review“, Geneva/Montreal, Vol. 12 (1977), No. 8., S. 4 f.

Linienluftverkehr

	Gesamtverkehr			Davon			
				Internationaler Verkehr		Inlandsverkehr	
	1974	1975	1976 ^a	1975	1976 ^a	1975	1976 ^a
<u>ICAO-Mitgliedstaaten insg.</u>	Mill.						
Beförderte Passagiere	515	534	578	.	.	.	.
Passagier-km	656 000	696 888	765 200	269 902	298 000	426 986	467 200
Sitzladefaktor (vH) ^b	59,2	59,0	60,0	55,5	56,0	61,5	62,5
Passagier-tkm	58 800	62 466	68 670	.	.	.	.
Ladungs-tkm	19 020	19 358	21 250	11 621	12 980	7 737	8 270
Post-tkm	2 880	2 900	2 980	.	.	.	.
Gesamtleistung (tkm)	80 700	84 724	92 900	37 289	41 330	47 435	51 570
Nutzladefaktor (vH)	54,1	53,8	55,5	52,6	54,6	54,7	56,2
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH						
Beförderte Passagiere	+ 5,3	+ 3,7	+ 8,3	+ 5,4	+ 8,4	+ 3,3	+ 8,3
Passagier-km	+ 6,2	+ 6,2	+ 9,8	+ 7,8	+ 10,5	+ 5,2	+ 9,3
Sitzladefaktor ^c	+ 1,6	.	.	.	.	.	.
Passagier-tkm	+ 6,2	+ 6,2	+ 9,9	.	.	.	.
Ladungs-tkm	+ 8,5	+ 1,8	+ 9,8	+ 4,1	+ 11,8	- 1,4	+ 6,8
Post-tkm	+ 0,2	+ 0,5	+ 2,8	+ 2,4	+ 1,2	- 0,8	+ 4,2
Gesamtleistung (tkm)	+ 6,5	+ 5,0	+ 9,7	+ 6,4	+ 10,8	+ 3,9	+ 8,7
Nutzladefaktor ^c	+ 1,6	- 0,3	+ 1,7	- 0,6	+ 2,0	- 0,1	+ 1,5

^aVorläufige Ergebnisse. - ^bAngaben für 1975 und 1976 geschätzt. - ^cProzentpunkte.

Quelle: "ICAO Bulletin", Montreal, Vol. 32 (1977), No. 6. - ICAO, Annual Report of the Council, Montreal. - IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 21 (1976). - Eigene Berechnungen.

Passagierbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr

	Beförderungsleistungen			Veränderung		
	1974	1975	1976 ^a	1973/74	1974/75	1975/76
	Mill. Passagierkilometer			vH		
Linienverkehr	250 000	270 000	298 000	+ 5,9	+ 8,0	+ 10
Charterverkehr	93 500	99 300	102 300	- 6,4	+ 6,2	+ 3
Insgesamt	343 500	369 300	400 300	+ 2,3	+ 7,5	+ 8
Anteil des Charterverkehrs (vH)	27,2	26,9	25,6	- 2,5 ^b	- 0,3 ^b	- 1,3 ^b
Charterverkehr						
Liniengesellschaften	34 800	37 500	41 300	- 10,3	+ 7,8	+ 10
Chartergesellschaften	58 700	61 800	61 000	- 3,9	+ 5,3	- 2
Anteil der Chartergesellschaften (vH)	63	62	60	+ 2 ^b	- 1 ^b	- 2 ^b

^aVorläufige Ergebnisse. - ^bProzentpunkte.

Quelle: "ICAO Bulletin", Montreal, Vol. 32 (1977), No. 6.

Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften

	Nordatlantik ^a			Südatlantik			Mittelatlantik		
	1975	1976	1977 ^b	1975	1976	1977 ^b	1975	1976	1977 ^b
	1 000								
Passagierverkehr									
Linienpassagiere insg.	8 782	9 836	6 955	760	672	479	957	959	688
davon 1. Klasse	511	583	408	55	61	43	58	63	45
Economy-Klasse	8 271	9 253	6 548	705	611	436	900	896	643
Sitzplatzangebot insg.	15 287	16 153	11 398	1 193	1 265	867	1 732	1 791	1 283
davon 1. Klasse	1 263	1 332	959	114	142	97	154	164	116
Economy-Klasse	14 024	14 821	10 440	1 079	1 123	770	1 578	1 628	1 167
Sitzladefaktor insg. (vH)	57,5	60,9	61,0	63,7	53,1	55,3	55,3	53,5	53,6
1. Klasse (vH)	40,4	43,7	42,5	48,1	43,0	44,4	37,7	38,4	38,8
Economy-Klasse (vH) ...	59,0	62,4	62,7	65,3	54,4	56,7	57,0	55,0	55,1
Charterpassagiere	1 268	1 660	1 143	37	37	16	20	12	18
Passagiere insg.	10 050	11 496	8 098	797	709	495	978	971	705
	1 000 t								
Frachtverkehr									
Passagierflüge	244	287	208	19	24	18	23	25	20
Frachtflüge	273	286	193	14	14	9	2	2	1
Charterflüge	18	31	19	1	9	7	0	0	0
Ladung insg.	535	603	420	34	47	34	25	27	22
Postverkehr									
Beförderte Post	58	60	38	2	2	2	3	3	2
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH								
Passagierverkehr									
Linienpassagiere insg.	- 6,0	+ 11,0	+ 4,4	+ 16,2	- 11,5	+ 5,7	+ 17,6	+ 0,1	+ 8,1
davon 1. Klasse	- 6,0	+ 13,2	+ 9,0	+ 8,5	+ 12,0	+ 8,3	+ 10,6	+ 8,4	+ 9,0
Economy-Klasse	- 6,0	+ 10,8	+ 4,2	+ 16,9	- 13,3	+ 5,4	+ 18,1	- 0,4	+ 8,0
Sitzplatzangebot insg.	- 4,8	+ 4,6	+ 5,1	+ 16,0	+ 6,1	+ 1,5	+ 14,5	+ 3,4	+ 7,8
davon 1. Klasse	- 6,7	+ 4,4	+ 8,3	+ 5,3	+ 25,2	+ 2,0	+ 6,5	+ 6,5	+ 6,1
Economy-Klasse	- 4,6	+ 4,7	+ 4,8	+ 17,3	+ 4,0	+ 1,4	+ 15,3	+ 3,1	+ 8,0
Sitzladefaktor insg. ^c	- 0,7	+ 3,5	- 0,4	+ 0,2	- 10,6	+ 2,2	+ 1,5	- 1,8	+ 0,1
1. Klasse ^c	+ 0,3	+ 3,3	+ 0,3	+ 1,4	- 5,1	+ 2,6	+ 1,4	+ 0,7	+ 1,0
Economy-Klasse ^c	- 0,9	+ 3,5	- 0,4	- 0,2	- 10,9	+ 2,2	+ 1,3	- 2,0	0,0
Charterpassagiere	+ 11,0	+ 27,2	- 5,9	+ 39,5	- 0,9	- 43,0	+ 80,2	- 40,0	.
Passagiere insg.	- 4,2	+ 13,1	+ 2,8	+ 17,2	- 11,0	+ 2,9	+ 18,5	- 0,7	+ 9,7
Frachtverkehr									
Passagierflüge	- 15,4	+ 16,1	+ 13,5	+ 8,8	+ 24,1	+ 14,8	+ 13,1	+ 11,0	+ 29,0
Frachtflüge	- 9,5	+ 0,2	+ 1,6	- 10,1	+ 3,9	+ 3,4	+ 40,9	+ 16,3	- 12,5
Charterflüge	- 29,3	+ 25,1	- 13,9	- 10,6	.	+ 32,6	- 12,5	- 17,9	+ 57,5
Ladung insg.	- 13,1	+ 8,3	+ 6,2	- 0,1	+ 40,4	+ 14,5	+ 14,7	+ 11,3	+ 25,9
Postverkehr									
Beförderte Post	- 1,9	+ 4,0	+ 1,5	+ 10,8	+ 10,4	+ 8,4	+ 13,3	+ 5,8	+ 3,5

^aEinschließlich Seaboard World Airlines und (ab 1976) einzelner Fluggesellschaften, von denen keine Ergebnisse vorlagen (Angaben geschätzt, ca. 1 vH des gesamten Passagierverkehrs, Zuwachsraten 1975/76 angepasst). - ^bJanuar bis August, Veränderungsraten gegenüber dem entsprechenden Zeitraum 1976. - ^cProzentpunkte.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 21 (1976). - Pressemitteilung der IATA, Geneva. - Eigene Berechnungen.

Marktanteile im nordatlantischen Passagierluftverkehr

	1974		1975		1976		1977 ^a	
	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH
IATA-Linienverkehr	9,35	72,9	8,78	70,8	9,84	71,1	6,96	.
Nicht-IATA-Linienverkehr ^b	0,29	2,3	0,30	2,5	0,33	2,4	.	.
IATA-Charterverkehr	1,14	8,9	1,27	10,2	1,66	12,0	1,14	.
Nicht-IATA-Charterverkehr ^b	2,04	15,9	2,05	16,5	2,00	14,5	.	.
Insgesamt	12,82	100,0	12,40	100,0	13,83	100,0	.	.

^a Januar bis August. - ^b Geschätzt.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva/Montreal, No. 21 (1976). - Pressemitteilung der IATA, Geneva.

Betriebsergebnisse im Linienluftverkehr^a

	1974	1975	1976 ^b	Veränderung	
				1974/75	1975/76
	Mill. US-\$			vH	
Betriebseinnahmen					
Passagiere	25 813	30 174	.	+ 16,9	.
Luftfracht	3 654	4 196	.	+ 14,8	.
Luftpost	768	796	.	+ 3,7	.
Linienverkehr insgesamt	30 235	35 166	.	+ 16,3	.
Charterverkehr ^c	1 473	1 612	.	+ 9,4	.
Außerordentliche Erträge	1 371	1 531	.	+ 11,7	.
Betriebseinnahmen insgesamt	33 079	38 309	44 500	+ 15,8	+ 16,0
Betriebsausgaben					
Flugbetrieb	10 426	12 215	.	+ 17,2	.
Wartung und Überholung	4 107	4 688	.	+ 14,2	.
Abschreibung und Amortisierung	2 728	3 065	.	+ 12,4	.
Bodenkosten ^d	5 476	6 351	.	+ 16,0	.
Passagier-Service	3 054	3 514	.	+ 15,1	.
Verkauf und Absatzförderung	4 511	5 491	.	+ 21,7	.
Verwaltungs- und andere Kosten	1 985	2 255	.	+ 13,6	.
Betriebsausgaben insgesamt	32 287	37 579	42 500	+ 16,4	+ 13,0
Betriebsergebnis	+ 792	+ 730	+2 000	- 7,8	.
Anteil des Betriebsergebnisses an den gesamten Betriebseinnahmen (vH)	+ 2,4	+ 1,9	+ 4,5	- 0,5 ^e	.
Durchschnittliche Einnahmen je verkauften tkm	44,8 ^f	49,6 ^f	52,0 ^f	+ 10,7	+ 5,0
Durchschnittliche Ausgaben je angebotenen tkm	22,8 ^f	24,9 ^f	26,5 ^f	+ 9,2	+ 6,0
Durchschnittliche Ausgaben je verkauften tkm	43,7 ^f	48,7 ^f	50,0 ^f	+ 11,4	+ 3,0

^a Liniengesellschaften der ICAO-Mitgliedstaaten ohne VR, China und ohne Inlandsverkehr der Sowjetunion. - ^b Vorläufige Ergebnisse. - ^c "Non-scheduled" traffic. - ^d "Station and other ground". - ^e Prozentpunkte. - ^f In US-Cents je verkauften bzw. angebotenen Tonnenkilometer.

Quelle: "ICAO Bulletin", Montreal, Vol. 32 (1977), No. 6.