

Sichelschmidt, Henning

Article — Digitized Version

Weltluftverkehr im Sog der Rezession

Die Weltwirtschaft

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Sichelschmidt, Henning (1982) : Weltluftverkehr im Sog der Rezession, Die Weltwirtschaft, ISSN 0043-2652, Springer, Heidelberg, Iss. 2, pp. 161-170

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/3541>

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 im Sog der Rezession

Von Henning Sichelschmidt

Die Rezession in den Industrieländern wirkte sich verstärkt auf den Weltluftverkehr aus¹. Der Personenverkehr, der sich in den Jahren 1978 und 1979 sehr dynamisch, aber schon 1980 nur noch abgeschwächt entwickelt hatte, nahm 1981/82 kaum noch zu. Auf den wichtigen Nordatlantik-Routen verlagerte sich die Nachfrage von Linien- zu Charterflügen, nachdem eine größere Linienfluggesellschaft, die mit sehr preisgünstigen Angeboten einen beachtlichen Marktanteil erreicht hatte, ihren Flugbetrieb eingestellt hatte. Im Einklang damit wurde 1982 die Personenbeförderung im Charterverkehr kräftig ausgeweitet. Ebenso wie der Personenverkehr spiegelte insgesamt auch die Entwicklung des Frachtsektors die Rezession in den Industrieländern wider: Die Transportleistungen stiegen 1982 kaum noch an und blieben bei bedeutenden amerikanischen Unternehmen sogar erheblich hinter denen des Vorjahres zurück.

Trotz der verstärkten Bemühungen, unrentable Flüge aufzugeben und leistungsfähigere Flugzeuge einzusetzen, ließ der Kostendruck bei den Fluggesellschaften kaum nach. Da es überwiegend nicht möglich war, nennenswerte Preiserhöhungen auf den Märkten durchzusetzen, wiesen im Verlauf von 1982 die Fluggesellschaften insgesamt größere finanzielle Betriebsverluste als im Vorjahr aus. Dieser Entwicklung, die sicherlich nicht nur Ausdruck konjunktureller, sondern vor allem auch struktureller Probleme ist, wird nur Einhalt geboten werden können, wenn weltweit die Voraussetzungen für eine bessere Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage auf den Luftverkehrsmärkten geschaffen und die vorhandenen Überkapazitäten beseitigt werden. Dazu könnte die Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere der Abbau hinderlicher administrativer Reglementierungen, einen Beitrag leisten. In den Vereinigten Staaten hat die 1978 begonnene Liberalisierung der Märkte dazu geführt, daß die Unternehmen ihr Verkehrsangebot stärker differenzieren und eine flexible, marktgerechte Preispolitik betreiben konnten. Der erheblich intensivierete Wettbewerb dürfte auf längere Sicht die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems steigern.

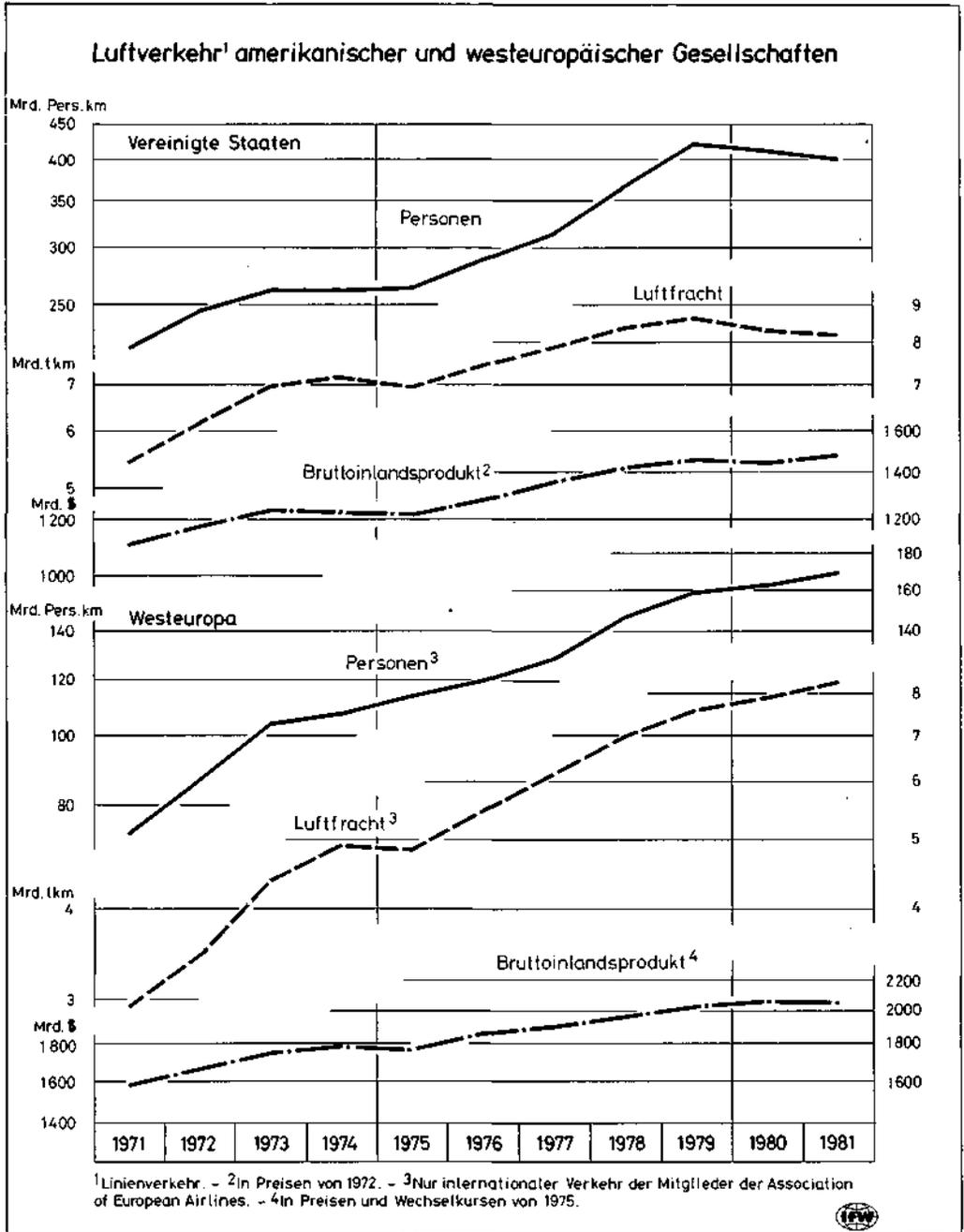
Nur noch geringe Zunahme der Personenbeförderung im Linienverkehr

Rezessionsbedingt expandierte die Nachfrage im Personen-Linienverkehr nur noch in sehr geringem Maße. Das gilt insbesondere für die westeuropäischen Fluggesellschaften, die einen Anteil am Weltluftverkehr von etwa 16 vH haben². Im Zeitraum von Januar bis

¹ Diese Analyse stützt sich im wesentlichen auf folgende Quellen: International Civil Aviation Organization (ICAO), ICAO-Bulletin, Montreal. - International Air Transport Association (IATA), World Air Transport Statistics, Genf. - IATA, Air Transport: Developments and Economic Conditions, Genf. - Civil Aeronautics Board (CAB), Air Carrier Traffic Statistics, Washington. - CAB, Air Carrier Financial Statistics, Washington. - Air Transport World, Stamford, Conn. - Pressemitteilungen der Association of European Airlines (AEA), Brüssel. - Interavia, Genf. - Geschäftsberichte der American Airlines, Dallas, Tex.; Delta Air Lines, Atlanta, Ga.; United Airlines, Chicago, Ill.; USAir, Washington.

² Diese Quote bezieht sich auf den Verkehr der Mitglieder der Association of European Airlines (AEA), die 1980 im Passagier- und im Luftfrachtsektor rd. 90 vH des gesamten Linienluftverkehrs der westeuropäischen Länder bestritten. Alle folgenden Angaben zum Verkehr der westeuropäischen Fluggesellschaften gelten allerdings nur für den internationalen Verkehr der AEA-Mitglieder, der 1980 neun Zehntel ihrer gesamten Transportleistungen ausmachte.

Schaubild 1



Oktober 1982 lagen die Verkehrsleistungen dieser Gesellschaften nur noch um 1 vH über denen in der entsprechenden Vorjahrszeit (1981: 3,9 vH, Tabelle 26st); wie sehr sich die Marktlage verändert hat, wird daran deutlich, daß im Durchschnitt der siebziger Jahre eine jährliche Zuwachsrate von knapp 10 vH erreicht wurde (Schaubild 1). Während 1982 die Transportleistungen auf dem europäischen Streckennetz stagnierten, wurde der interkontinentale Verkehr um 1,4 vH ausgeweitet, nach 4,4 vH im Vorjahr. Diese Abschwächung

beruhte vor allem auf der sich verstärkenden wirtschaftlichen Rezession in den westlichen Industrieländern. Außerdem spielte eine Rolle, daß der amerikanische Dollar aufgewertet wurde und sich deshalb USA-Reisen für Westeuropäer verteuerten. Auf den Flügen der westeuropäischen Gesellschaften nach den Vereinigten Staaten wurden im ersten Halbjahr 1982 weniger europäische Touristen als in der entsprechenden Vorjahrszeit gezählt. Das gesamte Passagieraufkommen der westeuropäischen Fluggesellschaften auf den Nordatlantik-Routen, auf denen mehr als zwei Fünftel aller Fluggäste im interkontinentalen Verkehr der westeuropäischen Unternehmen befördert werden, schrumpfte gegenüber dem Vorjahr um rund 1 vH (Januar bis Juli).

Der Personenverkehr der amerikanischen Liniengesellschaften bot indessen ein abweichendes Bild. Anders als bei den westeuropäischen Unternehmen hatten die Verkehrsleistungen 1980 und 1981 deutlich abgenommen, bevor sich danach eine stabilisierende Tendenz durchsetzte. Im ersten Halbjahr 1982 wurde ein etwa 3 vH höheres Verkehrsaufkommen registriert, wobei die National Carriers, die sich in den vergangenen Jahren als besonders flexibel erwiesen haben (Marktanteile 1978: 6,5 vH, 1981: 11 vH), erheblich besser abschnitten als die Major Carriers. Zu dem Tendenzwandel auf der Nachfrageseite trugen einmal die Steuersenkungen bei, die 1982 einen Anstieg der realen verfügbaren Einkommen zur Folge hatten. Zum anderen waren auch partielle Preissenkungen von Einfluß. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Auswirkungen des amerikanischen Fluglotsenstreiks, der ab August 1981 die Flugsicherung beeinträchtigt hatte. Um eine Überlastung des Kontrollsystems zu vermeiden, war die Zahl der möglichen Ankünfte und Abflüge auf 22 großen amerikanischen Flughäfen begrenzt worden. Weil sie befürchteten, Start- und Landetermine an andere Unternehmen zu verlieren und bei einem Wiederanziehen der Konjunktur die Zahl ihrer Flüge nicht wieder steigern zu können, wagten es manche Fluggesellschaften im Winter 1981/82 nicht, schwach ausgelastete Linienflüge einzustellen. Statt dessen versuchte man, die Auslastung der Flugzeuge auf den Hauptstrecken durch Preissenkungen zu verbessern.

Wirft man einen Blick auf die Beförderungsleistungen in den einzelnen Verkehrsrelationen, so ist auffallend, daß die Zahl der Passagiere auf den Nordatlantik-Routen in den ersten sieben Monaten 1982 um 4 vH geringer war als in der entsprechenden Vorjahrszeit (1981 Zunahme um 5 vH; Tabelle 27*). Während der Marktanteil der europäischen Unternehmen im Verlauf von 1982 um gut 3 Prozentpunkte auf 51 vH sank, konnten die nordamerikanischen Anbieter ihre Marktstellung festigen. Dabei wirkte sich offenbar aus, daß die britische Gesellschaft Laker Airways, die 1981 noch mit fast 5 vH zum Nordatlantik-Verkehr beigetragen hatte, Anfang 1982 in Konkurs ging. Davon dürften insbesondere diejenigen amerikanischen Fluggesellschaften profitiert haben, die sich im Nordatlantik-Verkehr auf ähnliche Niedrigpreis-Angebote spezialisiert haben.

Im Unterschied zum Nordatlantik-Verkehr expandierte die Personenbeförderung auf den Strecken nach Zentralamerika, dem nördlichen Südamerika und der Karibik; 1982 flogen auf diesen Routen mit den Maschinen der IATA-Gesellschaften etwa 10 vH mehr Personen (Vorjahr: 4 vH). Bestimmend dafür war u.a., daß einzelne Preise gesenkt und ergänzende Direktflüge eingerichtet wurden. Im Südatlantik-Verkehr bot sich indessen ein anderes Bild: Das Verkehrsaufkommen schrumpfte hier deutlich, nachdem noch im Vorjahr eine Zunahme von 4 vH erzielt werden konnte.

Der Personenverkehr auf den Routen nach den ostasiatischen Ländern und innerhalb dieser Region, auf den 1981 etwa ein Fünftel des internationalen Passagierverkehrs der IATA entfiel, expandierte 1981 relativ kräftig. Im Verlauf von 1982 dürfte die Personenbeförde-

rung zwar weiterhin stärker als in den übrigen Verkehrsgebieten, aber doch deutlich langsamer als im Vorjahr zugenommen haben. Darauf deutet die ausgeprägte Konjunkturschwäche in Japan hin. Auf den Linienverbindungen mit Westeuropa wurde die Entwicklung des Verkehrsaufkommens außerdem durch die Rezession in dieser Region gedämpft.

Der Luftfrachtverkehr geriet 1982 zunehmend in den Sog der Rezession. Von den amerikanischen Major Carriers wurden in den ersten sieben Monaten 1982 etwa 4–5 vH und von den National Carriers etwa 0,5 vH weniger Frachtgüter (in tkm) geflogen als in der entsprechenden Vorjahrszeit. Die Verkehrsleistungen der westeuropäischen Fluggesellschaften, die zu etwa 90 vH auf interkontinentalen Linienflügen erbracht werden, waren im Durchschnitt der ersten drei Quartale 1982 kaum größer als im Vorjahr; 1981 hatten sie noch um 5,5 vH zugenommen. Auch beim Frachtverkehr zeigte sich, daß die Nachfrage auf den Nordatlantik-Routen besonders konjunkturreagibel ist. Der zu beobachtende Rückgang der Frachtbeförderung über den Nordatlantik um 2 vH (Januar bis Juli) resultierte daraus, daß der Verkehr in östlicher Richtung um 11 vH (Vorjahr: 4 vH) zurückging, während in westlicher Richtung 11 vH (14 vH) mehr Güter transportiert wurden. Zu dieser divergierenden Entwicklung dürfte vor allem die Dollaraufwertung wesentlich beigetragen haben.

Trendwende im Charterverkehr?

Im Verlauf von 1982 hat der Charterverkehr auf den Nordatlantik-Strecken wieder zugenommen. Der Anstieg im Personenverkehr (erstmalig seit 1977) belief sich auf nicht weniger als 23 vH und im Luftfrachtverkehr auf 10 vH (jeweils Januar bis Juli). Ob sich damit eine Umkehr des bislang besonders im Passagiersektor steil abwärtsgerichteten Trends im Nordatlantik-Charterverkehr (Abnahme um rund 60 vH in den Jahren 1977–1981) abzeichnet, läßt sich noch nicht beurteilen. Im Nordatlantik-Verkehr hat sich die Nachfrage u.a. infolge des Ausscheidens der Laker Airways, eines bedeutenden Anbieters billiger Flüge, vom Linienverkehr wieder zurück zum Charterverkehr verlagert; dieser Faktor könnte künftig an Einfluß verlieren. Auch ist darauf hinzuweisen, daß unverändert eine Reihe von Liniengesellschaften preisgünstige Linientarife anbieten und mit den Chartergesellschaften konkurrieren; das gilt nicht nur für die Nordatlantik-Routen, sondern u.a. auch für den Südatlantik-Verkehr.

Zunehmende Verluste bei den Fluggesellschaften

Im ersten Halbjahr 1982 hat sich die Schere zwischen den Verkaufserlösen und den Kosten bei einer Reihe von Fluggesellschaften weiter geöffnet. Wie unterschiedlich die Ertragslage bei den einzelnen Unternehmen ist, zeigt sich u.a. daran, daß von dem Gesamtdefizit der IATA-Gesellschaften (1981 auf rd. 1,1 Mrd. \$ geschätzt) allein 90 vH auf nur sechs Fluggesellschaften – mit einem Anteil an den IATA-Verkehrsleistungen von nur 26 vH (einschließlich Charterverkehr) – entfielen. Läßt man die amerikanischen IATA-Mitglieder außer Betracht, reduziert sich das Defizit auf 0,45 Mrd. \$, das zu etwa 80 vH von nur drei europäischen Fluggesellschaften stammt. Auch bedarf es des Hinweises, daß den Defiziten einzelner Unternehmen beträchtliche Überschüsse anderer Gesellschaften gegenüberstehen, so daß das von der IATA ausgewiesene Gesamtdefizit nur bedingt aussagefähig ist.

Insgesamt gesehen hat sich die Rentabilität des Weltluftverkehrs gegenüber der zweiten Hälfte der siebziger Jahre verschlechtert. Dazu hat wesentlich beigetragen, daß die Kapazitätsauslastung der Linienfluggesellschaften Anfang der achtziger Jahre durch konjunkturbedingte Nachfrageausfälle vermindert wurde. Besonders im Linienverkehr wirken sich Auslastungsschwankungen unmittelbar auf die Gewinne bzw. Verluste aus. Aufgrund der Bindung an Flugpläne stehen einer geringeren Zahl verkaufter Flugscheine kurzfristig kaum

Einsparungen auf der Kostenseite gegenüber, solange die Anbieter nicht die Zahl der Flüge vermindern. In den vergangenen Jahren versuchten denn auch verschiedene Fluggesellschaften auf den Nachfragerückgang zu reagieren, indem sie ihre Flugpläne einschränkten. In Verbindung damit nahm bei den IATA-Gesellschaften – nur für diese liegen umfassende Angaben vor – die zeitliche Auslastung der Flugzeuge ab; bei einem nahezu unveränderten Flugzeugbestand wurden 1981 über 5 vH weniger Stunden als 1980 geflogen. Diese Anpassung ermöglichte es aber, die variablen Kosten, wie vor allem die Ausgaben für Treibstoffe und Start- und Landegebühren, zu senken. Der Nutzladefaktor, der die Auslastung nur der tatsächlich durchgeführten Linienflüge wiedergibt, ist 1981 leicht gestiegen. Im Verlauf von 1982 hat sich diese Entwicklung zumindest im Inlandsverkehr der amerikanischen Major Carriers und auf den interkontinentalen Diensten der westeuropäischen Fluggesellschaften fortgesetzt.

Verschärfter Anpassungszwang nach Liberalisierung in den Vereinigten Staaten

Die gegenwärtige Rezession in der Weltwirtschaft hat die Anpassungszwänge bedeutend verschärft, die die luftverkehrspolitischen Reformen, die von den Vereinigten Staaten ausgingen, und die starke Verteuerung der Treibstoffe für die Fluggesellschaften in den Jahren 1978–1981 mit sich brachten. Im folgenden soll analysiert werden, mit welchen Mitteln die amerikanischen Unternehmen auf die veränderten Grundlagen ihrer Tätigkeit reagierten und welchen Erfolg sie dabei hatten.

Die neue Luftverkehrspolitik der Vereinigten Staaten, die 1977 begann, hat die Luftverkehrsmärkte liberalisiert, den Marktzugang erleichtert und den Wettbewerb in diesem früher weitgehend behördlich regulierten Verkehrszweig gefördert. Für die Fluggesellschaften ist damit ein erheblich größerer Freiraum für ihre unternehmerischen Dispositionen geschaffen worden. Sie sind nicht mehr darauf beschränkt, lediglich Qualitätswettbewerb auf behördlich festgelegten Routen zu betreiben. Andererseits können Kostensteigerungen – wie etwa die Erhöhung der Treibstoffkosten – angesichts der veränderten Wettbewerbsbedingungen nicht mehr automatisch über höhere Preise auf die Nachfrager abgewälzt werden, da Tarifierhöhungen nicht mehr behördlich verfügt werden können. Die Befürworter der Reformen erwarteten eine durchgreifende Rationalisierung des Angebots von Luftverkehrsleistungen, niedrigere Kosten für den Benutzer und eine höhere Effizienz des Verkehrssystems.

Die Fluggesellschaften können sich den neuen Wettbewerbsverhältnissen anpassen, indem sie

- das vorhandene Angebot besser als bisher üblich auslasten,
- die Kosten bei gegebener Kapazität senken,
- ihr Angebot vorsichtiger, d.h. unter sorgfältigerer Berücksichtigung der Absatzmöglichkeiten, verändern.

Kurz- wie langfristigen Zielen dienen vor allem die teilweise bereits erwähnten Preissenkungen auf stark frequentierten Routen. Schon vor der konjunkturbedingten Abschwächung der Nachfrage bemühten sich die Fluggesellschaften, die Auslastung der planmäßig eingesetzten Flugzeuge durch Beförderung zusätzlicher Passagiere zu steigern, um einen höheren Kostendeckungsgrad zu erreichen. Zu diesem Zweck versuchen sie, auch auf lange Sicht weitere Teilmärkte dadurch für den Luftverkehr zu erschließen, daß zusätzliche Preiskategorien für besondere Nachfragergruppen – Touristen und andere Privatreisende – eingeführt wurden, wobei die sogenannten Regeltarife mehr oder weniger weit unterschritten wurden. (Im Durchschnitt sind die Flugpreise allerdings in den Jahren seit 1977 beträchtlich gestie-

gen.) Die Tarifstruktur umfaßt gegenwärtig eine breite Staffelung verschieden hoher Tarife mit unterschiedlichen Bedingungen, die jeweils auf die unterschiedlichen Nachfrageelastizitäten der verschiedenen Käufergruppen abgestellt sind. Vor 1978 war eine solche Preispolitik oft am Widerstand der amerikanischen Aufsichtsbehörden gescheitert, die darin eine Diskriminierung derjenigen Nachfragergruppen sahen, für die solche niedrigen Preise nicht galten. Der Zwang, die vorhandenen Kapazitäten möglichst gut auszunutzen, veranlaßte die amerikanischen Unternehmen, mit neuen Vertragsbedingungen bei stark verbilligten Flugpreisen zu experimentieren. Dadurch soll nicht, wie bisher, in erster Linie eine Abwanderung der Fluggäste von höheren zu niedrigeren Tarifkategorien verhindert werden, sondern es wird angestrebt, die Betriebsbedingungen der Fluggesellschaften unmittelbar zu verbessern. Die Bestimmungen sehen vor, daß die Flugscheine einige Tage vor Reiseantritt gekauft und bezahlt werden müssen. Bei Nichtinanspruchnahme ist eine Rückgabe an die Fluggesellschaft nicht möglich (zulässig ist der Verkauf an andere Fluggäste). Abgesehen von dem Liquiditätsvorteil wälzt die Fluggesellschaft dabei – gegen einen beträchtlichen Preisnachlaß – das Risiko der Nichtinanspruchnahme einmal gebuchter Plätze auf den Käufer ab. Zugleich soll das Vorhalten von Kapazitäten, das Vorbedingung für die bisherige kurzfristige Dispositionsfreiheit des Fluggastes war, dort überflüssig werden, wo solche Flexibilität von diesem nicht gewünscht wird.

Die Kosten der Flugleistungen müssen infolge des verschärften Wettbewerbs auf den liberalisierten Luftverkehrsmärkten mehr denn je so niedrig wie möglich gehalten werden. Teilweise hatte die Einschränkung behördlicher Aufsichtsbefugnisse aber auch erst die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Kosten einzelner Unternehmen wie des Luftverkehrssystems im ganzen zu senken. Hierzu wurden

- die Streckennetze gestrafft,
- der Personalbestand gesenkt und die Gehälter des Personals gekürzt,
- der Aufwand für Nebenleistungen bei der Beförderung sowie für Buchungen, Flugscheinverkauf und allgemeine Verwaltung beschränkt,
- der Zinsaufwand reduziert,
- möglichst kostensparende Flugzeugtypen eingesetzt.

Neben solchen schon kurzfristig möglichen und wirksamen Maßnahmen wurden auch kapazitätsorientierte, langfristige Schritte unternommen.

Im Rahmen der Liberalisierung machten die amerikanischen Unternehmen von der Möglichkeit Gebrauch, unrentabel gewordene Fluglinien einzustellen sowie neue Verbindungen aufzunehmen. Die größeren Unternehmen forcierten den Langstreckenverkehr auf Kosten der kürzeren Routen. So verringerten die ehemaligen Trunk Carriers – heute in der Gruppe der Major Carriers aufgegangen – z.B. von August 1978 bis August 1980 ihr Angebot von Flugreisen auf Entfernungen unter 500 Meilen (gut 800 km) um über 1 000 Flüge je Tag, während längere Strecken etwas häufiger bedient wurden. Die früheren Local Service Carriers – jetzt teils Major, teils National Carriers –, die im Rahmen der bis 1978 behördlich fixierten Arbeitsteilung nur die kürzeren Strecken bedienten, strichen auf Entfernungen unter 200 Meilen (gut 320 km) über 500 Flüge je Tag. Auf Entfernungen von 200 bis 500 Meilen blieben die Flugfrequenzen nahezu unverändert, und auf längeren Strecken (bis 1 000 Meilen) nahmen diese zu.

Der Verkehr auf den kurzen Strecken wurde jedoch meistens nicht gänzlich eingestellt, sondern von anderen, darauf spezialisierten Anbietern übernommen. Kleinere, dem begrenzten Fluggastaufkommen besser angepaßte Flugzeuge ermöglichen es oft sogar, diese

Strecken häufiger als früher zu bedienen. Bisweilen wurde eine enge Zusammenarbeit mit einem der Major Carriers vertraglich gesichert. Überdies beschränken sich die Major und National Carriers nicht nur auf die Hauptstrecken des amerikanischen Luftverkehrs, wie es von Gegnern einer Liberalisierung oft befürchtet wurde und wird. Der Wettbewerb – vor allem mit niedrigen Preisen – ist zwar auf den Hauptstrecken am intensivsten; es wurden aber auch zahlreiche neue Direktverbindungen auf weniger stark beflogenen Routen eingerichtet. Viele Gesellschaften nahmen vorzugsweise Liniendienste von und nach den südlichen Bundesstaaten auf; neben dem Wunsch, an der wirtschaftlichen Expansion dieses Gebietes teilzuhaben, hat dabei auch das Bemühen eine Rolle gespielt, saisonale Schwankungen des Verkehrsaufkommens im nördlichen Teil der Vereinigten Staaten auszugleichen.

Die Auswahl neuer Routen orientiert sich oft am sogenannten „Nabe-und-Speiche“-System: Ein oder mehrere zentral gelegene Flugplätze werden durch speichenförmig angeordnete Fluglinien mit anderen Plätzen verbunden. Dies bietet den Fluggesellschaften Vorteile beim Absatz ihrer Leistungen. Die zentralen Flugplätze bilden zweckmäßig auch den Sitz der Verwaltung und den Einsatzort für Personal und Flugzeuge; alle Kapazitäten können bei Bedarf leicht von einer Strecke zur anderen verlagert werden. Mit relativ geringem Flugzeugeinsatz lassen sich zahlreiche Kombinationen von Abgangs- und Zielorten jeweils mit nur einmaligem Umsteigen bedienen³. Im Gegensatz dazu waren die Unternehmen früher auf die ihnen behördlich zugewiesenen Strecken beschränkt.

Der seit 1978 verschärfte Wettbewerb im amerikanischen Luftverkehr und der zunehmende Kostendruck veranlaßten viele Unternehmen auch, ihre Personalkosten zu senken. Obwohl mehrere Unternehmen neu gegründet wurden, nahm der Personalbestand bei den amerikanischen Fluggesellschaften bereits 1981 im Vergleich zum Vorjahr um 21 000 Mitarbeiter oder knapp 6 vH ab. Diese Entwicklung dürfte sich 1982 fortgesetzt haben. Dafür waren allerdings auch konjunkturelle Gründe bestimmend; die Zahl der Beschäftigten ist auch in ähnlichen Rezessionsphasen (1971 und 1974/75) merklich zurückgegangen. Zu den Wirkungen der Liberalisierung gehört ferner der Abbau produktivitätshemmender Arbeitsvorschriften. Auch dieser wurde verschiedentlich explizit mit dem Wettbewerb neuer Anbieter begründet. Diese haben zum Teil erheblich niedrigere Personalaufwendungen je Angestellten (bei oftmals höherer Arbeitsproduktivität) als die etablierten Fluggesellschaften. Bei den westeuropäischen Fluggesellschaften wurde die Zahl der Mitarbeiter 1981 überhaupt erstmals seit langem reduziert, nachdem sie in den siebziger Jahren stets angestiegen war und 1980 im Vergleich zu 1979 stagniert hatte.

In einzelnen gefährdeten amerikanischen Unternehmen wurden ferner die Bezüge des Personals gekürzt (maximal um 10 vH), und es wurde auf eine größere lohnpolitische Flexibilität hingewirkt. So boten mehrere Fluggesellschaften ihren Mitarbeitern bei Gehaltskürzungen an, sie nach einer Verbesserung der Ertragslage am Gewinn zu beteiligen. Verschiedentlich wurde auch eine Kapitalbeteiligung der Arbeitnehmer eingeführt; dazu kam es in den Vereinigten Staaten besonders in neugegründeten Unternehmen, die auf diese Weise zugleich einen Teil ihres Kapitalbedarfs deckten. Die Mitarbeiter dieser – an dem schnellen Wachstum ihrer Verkehrsleistungen gemessen oft sehr erfolgreichen – jungen Unternehmen sind zudem vielfach nicht gewerkschaftlich organisiert. Anscheinend wird zum Teil auch länger und härter gearbeitet als in den älteren Unternehmen, wo unter dem Schutz der administrativen Wettbewerbsbeschränkung und Preisfixierung häufig besonders aufwendige Sonderabmachungen mit den Gewerkschaften getroffen worden waren. Zudem werden

³ Vgl. Ivor P. Morgan, *Route Strategies*. In: John R. Meyer u.a., *Airline Deregulation – The Early Experience*. Boston, Mass., 1981, S. 94.

z.B. traditionelle Vergütungszuschläge, die früher mit der besonderen Schwierigkeit etwa von Nachtflügen begründet worden waren, nicht mehr gezahlt.

Weiterhin versuchen die Luftverkehrsunternehmen, ihre Kosten durch organisatorische Veränderungen z.B. im Vertriebssystem herabzusetzen. Verschiedentlich wurde darauf verzichtet, eigene Buchungsbüros für den Publikumsverkehr zu unterhalten, und statt dessen ein telefonisches Buchungssystem eingeführt oder der Flugscheinverkauf selbständigen Reisebüros übertragen. Andere Unternehmen vereinfachen ihre Abrechnungen, indem sie sich auf wenige Tarifarten beschränken und auf die Ausgabe durchgehender Flugscheine im Verkehr mit anderen Fluggesellschaften verzichten. - Zur Beschaffung liquider Mittel verkauften verschiedene Firmen Flugzeuge, so auch an Finanzierungsgesellschaften, von denen diese anschließend wieder zurückgemietet wurden.

Anpassungsvorgänge vollzogen sich unter dem Druck des Wettbewerbs schließlich auch beim Einsatz der Flugzeuge. Ältere Strahltriebwerke mit relativ hohem spezifischem Treibstoffverbrauch wurden seit 1979 beschleunigt aus dem Verkehr gezogen. Ihr Bestand nahm in den Vereinigten Staaten im Zeitraum 1979-1981 von 175 auf 129 Maschinen (Boeing 707) bzw. von 184 auf 139 Flugzeuge (DC-8) ab. Die Verwendung treibstoffsparender Flugzeuge und andere Maßnahmen bewirkten z.B. bei den Delta Air Lines, daß das Angebot an Sitzplatzmeilen je Einheit verbrauchten Treibstoffs 1981 gegenüber 1979 um etwa 15 vH, gegenüber 1974 sogar um ein Viertel gesteigert werden konnte.

Zu den kapazitätsbezogenen Veränderungen im Gefolge der „neuen Politik“ gehören ferner die Bestellungen neuer Flugzeuge. Die Investitionspolitik der amerikanischen Fluggesellschaften erhielt durch die Liberalisierung der Märkte zunächst starke Impulse. Nachdem die Aussicht auf stärkeres Wachstum und leichteren Marktzugang zu einem kräftigen Auftragsboom geführt hatte, dürften die Flugzeugbestellungen in letzter Zeit zurückgegangen sein. Die Zahl der noch nicht ausgelieferten Flugzeuge hat seit 1980 fortlaufend abgenommen. Sie sank von 452 Maschinen (1. Juni 1979) bis zum 1. April 1982 auf nur noch 360 Stück. Besonders stark nahmen die Aufträge für Großraumflugzeuge ab; dagegen stieg die Zahl der Bestellungen mittelgroßer Flugzeuge (Boeing 737-200, McDonnell-Douglas DC-9-80) noch bis Mitte 1981 an. Dies steht im Einklang mit der Beobachtung, daß die Liberalisierung besonders die kleinen und mittelgroßen Fluggesellschaften begünstigt, die neue Verbindungen vor allem auch außerhalb der Hauptstrecken mit hohem Verkehrsaufkommen - das allein den wirtschaftlichen Einsatz von Großflugzeugen zuläßt - einrichteten. Neugegründete Unternehmen beschränken sich oft auf einen einzigen Flugzeugtyp mittlerer Größe. Die Entwicklung der Auftragsbestände deutet somit darauf hin, daß vor allem die bisherigen Anbieter von Luftverkehrsleistungen ihre Bestellungen vermindert haben. Offenbar hat die Liberalisierungspolitik in den Vereinigten Staaten gerade diese Unternehmen zu größerer Vorsicht bei Kapazitätserweiterungen gezwungen. Neben dem verschärften Wettbewerb neuer Anbieter spricht hierfür auch, daß einer Verschlechterung der finanziellen Ergebnisse infolge zu hoher, nicht auslastbarer Kapazitäten nicht mehr durch behördlich fixierte Mindestpreise entgegengewirkt wird. Die neue Politik hat aber auch bessere Voraussetzungen für eine Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage geschaffen. Die Freigabe der Preise erlaubt es den Unternehmen nämlich, größere Marktanteile mit Hilfe niedrigerer Tarife und weniger mit möglichst häufigen Flugverbindungen und mit der Qualität ihrer Dienstleistungen anzustreben. Mit dieser ihnen zuvor allein offenstehenden Möglichkeit war - zumindest nach Ansicht der Kritiker des früheren Systems - das Problem zunehmender Überkapazitäten und entsprechender Kosten verbunden.

Die von den amerikanischen Gesellschaften eingeschlagenen Wege der Anpassung scheinen bisher durchaus sachgerecht und erfolgreich gewesen zu sein⁴. Die Rationalisierung des Gesamtsystems, die in der Neuordnung des Streckennetzes, der Kapazitätsanpassung an die

veränderte Nachfrage und der Steigerung der Arbeitsproduktivität zum Ausdruck kommt, entspricht weitgehend den Zielen, die von der Reformpolitik angesteuert wurden. Auch die Beseitigung von Vorteilen, die den Fluggesellschaften (einschließlich der dort zu überdurchschnittlich guten Bedingungen Beschäftigten) sowie einzelnen Gruppen von Nachfragern nach Flugleistungen zugute kamen und lediglich im Schutz administrativer Beschränkungen des Marktzugangs und kostenorientierter behördlicher Preisfixierung möglich waren, widerspricht dem nicht. Die Einführung von mehr Preiswettbewerb begrenzt oder beseitigt allerdings auch die Möglichkeiten interner Subventionierung einzelner wenig benutzter Strecken. Für den Konsumenten von Luftverkehrsleistungen ist eine Steigerung der volkswirtschaftlichen Effizienz des Luftverkehrssystems, die in der Rationalisierung liegt, somit nicht generell mit niedrigeren Preisen verbunden. Verschiedene Gesellschaften haben sich an die neuen Bedingungen auf den Luftverkehrsmärkten noch nicht anpassen können, zumal die Rezession Übergangsprobleme verschärft hat. Insbesondere Kapazitätsanpassungen eröffnen aber die Aussicht, daß es zu einem neuen stabilen Gesamtsystem kommen wird, wobei natürlich Firmenzusammenbrüche - wie auch sonst in der Marktwirtschaft - nicht ausgeschlossen sind. Die Luftverkehrspolitik dürfte in den Vereinigten Staaten den eingeschlagenen Kurs weiter verfolgen. Die Struktur des amerikanischen Luftverkehrs wird sich daher künftig noch beträchtlich wandeln, und Änderungen sind auch für außeramerikanische Märkte zu erwarten, auf denen sich Liberalisierungstendenzen gezeigt haben und künftig vermutlich stärker durchsetzen werden.

1983: Wiederum nur geringe Zunahme des Weltluftverkehrs

Die Lage im Weltluftverkehr wird sich auch im Jahre 1983 nicht grundlegend in Richtung auf eine stärkere Verkehrszunahme und verbesserte Kapazitätsauslastung ändern. Obwohl es noch immer an Impulsen für eine nachhaltige Expansion der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage und damit auch der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen mangelt, sind absolute Verkehrsrückgänge wohl nur in Ausnahmefällen zu befürchten, da der Luftverkehr in den westlichen Industrieländern bisher in der Regel relativ stärker zugenommen hat als das Bruttosozialprodukt und auch in Rezessionsphasen meistens weniger stark tangiert wurde. Die Erwartung, daß der Linienverkehr sich im großen und ganzen ähnlich schwach entwickeln wird wie 1982, stützt sich darauf, daß eine umfassende konjunkturelle Belebung in den Industrieländern, die den überwiegenden Teil des Verkehrsaufkommens sowohl im Passagier- als auch im Luftfrachtsektor stellen, gegenwärtig noch nicht abzusehen ist; lediglich in den Vereinigten Staaten dürfte sich im Verlauf von 1983 eine - wenn auch nur geringe - konjunkturelle Aufwärtstendenz durchsetzen.

Im Einklang damit kann sich der Luftverkehr in den Vereinigten Staaten leicht erholen. Die Nachfrage im Personenverkehr dürfte 1983 etwas stärker zunehmen als im Vorjahr, zumal sie - ähnlich wie schon 1982 - dann zusätzlich angeregt werden könnte, wenn die verfügbaren privaten Einkommen durch eine vorgesehene weitere Steuersenkung ab Mitte 1983 angehoben werden sollten. Im Luftfrachtverkehr wird eine konjunkturelle Belebung zumindest den Rückgang der Beförderungsleistungen bremsen können, da bei einer Zunahme der wirtschaftlichen Aktivitäten eine vermehrte Gütertransportnachfrage zu erwarten ist. In beiden Betriebszweigen wird die Nachfrage voraussichtlich nicht nur auf inneramerikanischen Routen, sondern auch im internationalen Verkehr ausgeweitet werden, so etwa auf den Strecken über den Nordatlantik und den Nordpazifik. Während sich die Entwicklung des Binnenverkehrs nur auf die Beförderungsleistungen amerikanischer Fluggesellschaften auswirkt (alleinige Verkehrsrechte), könnten an einer Zunahme des Verkehrs auf den

* Vgl. dazu M.W. Pustay, *Deregulating Air Transportation: The U.S. Experience*. Kiel 1982. unveröff. Manuskript.

internationalen Strecken von und nach den Vereinigten Staaten auch Unternehmen aus anderen Ländern teilhaben.

Die Luftverkehrsmärkte außerhalb der Vereinigten Staaten werden sich 1983 unterschiedlich entwickeln. In den westeuropäischen Ländern dürften sowohl der Passagier- als auch der Frachtverkehr vorerst noch von der anhaltenden Rezession bestimmt werden; Nachfrage und Verkehrsleistungen im innereuropäischen Luftverkehr werden vermutlich weiterhin stagnieren. Der von Europa ausgehende Verkehr auf interkontinentalen Strecken wird zwar wohl noch etwas expandieren, aber kaum zusätzliche konjunkturbedingte Impulse erhalten.

Mit einer anhaltenden Verkehrszunahme kann dagegen auf den fernöstlichen Märkten gerechnet werden. Dort dürften beide Betriebszweige des Linienverkehrs wiederum kräftiger als der Linienverkehr der Welt insgesamt, allerdings kaum stärker als 1982, expandieren. Die immer noch relativ günstige Entwicklung dieser Märkte, die einen beachtlichen Anteil am internationalen Verkehr haben, dürfte sich auch auf die Verbindungen mit Ländern außerhalb des ost- und südostasiatischen Verkehrsraumes auswirken, z.B. auf die Liniendienste zwischen Japan und den Vereinigten Staaten oder Europa.

In einer Anfang November 1982 von der IATA veröffentlichten Prognose wurde für 1983 die Zunahme der Verkehrsleistungen im internationalen Linienverkehr der IATA-Gesellschaften insgesamt auf durchschnittlich 4,2 vH (Personenverkehr) bzw. 5,7 vH (Luftfrachtverkehr) geschätzt. Diese Prognose dürfte aber zu optimistisch sein; denn sie unterstellt für zwei wichtige Teilmärkte - Nordatlantik und innereuropäische Dienste - Steigerungsraten von mindestens 2-3 vH, die angesichts der Ergebnisse von 1982 und der zu erwartenden Konjunktorentwicklung in den Vereinigten Staaten und in Europa zu hoch erscheinen.

Der Linienverkehr über den Nordatlantik, der 1982 schrumpfte, dürfte sich aber tendenziell wieder stabilisieren, weil der Rückgang hauptsächlich dem Ausscheiden eines Anbieters mit einem beachtlichen Marktanteil, wodurch sich die Nachfrage zum Charterverkehr verlagerte, zuzuschreiben war. Im Charterverkehr erscheint deshalb eine ähnlich starke Zunahme des Verkehrs über den Nordatlantik wie 1982 ausgeschlossen; die Gesamtentwicklung des Charterverkehrs ist gegenwärtig jedoch schwer zu beurteilen.

Die schwache Nachfrage wird auch den preispolitischen Spielraum der Luftverkehrsunternehmen bestimmen. Die IATA-Mitglieder streben für das kommende Frühjahr Preiserhöhungen um durchschnittlich 7-10 vH an, um ihre Verluste zu verringern. Wie in den vergangenen Jahren ist es aber fraglich, ob solche Preissteigerungen durchsetzbar sein werden, zumal viele Fluggesellschaften nach wie vor versuchen dürften, ihre Kapazitäten durch Preiszugeständnisse auszulasten. Überdies ist zu bedenken, daß auch langfristig die im Linienverkehr angebotenen Kapazitäten nur dann ausgelastet werden können, wenn zusätzlich Passagiere aus dem sehr stark preiselastischen Bereich der Gesamtnachfrage nach Luftverkehrsleistungen (Touristenreisen) zu gewinnen sind, der in den vergangenen Jahren vorwiegend mit Charterflügen bedient wurde. Diese nicht eigentlich auf Linienflugleistungen gerichtete Nachfrage kann selbst bei einer konjunkturell beschleunigten Zunahme der Verkehrsnachfrage nur durch Niedrigtarife aktiviert werden. Um Verluste zu verringern, ist es deshalb erforderlich, daß die Luftverkehrsunternehmen einerseits ihre Betriebskosten senken, andererseits aber die Transportkapazitäten künftig mehr als bisher nur noch annähernd im Gleichschritt mit einer realistisch geschätzten Nachfragezunahme ausweiten. Tatsächlich ist die Zahl der Neubaufträge für Flugzeuge, die 1978 mit 706 Maschinen (ohne Flugzeuge sowjetischer Produktion) einen Höchststand erreicht hatte, seitdem fortlaufend zurückgegangen; 1981 wurden nur noch 317 neue Orders erteilt. Dabei haben die Bestellungen für Großraumflugzeuge besonders stark (von 328 auf 76) abgenommen. Dies deutet darauf hin, daß auch die notwendige langfristige Angebotsanpassung im Gange ist.