

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr 1978: Verstärkte Expansion bei zunehmendem Preiswettbewerb

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1978) : Weltluftverkehr 1978: Verstärkte Expansion bei zunehmendem Preiswettbewerb, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 165-176

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3544>

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 1978: Verstärkte Expansion bei zunehmendem Preiswettbewerb

Von Henning Sichelschmidt

Im Weltluftverkehr nahmen 1978 die Verkehrsleistungen insgesamt beschleunigt zu. Ausschlaggebend für die kräftige Steigerung war, daß sich die konjunkturelle Expansion in den westlichen Industrieländern verstärkte und die Nachfrage nach Flugreisen im unteren Preisbereich durch Tarifmaßnahmen angeregt wurde. Beide Faktoren führten u.a. zu einem ausgeprägten Anstieg des Nordatlantik-Linienverkehrs. Die seit September 1977 zwischen London und New York gültigen niedrigen Sondertarife für Linienflüge¹ wurden auf weitere Relationen ausgedehnt.

In der Luftverkehrspolitik strebten vor allem die Vereinigten Staaten einen Abbau der staatlichen Marktregulierung und eine Intensivierung des Wettbewerbs an. Dies hatte zur Folge, daß die im inneramerikanischen Verkehr tätigen Fluggesellschaften zusätzliche Sondertarife einführten und das Angebot weiter differenzierten. Die Voraussetzungen für eine Liberalisierung des Luftverkehrs auch im internationalen Rahmen wurden durch Abkommen der Vereinigten Staaten mit zahlreichen Partnerländern geschaffen. Der Abbau staatlicher Regulierungen kann vornehmlich zu einer besseren Anpassung der Angebotsstruktur an die Bedürfnisse der verschiedenen Nachfragergruppen beitragen und damit den Absatz von Luftverkehrsleistungen unterstützen.

Kräftige Steigerung des Linienluftverkehrs

Nach den vorliegenden Teilergebnissen dürfte der Linienluftverkehr 1978 bedeutend stärker als im Vorjahr zugenommen haben. Im Inlandsverkehr der Vereinigten Staaten wurden von Januar bis Juni 16 vH, im internationalen Verkehr dieses Landes 19 vH mehr Passagierkilometer als im Vergleichszeitraum 1977 verkauft². Gemessen an der Zahl der Fluggäste nahm der internationale Verkehr um 15 vH zu³. Wegen des hohen Anteils der Vereinigten Staaten am Weltluftverkehr⁴ kann aus diesen Angaben auf ein auch insgesamt kräftiges Wachstum dieses Verkehrszweiges geschlossen werden. Allerdings war gerade im ersten Halbjahr 1978 die konjunkturelle Erholung in den Vereinigten Staaten weiter fortgeschritten als in den übrigen westlichen Industrieländern; die Expansion des Luftverkehrs wurde in diesem Land ferner durch verkehrspolitische Maßnahmen zusätzlich angeregt.

¹ Vgl. für eine ausführliche Erörterung dieser sogenannten „Standby“- bzw. „Budget“-Tarife H. Sichelschmidt, Weltluftverkehr 1977: Neue Tarifkonzepte für die Passagier-Liniendienste. „Die Weltwirtschaft“, 1977, H. 2, S. 182-192.

² Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 33 (1978), H. 9, S. 777.

³ Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 33 (1978), H. 10, S. 920. – In den ersten neun Monaten 1978 beförderten die 23 bedeutendsten Fluggesellschaften der Vereinigten Staaten 18 vH mehr Fluggäste (auf nationalen oder internationalen Routen) als im entsprechenden Vorjahrszeitraum. Vgl. „Die Welt“, Hamburg, vom 25. Oktober 1978.

⁴ Der Anteil der Vereinigten Staaten an der Gesamtleistung im Linienverkehr betrug 1977 etwa 38 vH (internationaler Verkehr 17,5 vH, Inlandsverkehr 55,5 vH). Vgl. International Civil Aviation 1977, „ICAO Bulletin“, Montreal, Vol. 33 (1978), No. 5, S. 26, Tab. 4.

Die Steigerung der Gesamtleistung⁵ im Linienluftverkehr der Welt 1978 dürfte die Zuwachsrates des Vorjahrs von 7 vH beträchtlich überschreiten. Sie wird mindestens in der 1976 erzielten Größenordnung von rund 10 vH ausfallen und damit auch erheblich über den von der Rezession und der Treibstoffverteuerung geprägten Vergleichswerten der Jahre 1974 und 1975 liegen (vgl. Tabelle 1)⁶.

Tabelle 1 - Indikatoren zum Weltluftverkehr¹ 1974-1978

	1974	1975	1976	1977	1977	1978
					Jan.-Juli	
	Mill.					
Beförderte Passagiere	515	534	576	607	.	.
darunter Nordatlantik ²	9,40	8,86	9,84	10,34	5,77	6,90
Passagier-Kilometer	656 000	697 000	762 000	813 000	.	.
Luftfracht (t)	8,7	8,7	9,3	9,9	.	.
darunter Nordatlantik ²	0,60	0,53	0,57	0,66	0,35	0,41
Luftfracht (tkm)	19 020	19 370	21 450	23 300	.	.
Luftpost (tkm)	2 880	2 900	3 030	3 150	.	.
Gesamtleistung (tkm)	80 700	84 780	93 050	99 540	.	.
	Änderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum in vH					
Beförderte Passagiere	+ 5,3	+ 3,7	+ 7,9	+ 5,4	.	.
darunter Nordatlantik	- 6,6	- 5,7	+ 11,0	+ 5,1	+ 5,1	+ 19,6
Passagier-Kilometer	+ 6,2	+ 6,2	+ 9,4	+ 6,7	.	.
Luftfracht (t)	+ 5,2	+ 0,7	+ 7,4	+ 6,5	.	.
darunter Nordatlantik	+ 6,0	- 11,4	+ 7,6	+ 14,4	+ 7,5	+ 15,3
Luftfracht (tkm)	+ 8,5	+ 1,8	+ 10,7	+ 8,6	.	.
Luftpost (tkm)	+ 0,2	+ 0,5	+ 4,5	+ 4,0	.	.
Gesamtleistung (tkm)	+ 6,5	+ 5,1	+ 9,7	+ 7,0	.	.

¹ Nur Linienverkehr der ICAO-Mitgliedstaaten. - ² Nur IATA-Gesellschaften (einschließlich Seaboard World Airlines).

Quelle: International Civil Aviation 1977, „ICAO Bulletin“, Montreal, Vol. 33 (1978), No. 5, S. 25, Tab. 1. - IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977). - Pressemitteilung der IATA, Geneva, vom 3. Oktober 1978.

⁵ 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.

⁶ Damit wird sie auch über der durchschnittlichen jährlichen Steigerung des Weltluftverkehrs in den letzten zehn Jahren bis einschließlich 1977 liegen, hinter der die Zuwachsrates des Jahres 1977 geringfügig zurückblieb. Vergleiche mit Jahren vor 1970 sind allerdings nur ohne Einbeziehung der Sowjetunion möglich. Danach nahm die Gesamtleistung im Linienverkehr von 1968 bis 1977 durchschnittlich um 9,5 vH jährlich zu, im Jahre 1977 stieg sie um 8,6 vH gegenüber 1976. Vgl. International Civil Aviation 1977, a.a.O., S. 24 und S. 25, Tab. 1.

Bedarfsluftverkehr kaum expansiv

Wie bereits seit Anfang der siebziger Jahre hat der Bedarfsluftverkehr auch 1978 schwächer zugenommen als der Linienverkehr. Der internationale Passagier-Charterverkehr von bzw. nach den Vereinigten Staaten fiel im ersten Halbjahr 1978 – gemessen an der Zahl der Passagiere – sogar um 1 vH unter das Niveau des entsprechenden Vorjahrszeitraums; auf den Strecken von und nach Europa nahm er infolge des zunehmenden Wettbewerbs von Linienflügen, die seit Herbst 1977 z.T. zu ähnlichen Preisen wie Charterflüge angeboten werden, um 12 vH ab⁷. Im Hinblick auf den hohen Anteil der Vereinigten Staaten auch am Bedarfsluftverkehr der Welt hat dieser Betriebszweig 1978 insgesamt vermutlich ebenfalls nur eine geringe Zuwachsrate erzielt, auch wenn der Charterverkehr auf anderen Strecken wegen der dort noch weniger ausgeprägten Konkurrenz niedriger Linientarife von Stagnation bzw. Rückgang kaum betroffen sein dürfte.

Ungewöhnlich starke Zunahme des Nordatlantik-Verkehrs

Nach Angaben der International Air Transport Association (IATA) stieg im Zeitraum Januar bis Juli 1978 die Zahl der von ihren Mitgliedsgesellschaften über den Nordatlantik beförderten Linienpassagiere gegenüber den ersten sieben Monaten 1977 um fast 20 vH und damit in einem seit sechs Jahren nicht mehr gekannten Ausmaß⁸. Neben den seit September 1977 für bestimmte Strecken in der Economy-Klasse gültigen Sondertarifen hat hierzu auch die konjunkturelle Belebung in den Vereinigten Staaten beigetragen. Das Mehraufkommen der Ersten Klasse (gut 15 vH) wird außerdem auf die Aufnahme des Linienverkehrs mit Überschallmaschinen des Typs „Concorde“ zwischen London bzw. Paris und New York am 22. November 1977⁹ zurückgeführt.

Die Kapazitätsauslastung, gemessen am Verhältnis der Zahl tatsächlich beförderter Passagiere zu der Zahl angebotener Sitzplätze (Sitzladefaktor), erhöhte sich nur in der Economy-Klasse, und zwar um 5 Prozentpunkte auf gut 66 vH. In der Ersten Klasse blieb sie fast unverändert (44 vH); der verstärkte Einsatz der Überschallflugzeuge hat hier zu einer Angebotsausweitung um 16 vH geführt. Von der insgesamt besseren Sitzplatzausnutzung könnte allerdings nur dann auf eine erhöhte Rentabilität des Nordatlantik-Verkehrs geschlossen werden, wenn die Sondertarife ausschließlich den Verkauf leerer Plätze in den Flugzeugen, jedoch keine Umschichtungen von anderen Tarifkategorien bewirkt hätten; dabei müßten überdies die Grenzkosten der Beförderung zusätzlicher Passagiere durch diese Tarife gedeckt worden sein.

Vorwiegend konjunkturbedingt ist die Zunahme des Luftfrachtverkehrs um rund 15 vH in den Monaten Januar bis Juli 1978. Mit den Kontraktraten für Großverlader wurde auch in diesem Sektor eine neue, niedrigere Tarifart eingeführt, vorerst allerdings nur auf Relationen zwischen Nordamerika und dem Vereinigten Königreich angewendet. Im Jahre 1977 war die Zuwachsrate von gut 14 vH nur infolge vermehrter Luftfrachttransporte in den letzten drei Monaten wegen des Hafentarbeiterstreiks an der amerikanischen Ostküste erzielt

⁷ Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 33 (1978), H. 10, S. 920. – Zur Entwicklung des gesamten internationalen Passagier-Bedarfsluftverkehrs der Welt (auch im Vergleich zum Linienverkehr) vgl. Tabelle „Passagierbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr“ im Statistischen Anhang.

⁸ Vgl. Tabelle 1 und Tabelle „Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften“ im Statistischen Anhang. – Eine vergleichbare Steigerungsrate (26 vH) war zuletzt 1972 gegenüber 1971 (ebenfalls nach Einführung neuer Sondertarife) erzielt worden. Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 21 (1976), S. 60.

⁹ Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 23. November 1977.

worden; von Januar bis September 1977 hatte sich lediglich ein Zuwachs von knapp 8 vH im Vorjahrsvergleich ergeben¹⁰.

Der beträchtlichen Expansion des Linienverkehrs stand eine Abnahme des Charterverkehrs der IATA-Gesellschaften im Passagier- bzw. Luftfrachtsektor um 22 bzw. 21 vH von Januar bis Juli 1978 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahrszeitraum gegenüber. Der gesamte IATA-Verkehr beider Betriebsformen fiel auf der Passagier- wie auf der Luftfrachtseite jeweils um rund 14 vH höher als 1977 aus, und nur die Luftpostbeförderung ging um 4 vH zurück.

Der IATA-Passagierverkehr über den Süd- bzw. Mittelatlantik (fast ausschließlich Linienverkehr) nahm von Januar bis Juli 1978 um 14 bzw. 17 vH gegenüber dem entsprechenden Vorjahrszeitraum zu. Die Steigerung lag damit jeweils geringfügig über der 1977 erzielten Zuwachsrate und blieb weiterhin in der Größenordnung des längerfristigen Wachstums dieser Märkte¹¹. Der allerdings noch immer nicht sehr bedeutende Luftfrachtverkehr über den Mittelatlantik nahm um rund 40 vH (1977: um gut 30 vH) zu. Auf dem Südatlantik wurde die Steigerung des Luftfracht-Linienverkehrs um 14 vH durch den Rückgang des 1976/77 nur vorübergehend zu begrenzter Bedeutung gelangten Luftfracht-Charterverkehrs überkompensiert¹².

Weiter verbesserte Ertragslage der Liniengesellschaften

Die Gewinne im Luftverkehr haben sich nach den für 1978 vorliegenden Zwischenergebnissen vor allem bei einzelnen in den Vereinigten Staaten ansässigen Fluggesellschaften z.T. erheblich erhöht (um mehr als 20 vH)¹³. Die Ertragslage im Linienluftverkehr der Welt insgesamt dürfte sich jedoch nicht so stark verbessert haben. Einerseits wurde der Luftverkehr von weiteren Kostensteigerungen vor allem bei Personalkosten und Flughafengebühren betroffen. Andererseits führte beispielsweise die starke Zunahme der Beförderungsleistungen auf den Nordatlantik-Strecken nur zu geringen Einnahmesteigerungen¹⁴, da gerade auf diesen Fluglinien die zusätzlich gewonnenen Passagiere vielfach zu niedrigen Sondertarifen befördert wurden.

Im Jahre 1977, in dem die niedrigen Sondertarife erst allmählich eingeführt worden waren, hatten die Linienfluggesellschaften der Welt dank verbesserter Kapazitätsauslastung und eines im Vergleich zu den Jahren der starken Treibstoffpreissteigerungen (1973–1975) weiterhin mäßigen Anstiegs der Produktionskosten mit einem Betriebsgewinn von rund 3 Milliarden US-Dollar (vor Steuern und Zinsen) nominell das beste Ergebnis seit Bestehen des Luftverkehrs überhaupt erzielt (vgl. Tabelle 2)¹⁵. Allerdings ist die Mitte der sechziger Jahre erzielte Rendite auf das investierte Kapital 1977 nicht mehr erreicht worden¹⁶.

¹⁰ Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977), S. 6, S. 70.

¹¹ Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate im Zeitraum 1968–1977 betrug für den Südatlantik etwa 12 vH, für den Mittelatlantik gut 18 vH. Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 14 (1969), S. 54 f.; No. 22 (1977), S. 71, S. 75.

¹² Einzelangaben vgl. Tabelle „Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften“ im Statistischen Anhang.

¹³ Vgl. u.a. „Interavia“, Genf, Jg. 33 (1978), H. 9, S. 777.

¹⁴ Nach groben Schätzungen soll im Sommer 1978 die Steigerung des Linienluftverkehrs über den Nordatlantik um rund 20 vH wegen des hohen Anteils der Reisen zu Sondertarifen nur eine Zunahme der Einnahmen um 5 vH bewirkt haben. Vgl. „Financial Times“, London, vom 10. Oktober 1978.

¹⁵ Vgl. auch Tabelle „Betriebsergebnisse im Weltluftverkehr“ im Statistischen Anhang. – Das Ergebnis des Binnenverkehrs der Sowjetunion ist dabei unberücksichtigt geblieben.

¹⁶ Vgl. IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977), S. 5.

Tabelle 2 - Kennziffern zur Ertragslage der Fluggesellschaften¹ 1972-1977 (vH)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977 ²
Nutzladefaktor ³	48,7	49,7	51,3	50,3	51,8	52,4
Änderung der Durchschnittsaufwendungen je angebotenen tkm	+ 6,3	+ 7,4	+ 20,4	+ 9,2	+ 1,2	+ 5,2
Änderung der Durchschnittsaufwendungen je verkauften tkm	+ 1,0	+ 5,6	+ 17,3	+ 11,4	- 1,8	+ 4,2
Änderung der Durchschnittserträge je verkauften tkm	+ 1,6	+ 6,5	+ 14,9	+ 10,7	+ 1,4	+ 5,6
Betriebsergebnis (Mill. US-\$)	+ 806	+ 1 195	+ 792	+ 730	+ 2 156	+ 3 000

¹ Linien- und Charterverkehr der Liniengesellschaften; ohne Sowjetunion und Volksrepublik China (jedoch beim Betriebsergebnis ab 1973, bei den Änderungsraten der Durchschnittsaufwendungen bzw. -erträge ab 1974 einschließlich des internationalen Verkehrs der Aeroflot). - ² Vorläufige Zahlen. - ³ Nur Linienverkehr (Verhältnis der Gesamtleistung zu der angebotenen, einheitlich in Tonnenkilometern ausgedrückten Beförderungskapazität im Passagier-, Luftfracht- und Luftpostverkehr).

Quelle: ICAO, Annual Report of the Council, Montreal, lfd. Jgg. - International Civil Aviation 1977, „ICAO Bulletin“, Montreal, Vol. 33 (1978), No. 5, S. 35, Tab. 10. - IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977), S. 7.

Tariferhöhungen im Passagier- und Luftfrachtverkehr

Wie in den Vorjahren bemühten sich auch 1978 die der IATA angehörenden Fluggesellschaften um den Abschluß von Vereinbarungen über die Preise im internationalen Luftverkehr, obwohl die Einigung hierüber vor allem durch zunehmenden Wettbewerb unabhängiger Anbieter erschwert wurde und die Genehmigungsverfahren infolge z.T. unterschiedlicher Interessenlagen der beteiligten Staaten eher mehr Zeit als früher beanspruchten. Dabei sollte durch Preiserhöhungen ein Ausgleich für den Anstieg der Produktionskosten gefunden, aber auch durch neue Spezialtarife möglichst zusätzliches Beförderungsaufkommen für den Luftverkehr gewonnen werden. Beispielsweise wurde Anfang 1978 für den Passagierverkehr zwischen Europa, Mittelost und Afrika einerseits sowie Japan und Korea andererseits eine Erhöhung der Normal- und Sondertarife um rund 4 vH vereinbart¹⁷. Auch für eine Reihe anderer Strecken - z.B. über den Süd- und Mittelatlantik - konnten Übereinkünfte über neue Passagiertarife erzielt werden. In mehreren Verkehrsgebieten, insbesondere auf dem Nordatlantik, werden dagegen in Ermangelung formeller IATA-Tarifabkommen von den Fluggesellschaften individuell kalkulierte Tarife angewendet, die von den Behörden der jeweils angeflogenen Länder genehmigt werden müssen.

Im Luftfrachtverkehr wurden für die meisten Verkehrsgebiete neue, höhere Raten zum 1. Oktober 1978 festgelegt (vorbehaltlich Regierungsgenehmigung); beispielsweise sollen die allgemeinen Frachtraten und die Spezialraten innerhalb Europas und im Verkehr zwischen Europa und Nahost bzw. Afrika sowie über den Süd- und Mittelatlantik jeweils um etwa 5 vH (meist zwischen 2 und 8 vH) angehoben werden¹⁸. Für die Nordatlantik-Routen

¹⁷ Vgl. International Civil Aviation 1977, a.a.O., S. 52.

¹⁸ Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 22. August 1978, S. 7. - Über Zeitpunkt und Umfang der Inkraftsetzung der einzelnen Tarife nach Erteilung der Regierungsgenehmigungen informiert die Übersicht in „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 39 (1978), Nr. 40, S. 4885; Nr. 41, S. 5031.

wurde u.a. eine Heraufsetzung der allgemeinen Frachtraten um 0,10 \$ / kg und der Spezialraten um 0,12 \$ / kg vereinbart¹⁹.

Auf den Strecken zwischen Europa und dem Fernen Osten kam es vorerst nicht zu Tarifänderungen, da selbst die 1977 vereinbarten Raten wegen einzelner noch ausstehender Regierungsgenehmigungen im Sommer 1978 immer noch nicht vollständig in Kraft gesetzt waren. Außerdem bestanden zwischen den dort tätigen Fluggesellschaften weiterhin Differenzen über eine Änderung der Ratenstruktur und über die Einführung niedriger Spezialraten zur Gewinnung zusätzlichen Verkehrsaufkommens für die Liniendienste und zur Abwehr der gerade in diesem Verkehrsgebiet verhältnismäßig starken Konkurrenz der Chartergesellschaften.

Änderung der IATA-Bestimmungen beabsichtigt

Wegen der zunehmenden Schwierigkeiten, bei IATA-Tarifkonferenzen die meist erforderliche Einstimmigkeit herzustellen und die notwendigen Regierungsgenehmigungen für beschlossene Tarife zu erhalten, wurde Ende Juni 1978 durch das „Executive Committee“ der IATA eine Änderung der IATA-Bestimmungen vorgeschlagen, nach der

- die Teilnahme an der Zusammenarbeit auf technischen Gebieten und an der gegenseitigen Abrechnung der Fluggesellschaften im Rahmen der IATA allen international tätigen Linien- und Chartergesellschaften freigestellt wird,
- die IATA-Mitgliedschaft aber nur noch fakultativ mit der Beteiligung an den Tarifkonferenzen im Passagier- oder Luftfrachtsektor verbunden sein soll,
- den Teilnehmern an Tarifkonferenzen eine Reaktion auf Marktveränderungen z.B. durch Konkurrenz unabhängiger Anbieter erleichtert wird,
- der auf den Flügen gebotene Service im Regelfall nicht mehr durch die Tarifkonferenzen geregelt wird.

In diesen Vorschlägen²⁰ wird das Bestreben deutlich, die Flexibilität der Linienfluggesellschaften im Wettbewerb gegenüber unabhängigen Anbietern zu erhöhen. Ein Erfolg dieser Bemühungen ist jedoch auch davon abhängig, daß die Behörden der jeweils beteiligten Staaten über die Genehmigung vorgeschlagener Tarife schnell entscheiden, soweit sie sich das Recht hierzu vorbehalten. Die Reformvorschläge wurden Anfang Juli von einer außerordentlichen Vollversammlung der IATA in Montreal beschlossen und nach Überarbeitung der jährlichen Vollversammlung in Genf zur endgültigen Verabschiedung vorgelegt²¹.

¹⁹ Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 22. August 1978, S. 7. – „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 39 (1978), Nr. 18, S. 2140. – Das CAB genehmigte diese Vereinbarung inzwischen, wies aber darauf hin, daß es den Fluggesellschaften freistehe, eigene niedrigere Tarife zu beantragen. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 17. Oktober 1978, S. 15. – Neben den von der IATA beschlossenen Raten existieren außerdem im Verkehr zwischen Nordamerika und dem Vereinigten Königreich die (bereits im Vorjahr an dieser Stelle erörterten) Kontraktraten für Großverlader.

²⁰ Für Einzelheiten vgl. „IATA review“, Geneva, Montreal, Vol. 13 (1978), No. 5, S. 9 ff.

²¹ Diese Vollversammlung, die vom 13. bis 15. November stattfand, stimmte den Vorschlägen ebenfalls zu; damit kann die beabsichtigte Änderung der IATA-Bestimmungen in Kraft gesetzt werden, sobald die erforderlichen Regierungsgenehmigungen erteilt sind. Vgl. IATA, „News“, Geneva, Montreal, 1978. No. 19, – „International Herald Tribune“, Paris, vom 15. November 1978.

Abbau staatlicher Regulierung des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten

Der Anlaß zu den Reformbestrebungen innerhalb der IATA hatte sich großenteils auch aus einer Neuorientierung der staatlichen Luftverkehrspolitik ergeben. Seit etwa Anfang 1977 wird in den Vereinigten Staaten ein Abbau der bisherigen Regulierung der Luftverkehrsmärkte durch das Civil Aeronautics Board (CAB) betrieben. Damit sollen die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs erhöht und Preissenkungen im Passagier- und Luftfrachtverkehr bei unveränderter oder zunehmender Rentabilität der Fluggesellschaften bewirkt werden. Dies wird vornehmlich angestrebt durch²²

- Erleichterung des Marktzugangs, insbesondere wenn für neue Flugdienste eine Betriebsweise vorgeschlagen wird, die niedrige Kosten und Preise erwarten läßt,
- zeitliche Begrenzung zugeteilter Verkehrsrechte und Erneuerung derselben nur bei erwiesener Leistungsfähigkeit der lizenzierten Gesellschaft, die u.a. nach der Beibehaltung der bei Aufnahme des Dienstes gegebenenfalls angekündigten Niedrigtarife beurteilt werden soll,
- Vergabe von Verkehrsrechten für eine bestimmte Strecke möglichst jeweils an mehrere Gesellschaften, auch wenn diese nicht alle davon Gebrauch machen²³,
- Erleichterung der Aufgabe nicht rentabel zu bedienender Strecken²⁴,
- Lockerung der administrativen Unterscheidung verschiedener Gruppen von Luftverkehrsunternehmen²⁵, insbesondere der Beschränkungen des Charterverkehrs, sowie Zulassung von Chartergesellschaften zum Linienverkehr und von Liniengesellschaften zum Charterverkehr auch über die ihnen für Liniendienste zugeteilten Strecken hinaus.

Außerdem wird der Einfluß des CAB auf die Bildung von Flugpreisen und Luftfrachtraten erheblich reduziert. Für den internationalen Verkehr von bzw. nach den Vereinigten Staaten werden durch entsprechende Gestaltung der jeweiligen Luftverkehrsabkommen nach Möglichkeit auch die entsprechenden Rechte ausländischer Behörden eingeschränkt.

Sondertarife zur Gewinnung zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Während die gesetzliche Neuregelung der staatlichen Aufsicht über den Luftverkehr noch im Kongreß beraten wurde²⁶, hatte das CAB bereits 1977 – insbesondere nach Bestellung von Alfred E. Kahn zum Präsidenten im Juni – mit der Verwirklichung dieser Politik begonnen, vor allem bei Vergabe von Verkehrsrechten und Genehmigung niedrigerer Flugpreise und Luftfrachtraten. So wurden seit Sommer 1977 zunächst auf stark beflogenen Inlandsstrecken der Vereinigten Staaten ermäßigte Sondertarife eingeführt, deren Anwendung an eine Vorausbuchungsfrist bzw. Mindestaufenthaltsdauer gebunden oder auf Flüge zu verkehrs-

²² Vgl. hierzu A. E. Kahn, The Chairman of the CAB Presents the New U.S. Policy for Commercial Air Services. „ITA-Bulletin“, Paris, 1978, No 19, S. 460 ff.

²³ In diesen Fällen soll die Möglichkeit des Auftretens neuer Marktteilnehmer als Regulativ gegen eine zu starke Stellung der vorhandenen Anbieter dienen.

²⁴ Zu Sicherung der Bedienung kleinerer Orte und dünn besiedelter Landesteile sollen Subventionen gezahlt werden.

²⁵ Die Luftverkehrsunternehmen der Vereinigten Staaten wurden bislang vornehmlich nach dem Umfang ihrer Betriebsrechte in Gruppen eingeteilt. Für Einzelheiten hierzu vgl. N.K. Taneja, The Commercial Airline Industry. Lexington, Mass., Toronto 1976. S. 21 ff. – G. Wolf, Die Entwicklung des Weltluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg. (Kieler Studien, 83.) Tübingen 1967. S. 7.

²⁶ Über die wichtigsten gesetzgeberischen Maßnahmen und bedeutende Verträge mit anderen Staaten informiert die Übersicht zur Luftverkehrspolitik der Vereinigten Staaten am Ende dieses Artikels.

schwachen Tagen bzw. Tageszeiten begrenzt war²⁷. Damit sollten die vorhandenen Kapazitäten durch zusätzliche Reisen und Umlenkung der Passagiere von Charter- zu Linienflügen besser ausgelastet, ein Rückgang der Reisen zu Normaltarifen aber nach Möglichkeit verhindert werden. Die Normaltarife wurden bislang im wesentlichen nur in der Ersten Klasse gesenkt²⁸. Zum Ausgleich für den größer werdenden Preisunterschied zwischen Normal- und Sondertarifen der Economy-Klasse wird vielfach eine qualitative Angebotsdifferenzierung zugunsten der vollzahlenden Fluggäste angestrebt, die auf ein Drei-Klassen-System hinausläuft²⁹.

Eine Einschränkung staatlicher Regulierungen wurde von den Vereinigten Staaten auch für den internationalen Verkehr angestrebt; die Revision bestehender Luftverkehrsabkommen stieß jedoch bei den Regierungen der meisten Partnerländer zunächst auf Widerstand. Diese befürchteten eine sinkende Rentabilität der Fluggesellschaften und schlechtere Qualität der Flugdienste. Luftverkehrsabkommen mit Belgien, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und Israel bewirkten jedoch 1978 u.a. eine Ausdehnung der preiswerten „Standby“- bzw. „Budget“-Flüge³⁰, die im Winter 1977/78 noch auf die Strecke London – New York beschränkt waren, auf weitere Nordatlantik-Routen. Für die Normaltarife wurden allerdings auch hier eher Erhöhungen angestrebt³¹.

Ausschlaggebend für die weitgehende Beibehaltung des Niveaus der Normaltarife war die Befürchtung der meisten Fluggesellschaften, daß bei generellen Tarifsenkungen die Rentabilität der Liniendienste aufgrund einer unzureichenden Preiselastizität der Nachfrage absinken würde. Im Langstrecken-Inlandverkehr der Vereinigten Staaten ist während des ersten Halbjahrs 1978 der Verkehr zu Normaltarifen nicht nennenswert zurückgegangen³². Auch damit müssen die guten Betriebsergebnisse aus diesem Zeitraum erklärt werden³³.

²⁷ Beispiele sind die „Super Saver“-Sonderangebote für Flüge zwischen Ost- und Westküste der Vereinigten Staaten etwa zu halben Normaltarifen. Vgl. „Newsweek“, New York, vom 28. Februar 1977. – Im Februar 1978 kündigten drei führende Fluggesellschaften (Braniff International, American Airlines, United Airlines) erstmals für ihr gesamtes Inlandsstreckennetz Sondertarife (bis zu 40 vH ermäßigt bei Buchung 30 Tage im voraus und Rückflug nicht vor Ablauf von mindestens 7 Tagen) an. Vgl. „Financial Times“, London, vom 9. Februar 1978.

²⁸ Anfang Mai 1978 genehmigte das CAB eine Senkung der Flugpreise Erster Klasse im Binnenverkehr der Vereinigten Staaten auf 130 vH (statt etwa 150 vH) der Normaltarife der Economy-Klasse. Vgl. „International Herald Tribune“, Paris, vom 10. Mai 1978.

²⁹ Sie kann z.B. bei der Verteilung des im Flugzeug effektiv (d.h. unter Einschluß nicht besetzter Plätze) verfügbaren Raumes unter den Passagieren, bei der Verpflegung sowie möglicherweise bei der Bodenabfertigung ansetzen. Vgl. u.a. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 21. September 1978, S. 25.

³⁰ Darunter versteht man den Verkauf von Flugscheinen mit der Maßgabe, daß die Plätze im Flugzeug erst am Abflugtag nach einer Warteliste zugeteilt werden („Standby“-System) oder daß der Fluggast nur die Woche, die Fluggesellschaft aber Tag und Zeit des Fluges festlegt („Budget“-System).

³¹ Trans World Airlines beantragte Tarifierhöhungen für die Nordatlantikstrecken um 5 bis 15 vH, da die Sondertarife im ersten Halbjahr 1978 einen Ertragsrückgang um 3,1 vH bewirkt hätten. Das CAB genehmigte nur eine Anhebung der Tarife Erster Klasse um 5 vH sowie der Sondertarife (nur Economy-Klasse) um 10 bis 15 vH, die aber in dieser Form aus Konkurrenzgründen nicht verwirklicht wurde. Es verbot jedoch die auch von anderen Gesellschaften gewünschte Erhöhung der Normaltarife der Economy-Klasse um 5 vH, weil diese Tarife ohnehin beträchtlich höher als die Kosten seien. Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 33 (1978), H. 8, S. 675. – „Financial Times“, London, vom 29. Juni, 30. August und 4. Oktober 1978.

³² Vgl. „Interavia“, Genf, Jg. 33 (1978), H. 10, S. 920.

³³ Umgekehrt wurde z.B. ein Sondertarif New York – Miami der Eastern Airlines, der nur an eine Mindestaufenthaltsdauer, dagegen nicht an eine Vorausbuchungsfrist geknüpft war, zu einem finanziellen Mißerfolg, weil er von zahlreichen Passagieren in Anspruch genommen wurde, die sonst den Normaltarif bezahlt hätten. Vgl. „Financial Times“, London, vom 17. März 1978. – Aus ähnlichen Gründen reduzierten die Continental Airlines die Ermäßigung ihrer Sondertarife von anfänglich 40–50 vH auf nur noch 20–25 vH gegenüber dem Normaltarif. Vgl. „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 18./19. August 1978.

Bei den Luftfrachtraten kam es ebenfalls nur zögernd zu Preissenkungen für den bislang hoch tarifierten Verkehr. In den Vereinigten Staaten war das CAB im November 1977 gesetzlich zur Erteilung nahezu unbegrenzter Verkehrsrechte für Luftfrachtdienste verpflichtet und sein Einfluß auf die Frachtraten erheblich eingeschränkt worden. Bisher wurden zwar mehrfach neue Luftfrachtdienste eröffnet³⁴, aber nur verhältnismäßig wenige Frachtraten gesenkt³⁵; vielmehr kam es wiederholt zu Ratenerhöhungen³⁶.

Die Sondertarife des Linienverkehrs bewirkten im Passagiersektor ein abnehmendes Interesse der Konsumenten an Charterflügen und damit einen leichten Rückgang dieser Beförderungsart im Verkehr mit den Vereinigten Staaten. Um den Chartergesellschaften den Wettbewerb zu erleichtern, hob das CAB deshalb im August 1978 nahezu alle Beschränkungen des Charterverkehrs auf³⁷. Dies wird einen weiteren Rückgang des Bedarfsluftverkehrs aber kaum verhindern können, da mehrere amerikanische Chartergesellschaften inzwischen für Strecken mit starkem Verkehrsaufkommen Linienflüge beantragt haben, deren Preise mit denen der bisherigen Charterflüge vergleichbar sein sollen³⁸. Die verschärfte Konkurrenz von Linienflügen zu niedrigen Preisen war eine wesentliche Ursache dafür, daß die Chartergesellschaft Overseas National Airways ihren Betrieb einstellte³⁹.

Generelle Preissenkungen noch nicht absehbar

Für eine Beurteilung der amerikanischen Luftverkehrspolitik ist es im Hinblick auf das angestrebte Ziel einer Verbilligung des Lufttransports wichtig, daß nach der bisherigen Entwicklung der Passagier- und Luftfrachttarife das Preisniveau im Luftverkehr nicht generell gesunken ist⁴⁰. Vielmehr ist die traditionelle Methode der Preisdifferenzierung durch Einführung weiterer, stärker ermäßigter Sondertarife in Verbindung mit einer qualitativen Angebotsdifferenzierung fortgesetzt worden. Es ist noch nicht absehbar, ob die für Anfang 1979 vorgesehene gesetzlich verankerte Ermächtigung der Fluggesellschaften zu Preissenkungen (unabhängig von einer Genehmigung des CAB) daran etwas ändern wird; die

³⁴ Für Beispiele vgl. u.a. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 39 (1978), Nr. 5, S. 498; Nr. 7, S. 742; Nr. 14, S. 1611.

³⁵ So senkten die United Airlines im Juni 1978 ihre Raten für Containersendungen um 10 bis 30 vH, um nach einer Preiserhöhung im Straßengüterverkehr zusätzliches Ladungsaufkommen für den Luftverkehr zu erschließen. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 22. April 1978, S. 7.

³⁶ Vgl. u.a. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 17. August 1978, S. 7, und vom 19. September 1978, S. 11. – Für den internationalen Verkehr über den Pazifik genehmigte das CAB beträchtliche Ratenerhöhungen, die bei einigen Spezialraten maximal 33 vH ausmachen. Vgl. „Internationale Transport-Zeitschrift“, Basel, Jg. 39 (1978), Nr. 35, S. 4220.

³⁷ Demgegenüber soll z.B. im Charterverkehr von der Bundesrepublik Deutschland in die Vereinigten Staaten zum 1. April 1979 lediglich die Vorausbuchungsfrist von 45 auf 30 Tage, die Mindeststärke der Reisegruppen von 40 auf 20 Teilnehmer und der Mindestaufenthalt in Amerika von 10 bzw. 14 Tagen auf 6 Nächte reduziert werden. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 5. Oktober 1978, S. 9.

³⁸ Entsprechende zeitlich begrenzte Genehmigungen erhielt z.B. die Chartergesellschaft World Airways für Flüge zwischen der amerikanischen West- und Ostküste und (zusammen mit anderen Unternehmen) für Linien von den Vereinigten Staaten nach Amsterdam bzw. Brüssel. Vgl. „Wirtschafts-Correspondent“, München, vom 18. September 1978. – „Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 20. September 1978. – „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 14. September 1978, S. 9.

³⁹ Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 5. Oktober 1978, S. 10. – Auch eine kanadische Fluggesellschaft will ihren interkontinentalen Charterverkehr im Frühjahr 1979 einstellen, da ihr ein aussichtsreicher Wettbewerb nicht mehr möglich erscheint. Vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 30. September 1978, S. 8.

⁴⁰ Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß bei steigendem allgemeinem Preisniveau auch bereits über ein Jahr oder länger unveränderte Flugtarife eine Senkung der realen Preise für Lufttransportleistungen bedeuten.

Handhabung der bereits seit Ende 1977 weitgehend freigegebenen Luftfrachttarife spricht eher dagegen. Allerdings kann angenommen werden, daß neben der Preisdifferenzierung im Rahmen bestehender Linienverkehre auch neuartige Liniendienste etwa von ehemaligen Chartergesellschaften eingerichtet werden, die nach dem Muster des „Skytrain“ London – New York der britischen Laker Airways⁴¹ infolge einer wenig aufwendigen Betriebsführung niedrigere Kosten als der herkömmliche Linienverkehr verursachen und somit auch zu geringeren Preisen angeboten werden können.

Qualitätsverschlechterung als unerwünschte Nebenwirkung?

Die neue Luftverkehrspolitik der Vereinigten Staaten hat vielfältige Kritik hervorgerufen. Sie richtet sich größtenteils darauf, daß zunehmend über den Preis ausgetragener Wettbewerb zu einer unerwünschten Verschlechterung der Qualität des Linienluftverkehrs führen müsse⁴². Dabei wird vor allem der gänzliche oder teilweise Fortfall folgender Qualitätsmerkmale des herkömmlichen Linienverkehrs befürchtet:

- Bedienung eines weltumspannenden Netzes, das auch zahlreiche weniger stark frequentierte und daher nur zu vergleichsweise hohen Kosten zu bedienende Strecken umfaßt,
- gegenseitige Anerkennung der Flugscheine durch alle IATA-Gesellschaften und damit Freiheit des Wechsels der Fluggesellschaft, z.B. um eine günstigere Verbindung ausnutzen zu können,
- Vorhaltung von Reservekapazitäten und weitgehende Anpassung der Flugpläne an Tage bzw. Wochen starken Verkehrsaufkommens, so daß selbst zu diesen Zeiten (Wochenende, Festtage, Sommer) der größte Teil beabsichtigter Reisettermine eingehalten werden kann.

Dieser Argumentation ist jedoch entgegenzuhalten, daß die damit angesprochenen Merkmale für große Teile der Nachfrager – d.h. vornehmlich der Reisenden aus touristischem oder sonstigem privatem Anlaß – weitgehend entbehrlich sind, da

- sich ihre Reisewünsche überwiegend auf die Hauptstrecken des Weltluftverkehrs von und nach den bekanntesten Reiseländern beschränken und die Wahl eines Urlaubszieles durchaus von den vorhandenen Flugverbindungen abhängig gemacht werden kann,
- aus ähnlichen Gründen auch Flugunterbrechungen, Wechsel der Fluggesellschaften, Umwege etc. meist nicht zwingend notwendig sind,
- in Grenzen oft auch eine Flexibilität des Reiseterrains besteht und Wartezeiten in Kauf genommen werden können.

Eine Einschränkung dieser Qualitätsmerkmale infolge intensiveren Preiswettbewerbs im Linienluftverkehr kann daher kein gültiges Argument gegen eine Verminderung staatlicher Regulierung sein. Sie ist im Gegenteil vermutlich die Voraussetzung für ein niedrigeres

⁴¹ Vgl. für eine Erörterung der Betriebsbedingungen dieses „Linienverkehrs mit vermindertem Standard“ Sichel Schmidt, a.a.O., S. 188 ff. – Ein Jahr nach Inbetriebnahme des „Skytrain“ London – New York nahmen die Laker Airways einen ähnlichen Dienst auch zwischen London und Los Angeles auf; der Ausbau dieser Linie zu einem Rund-um-die-Welt-Dienst ist beabsichtigt. Vgl. „The Guardian“, Manchester, vom 27. September 1978.

⁴² Zu dieser vor allem auch von dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa AG, Dr. Herbert Culmann, geäußerten Kritik vgl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“, Hamburg, vom 27. Juni 1978, S. 6–7. – Ähnliche Bedenken trugen mehrere amerikanische Fluggesellschaften bereits während der Hearings im amerikanischen Kongreß vor; vgl. z.B. „The Journal of Commerce“, New York, vom 5. April und vom 2. Mai 1977. – „Neue Zürcher Zeitung“, Zürich, vom 7./8. August 1977.

Kostenniveau im Luftverkehr, das erst die von privaten Nachfragern vorzugsweise gewünschten niedrigen Flugpreise dauerhaft ermöglicht. Dabei ist allerdings – gegebenenfalls auch durch verschärfte behördliche Aufsicht – darauf zu achten, daß durch Zwang zur Kostenreduzierung bei intensiviertem Wettbewerb nicht etwa die technische Sicherheit des Flugbetriebs gefährdet wird.

Abgesehen von dem Sicherheitsaspekt wird eine Reduzierung der oft sehr weit gehenden staatlichen Regulierung der Luftverkehrsmärkte – etwa im Hinblick auf die Bedienung bestimmter Strecken und die Festlegung der jeweils geltenden Flugpreise sowie der Bedingungen für Sondertarife – die Anpassung der Angebotsstruktur an die Bedürfnisse der verschiedenen Nachfragergruppen und damit den Absatz von Luftverkehrsleistungen erleichtern. Dies gilt analog auch für die im Rahmen der Reform der IATA angestrebte höhere Flexibilität der ihr angehörenden Fluggesellschaften. Einer näheren, hier nicht durchführbaren Analyse bedürfte allerdings die Klärung der Frage nach den Auswirkungen eines völligen Abbaus von Marktregulierungen im Luftverkehr. Dies ist in den Vereinigten Staaten durch den „Airline Deregulation Act“ vom Oktober 1978 vorgesehen; danach soll das CAB bis 1985 aufgelöst werden und das aus der Antitrust-Gesetzgebung folgende Verbot privater Absprachen der Fluggesellschaften im inneramerikanischen Verkehr bestehen bleiben, möglicherweise auch auf die internationalen Verbindungen mit den Vereinigten Staaten ausgedehnt werden.

1979: Weiterhin starke Expansion des Linienluftverkehrs

Für 1979 läßt die voraussichtlich im ganzen weiter fortschreitende konjunkturelle Erholung in den westlichen Industrieländern nochmals eine ähnlich starke Expansion des Linienluftverkehrs der Welt wie 1978 erwarten. Die Zuwachsrate dürfte wieder nahe an die 10 vH-Grenze heranreichen, diese allerdings wegen der verlangsamten wirtschaftlichen Entwicklung in den Vereinigten Staaten (als dem Land besonders hoher Flugreiseintensität) kaum übersteigen. Dabei ist bereits berücksichtigt, daß durch niedrigere Tarife im Linienverkehr vor allem außerhalb der Vereinigten Staaten noch zusätzliches Nachfragepotential zu erschließen sein wird, falls sich die Tendenz zu Flugpreissenkungen über Nordamerika hinaus ausdehnt. Jedoch wird der Spielraum dafür auch künftig durch Erhöhungen der Treibstoff- und Personalkosten sowie der Flughafengebühren bestimmt. Der Charterverkehr wird auch 1979 wieder erheblich weniger stark als der Linienverkehr zunehmen. Mindestens auf einzelnen Teilmärkten erscheint sogar ein absoluter Rückgang der Beförderungszahlen in dieser Betriebsform nicht ausgeschlossen.

Wichtige luftverkehrspolitische Maßnahmen der Vereinigten Staaten 1977-1978

1977

- | | |
|-------------|--|
| Jan./Febr. | Vorlage von Gesetzentwürfen zur Reform der Regulierung des Luftverkehrs im Kongreß durch Präsident Ford sowie im Senat durch die Senatoren Cannon und Kennedy. |
| 9. November | Gesetz zur Liberalisierung des Luftfrachtverkehrs verabschiedet. Danach ist das Civil Aeronautics Board (CAB) verpflichtet, auf Antrag nahezu unbegrenzte Rechte für Luftfrachtverkehre innerhalb der Vereinigten Staaten zu gewähren. Die Ablehnung vorgeschlagener Luftfrachttarife durch das CAB ist nur noch in bestimmten Ausnahmefällen (z.B. bei ungerechtfertigter Diskriminierung) möglich. |
| Dezember | Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit Belgien. Vereinbart wurden Regulierung des Charterverkehrs jeweils ausschließlich nach Vorschriften des Herkunftslandes (ohne Rücksicht auf weitergehende Bestimmungen des Ziellandes, sog. „Ursprungsland-Regel“) sowie |

Gewährung von Landerechten in Belgien an beliebig viele amerikanische Fluggesellschaften; die belgische Fluggesellschaft Sabena erhält Landerechte in Atlanta; im Linienverkehr sollen niedrigere Tarife eingeführt werden.

1978

10. März Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit den Niederlanden sieht „Ursprungsland-Regel“ für Genehmigung von Charterflügen und für Festlegung von Linientarifen sowie Verzicht auf Kapazitätsbeschränkungen vor; der niederländischen Fluggesellschaft KLM werden Landerechte in Los Angeles und einem weiteren Ort ihrer Wahl eingeräumt.
19. März Ergänzendes Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit dem Vereinigten Königreich: kürzere Vorausbuchungsfrist (21 Tage) und kleinere Mindestgruppenstärke (20 Personen) sowie Wegfall von Preiskontrollen im Charterverkehr. Der Abschluß des Abkommens ermöglicht außerdem eine Ausdehnung des Linienverkehrs zu niedrigen Preisen über die Strecke London-New York hinaus.
19. April Gesetz zur Reform der Regulierung des Luftverkehrs vom Senat verabschiedet.
23. Mai Nach neuen Richtlinien des Verkehrsministeriums sollen bei künftigen Verhandlungen der Vereinigten Staaten über internationale Luftverkehrsabkommen u.a. Intensivierung des Preiswettbewerbs, Liberalisierung des Charterverkehrs sowie Verzicht auf Frequenz- und Kapazitätsbeschränkungen angestrebt werden.
12. Juni CAB schlägt vor, die Freistellung der IATA-Tarifabsprachen im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von der Antitrust-Gesetzgebung aufzuheben.
12. Juli CAB bestimmt, daß ab Ende Juli die Vorschriften über die Größe von Chartergruppen wegfallen und Charterflüge auch in nur einer Richtung zulässig sind.
15. Juli Im Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit Israel werden die Anwendung der „Ursprungsland-Regel“ für den Charterverkehr und freie Tariffestsetzung im Linienverkehr (ab Mitte 1979) außer bei Widerspruch beider Regierungen vereinbart; die israelische Fluggesellschaft El Al erhält Landerechte in vier weiteren Städten der Vereinigten Staaten (neben New York).
- September Gesetz zur Reform der Regulierung des Luftverkehrs vom Repräsentantenhaus verabschiedet.
24. Oktober „Airline Deregulation Act“ durch Präsident Carter unterzeichnet.
- Nach diesem Gesetz
- werden noch nicht vergebene oder nicht ausgenutzte Verkehrsrechte sofort den jeweils ersten Antragstellern zugeteilt,
 - kann jede Fluggesellschaft ab 1. Januar 1979 jährlich eine neue Flugverbindung ohne besondere Genehmigung eröffnen, ab 1982 beliebig viele neue Verbindungen in Betrieb nehmen, solange nicht nachgewiesen wird, daß dies nicht im öffentlichen Interesse liegt (damit Umkehrung der Beweislast gegenüber der bisherigen Praxis),
 - wird die Gründung neuer Fluggesellschaften erleichtert,
 - dürfen die Flugpreise bis zur völligen Abschaffung der Kontrollen zunächst um 50 vH gesenkt, jedoch nur um maximal 5 vH und nur durch Anbieter erhöht werden, deren Marktanteil auf der betroffenen Route nicht über 70 vH hinausgeht,
 - wird das CAB bis 1985 bei gleichzeitiger Übertragung der verbliebenen Aufsichtsfunktionen auf andere Behörden aufgelöst.
- Oktober Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit der Bundesrepublik Deutschland. Danach soll bei der Festlegung der Flugpreise und der Genehmigung von Charterflügen die „Ursprungsland-Regel“ angewendet werden. Beliebige amerikanische Fluggesellschaften können Landerechte in der Bundesrepublik Deutschland erhalten, und die Lufthansa kann in den Vereinigten Staaten zusätzlich Atlanta, Miami, San Juan (Puerto Rico) und zwei weitere Flughäfen ihrer Wahl anfliegen.
- November In einem neuen Luftverkehrsabkommen vereinbaren die Vereinigten Staaten und Belgien, daß künftig alle Flugtarife im Verkehr zwischen beiden Ländern durch die Luftverkehrsgesellschaften (auch dritter Staaten) autonom festgesetzt werden können, solange nicht beide Regierungen widersprechen; nach Ratifizierung des Abkommens erhält die Sabena Landerechte in drei weiteren amerikanischen Städten (bisher nur in New York und Atlanta).
- November Luftverkehrsabkommen der Vereinigten Staaten mit Polen sieht u.a. die Anwendung der „Ursprungsland-Regel“ bei der Festlegung der Flugpreise vor.

Linienluftverkehr

	Gesamtverkehr			Davon			
				Internationaler Verkehr		Inlandsverkehr	
	1975	1976	1977 ^a	1976	1977 ^a	1976	1977 ^a
ICAO-Mitgliedstaaten insg. Mill.							
Beförderte Passagiere	534	576	607	118	127	458	480
Passagier-Kilometer	697 223	763 393	813 100	300 948	328 400	462 445	484 700
Sitzladefaktor (vH)	59,1	60,1	60,3	57,1	58,1	62,3	62,0
Passagier-tkm	62 514	68 640	73 110	27 398	29 890	41 241	43 220
Ladungs-tkm	19 370	21 444	23 300	13 268	14 590	8 177	8 710
Post-tkm	2 900	3 026	3 150	1 254	1 320	1 772	1 830
Gesamtleistung (tkm)	84 784	93 110	99 560	41 920	45 800	51 190	53 760
Nutzladefaktor (vH)	53,6	55,0	54,9	53,7	53,9	56,1	55,8
Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH							
Beförderte Passagiere	+ 3,7	+ 7,9	+ 5,4	+ 9,8	+ 7,7	+ 7,4	+ 4,8
Passagier-Kilometer	+ 6,2	+ 9,5	+ 6,5	+ 11,4	+ 9,1	+ 8,3	+ 4,8
Sitzladefaktor ^b	- 0,2	+ 1,0	+ 0,2	+ 1,4	+ 1,0	+ 0,7	- 0,3
Passagier-tkm	+ 6,3	+ 9,8	+ 6,5	+ 11,9	+ 9,1	+ 8,5	+ 4,8
Ladungs-tkm	+ 1,9	+ 10,7	+ 8,7	+ 14,1	+ 10,0	+ 5,6	+ 6,5
Post-tkm	+ 0,5	+ 4,4	+ 4,1	+ 3,7	+ 5,3	+ 4,9	+ 3,3
Gesamtleistung (tkm)	+ 5,1	+ 9,8	+ 6,9	+ 12,3	+ 9,3	+ 7,9	+ 5,0
Nutzladefaktor ^b	- 0,5	+ 1,4	- 0,1	+ 1,5	+ 0,2	+ 1,4	- 0,3

^aVorläufige Ergebnisse. - ^bProzentpunkte.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977).

Passagierbeförderung im internationalen Linien- und Charterverkehr

	Beförderungsleistungen			Veränderung		
	1975	1976	1977 ^a	1974/75	1975/76	1976/77
Mill. Passagierkilometer						
Linienverkehr	270 000	300 000	328 000	+ 7,9	+ 11,2	+ 9
Charterverkehr	99 000	99 900	107 200	+ 6,8	+ 0,9	+ 7
Insgesamt	369 000	399 900	435 200	+ 7,7	+ 8,4	+ 9
Anteil des Charterverkehrs (vH)	26,8	25,0	24,6	- 0,2 ^b	- 1,8 ^b	- 0,4 ^b
<u>Charterverkehr</u>						
Liniengesellschaften	37 500	39 900	39 000	+ 7,1	+ 6,4	- 2
Chartergesellschaften	61 500	60 000	68 200	+ 6,6	- 2,3	+ 14
Anteil der Chartergesellschaften (vH)	62	60	64	± 0 ^b	- 2 ^b	+ 4 ^b

^aVorläufige Ergebnisse. - ^bProzentpunkte.

Quelle: "ICAO Bulletin", Montreal, Vol. 33 (1978), No. 5. - Eigene Berechnungen.

Atlantikverkehr der IATA-Gesellschaften

	Nordatlantik ^a			Südatlantik			Mittelatlantik		
	1976	1977	1978 ^b	1976	1977	1978 ^b	1976	1977	1978 ^b
	1 000								
<u>Passagierverkehr</u>									
Linienpassagiere insg. ...	9 836	10 342	6 900	712	790	497	1 104	1 254	793
davon 1. Klasse	583	644	414	65	72	46	73	84	56
Economy-Klasse ...	9 253	9 698	6 487	648	717	451	1 031	1 170	736
Sitzplatzangebot insg. ..	16 153	17 047	10 707	1 359	1 403	854	2 036	2 265	1 426
davon 1. Klasse	1 332	1 459	944	152	156	93	186	200	135
Economy-Klasse ...	14 821	15 588	9 764	1 207	1 247	761	1 851	2 065	1 291
Sitzladefaktor insg. (vH)	60,9	60,7	64,4	52,4	56,3	58,2	54,2	55,4	55,6
1. Klasse (vH)	43,7	44,1	43,8	42,4	46,3	49,4	39,3	42,0	41,7
Economy-Klasse (vH)	62,4	62,2	66,4	53,7	57,5	59,3	55,7	56,7	57,0
Charterpassagiere	1 660	1 602	682	37	27	15	18	30	20
Passagiere insg.	11 496	11 943	7 582	750	816	512	1 122	1 294	812
	1 000 t								
<u>Frachtverkehr</u>									
Passagierflüge	285	342	225	25	29	18	27	36	26
Frachtflüge	288	313	183	14	15	9	2	2	3
Charterflüge	31	27	14	9	9	2	0	0	0
Ladung insg.	603	682	422	49	53	29	29	39	28
<u>Postverkehr</u>									
Beförderte Post	60	61	32	3	3	2	3	3	2
	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in vH								
<u>Passagierverkehr</u>									
Linienpassagiere insg. ..	+ 11,0	+ 5,1	+ 19,6	- 11,5	+ 10,9	+ 14,2	+ 2,7	+ 13,6	+ 17,1
davon 1. Klasse	+ 13,2	+ 10,5	+ 15,7	+ 11,7	+ 12,3	+ 15,0	+ 12,5	+ 14,7	+ 20,1
Economy-Klasse ...	+ 10,8	+ 4,8	+ 19,9	- 13,3	+ 10,7	+ 14,1	+ 2,0	+ 13,5	+ 16,9
Sitzplatzangebot insg. ..	+ 4,6	+ 5,5	+ 11,3	+ 6,8	+ 3,3	+ 6,1	+ 6,1	+ 11,2	+ 12,3
davon 1. Klasse	+ 4,4	+ 9,5	+ 16,1	+ 25,3	+ 2,7	+ 3,1	+ 9,0	+ 7,5	+ 18,5
Economy-Klasse ...	+ 4,7	+ 5,2	+ 10,8	+ 4,8	+ 3,4	+ 6,5	+ 5,9	+ 11,6	+ 11,6
Sitzladefaktor insg. ^c	+ 3,5	- 0,2	+ 4,5	- 10,9	+ 3,9	+ 4,1	- 1,9	+ 1,2	+ 2,3
1. Klasse ^c	+ 3,3	+ 0,4	- 0,2	- 5,2	+ 3,9	+ 5,1	+ 1,2	+ 2,7	+ 0,5
Economy-Klasse ^c ...	+ 3,5	- 0,2	+ 5,0	- 11,2	+ 3,8	+ 4,1	- 2,1	+ 1,0	+ 2,5
Charterpassagiere	+ 27,2	- 3,5	- 22,1	- 1,5	- 29,0	+ 8,7	- 17,6	+ 68,3	+ 28,2
Passagiere insg.	+ 13,1	+ 3,9	+ 14,1	- 11,1	+ 8,9	+ 14,0	+ 2,3	+ 14,4	+ 17,3
<u>Frachtverkehr</u>									
Passagierflüge	+ 15,2	+ 20,0	+ 23,5	+ 25,8	+ 14,6	+ 17,8	+ 11,5	+ 34,0	+ 34,7
Frachtflüge	+ 1,0	+ 8,8	+ 6,6	+ 3,9	+ 7,0	+ 7,8	+ 16,3	+ 3,3	+ 139,4
Charterflüge	+ 25,1	- 10,8	- 21,1	.	- 7,0	- 73,6	- 18,1	+ 253,6	- 74,8
Ladung insg.	+ 8,3	+ 13,1	+ 13,6	+ 41,1	+ 8,3	- 4,0	+ 11,7	+ 32,2	+ 39,8
<u>Postverkehr</u>									
Beförderte Post	+ 4,0	+ 0,4	- 4,0	+ 11,6	+ 8,2	+ 5,1	+ 6,0	+ 6,3	+ 11,0

^aEinschließlich der nicht zur IATA gehörenden Nurfachgesellschaft Seaboard World Airlines. - ^bJanuar bis Juli; Veränderungsdaten gegenüber dem entsprechenden Zeitraum von 1977. - ^cProzentpunkte.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977). - Pressemitteilung der IATA, Geneva. - Eigene Berechnungen.

Marktanteile im nordatlantischen Passagierluftverkehr

	1975		1976		1977		1978 ^a	
	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH	Mill. Passagiere	in vH
IATA-Linienverkehr	8,86	71,4	9,84	71,1	10,34	68,4	6,90	.
Nicht-IATA-Linienverkehr ^b	0,30	2,4	0,32	2,3	0,36	2,4	.	.
IATA-Charterverkehr	1,31	10,5	1,66	12,0	1,60	10,6	0,68	.
Nicht-IATA-Charterverkehr ^b	1,95	15,7	2,02	14,5	2,82	18,6	.	.
Insgesamt	12,42	100,0	13,83	100,0	15,12	100,0	.	.

^aJanuar bis Juli. - ^bGeschätzt.

Quelle: IATA, World Air Transport Statistics, Geneva, No. 22 (1977). - Pressemitteilung der IATA, Geneva.

Betriebsergebnisse im Weltluftverkehr^a

	1975	1976	1977 ^b	Veränderung		
				1974/75	1975/76	1976/77
	Mill. US-\$			vH		
<u>Betriebseinnahmen</u>						
Passagiere	30 174	34 212	.	+ 16,9	+ 13,4	.
Luftfracht	4 196	4 762	.	+ 14,8	+ 13,5	.
Luftpost	796	822	.	+ 3,7	+ 3,3	.
Linienverkehr insgesamt	35 166	39 796	.	+ 16,3	+ 13,2	.
Charterverkehr ^c	1 612	1 852	.	+ 9,4	+ 14,9	.
Außerordentliche Erträge	1 531	1 752	.	+ 11,7	+ 14,4	.
Betriebseinnahmen insgesamt	38 309	43 400	49 000	+ 15,8	+ 13,3	+ 12,9
<u>Betriebsausgaben</u>						
Flugbetrieb	12 215	13 081	.	+ 17,2	+ 7,1	.
Wartung und Überholung	4 688	5 167	.	+ 14,2	+ 10,2	.
Abschreibung und Amortisierung	3 065	3 296	.	+ 12,4	+ 7,5	.
Bodenkosten ^d	6 351	7 068	.	+ 16,0	+ 11,3	.
Passagier-Service	3 514	3 885	.	+ 15,1	+ 10,6	.
Verkauf und Absatzförderung	5 491	6 717	.	+ 21,7	+ 22,3	.
Verwaltungs- u. a. Kosten	2 255	2 629	.	+ 13,6	+ 16,6	.
Betriebsausgaben insgesamt	37 579	41 244	46 000	+ 16,4	+ 9,8	+ 11,5
<u>Betriebsergebnis</u>	+ 730	+ 2 156	+ 3 000	- 7,8	+ 195,3	.
Anteil des Betriebsergebnisses an den gesamten Betriebseinnahmen (vH)	+ 1,9	+ 5,2	+ 6,1	- 0,5 ^e	+ 3,3 ^e	.
Durchschnittliche Einnahmen je verkauften tkm	49,6 ^f	50,3 ^f	53,1 ^f	+ 10,7	+ 1,4	+ 5,6
Durchschnittliche Ausgaben je angebotenen tkm	24,9 ^f	25,2 ^f	26,5 ^f	+ 9,2	+ 1,2	+ 5,2
Durchschnittliche Ausgaben je verkauften tkm	48,7 ^f	47,8 ^f	49,8 ^f	+ 11,4	- 1,8	+ 4,2

^aLinien- und Charterverkehr der Luftgesellschaften 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 Bulletin", Montreal, Vol. 33 (1978), No. 5. - ICAO, Annual Report of the Council - 1976, Montreal.