

v-ste

Europäischer Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland in Angebot und Nachfrage — dargestellt am Anwendungsfall des Flughafens Düsseldorf —

VON DIPL.-ING. VIKTOR PORGER, BÜCKEBURG

Inhaltsübersicht

Teil I:

1. *Die Bedeutung des Flugtourismus in Westeuropa*
 - 1.1 Was ist Flugtourismus?
 - 1.2 Geschichte des europäischen Flugtourismus
 - 1.3 Stand des Flugtourismus in Westeuropa
 - 1.4 Flugtouristische Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland
2. *Methodik der Darstellung und Bezifferung von Angebot und Nachfrage*
 - 2.1 Angebotsdarstellung
 - 2.2 Nachfragedarstellung

Teil II:

3. *Das Angebot an Pauschalflugdiensten auf dem Flughafen Düsseldorf*
 - 3.1 Das Sitzplatzangebot, aufgegliedert nach Reisezielländern und ihren Verbindungen
 - 3.2 Das Angebot an Verkehrsgelegenheiten
 - 3.3 Die sitzkilometrischen Beförderungsleistungen
4. *Die Nachfrage im europäischen Pauschalreiseverkehr auf dem Flughafen Düsseldorf*
 - 4.1 Das Passageaufkommen im Gastarbeiterverkehr
 - 4.2 Der „bereinigte“ europäische Pauschalreiseverkehr zwischen 1969 und 1976 bzw. 1977
 - 4.3 Die Nachfrage, geordnet nach Großräumen
 - 4.4 Die Nachfrage, geordnet nach Reiseentfernungen
 - 4.5 Die Nachfrage auf den verschiedenen Verbindungen
 - 4.6 Die jahreszeitliche Nachfrage

Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Ing. Viktor Porgier
Schwieringweg 22, 3062 Bückeburg

- 4.7 Die mittlere Reiseweite
- 4.8 Die Nachfrage im Gruppenreise-Verkehr
- 4.9 Der Anteil Düsseldorfs am flugtouristischen Passageaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland

5. *Zusammenfassende Beurteilung der flugtouristischen Situation auf dem Flughafen Düsseldorf*
6. *Der Anteil der westdeutschen Luftfahrtgesellschaften am Flugtourismus der Bundesrepublik Deutschland*

Teil III:

7. *Das Verhältnis von Angebot zu Nachfrage im europäischen Pauschalreiseverkehr*
 - 7.1 Die Problematik einer Ermittlung von Sitzladefaktoren im Pauschalreiseverkehr
 - 7.2 Kalkulatorische Sitzladefaktoren
 - 7.3 Im Rahmen der Untersuchung ermittelte Sitzladefaktoren
8. *Der Flughafen Düsseldorf als Wirtschaftsfaktor im Pauschalreise- und im Linienverkehr*
 - 8.1 Beförderungssätze im Pauschalreiseverkehr
 - 8.2 Flugscheinumsätze im Pauschalreise- und im Linienverkehr im Einzugsraum des Flughafens
9. *Die flugtouristischen Flugzeugbewegungen auf dem Flughafen Düsseldorf als betriebliches Problem*
 - 9.1 Die Aufnahmefähigkeit der Start- und Landebahnen
 - 9.2 Die Anzahl der Bewegungen im Pauschalreiseverkehr zwischen 1969 und 1976
 - 9.3 Die Anzahl der Bewegungen bei Hinzutreten des Linienverkehrs
 - 9.4 Der Einsatz der großen Flugzeugeinheiten
10. *Zusammenfassung und Ausblick*

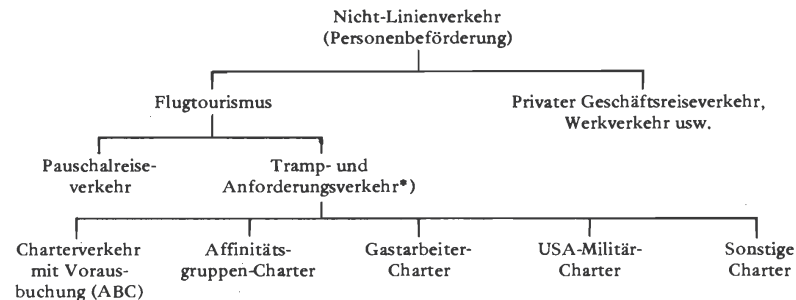
Teil I

1. Bedeutung des Flugtourismus in Westeuropa

1.1 Was ist Flugtourismus?

Der Begriff „Flugtourismus“ bedarf heute angesichts der Millionen von Kunden dieses Verkehrszweiges kaum noch einer Erklärung. In Anbetracht der Vielfalt flugtouristischer Dienste, die heute angeboten werden, und zum Verständnis des folgenden sei aber eine genauere Definition vorausgeschickt.

Flugtourismus ist derjenige Teil des Nicht-Linienverkehrs in Westeuropa, der als gewerblicher Gelegenheitsverkehr, wie er in der Fachsprache bezeichnet wird, Reisende in die verschiedenen Erholungs- und Feriengebiete befördert. Dabei spielt der sogenannte Pauschalflugverkehr, der bei weitem stärkste Zweig des Flugtourismus, die bedeutendste Rolle. Von ihm ist im folgenden fast ausschließlich die Rede. Hinter dem Pauschalreiseverkehr tritt der andere Zweig des Flugtourismus, der Charterverkehr, an Bedeutung zurück. Z. Z. gibt es folgende Zweige des Flugtourismus:



*) Die unter diesem Begriff zusammengefaßten Charterflugarten werden auch mit Gruppenreiseverkehr bezeichnet, s. Anmerk. 1.

Die Besonderheit des europäischen Flugtourismus liegt darin, daß seine Quellgebiete bisher fast ausschließlich in den westeuropäischen Industrieländern liegen. Dem Quellverkehr entspricht indessen so gut wie kein Gegenverkehr aus den derzeitigen Reisezielländern.

1.1.1 Der Pauschalflugreiseverkehr

Flugtouristische Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen bieten sogenannte Pauschalflugreisen an, die einzeln gebucht werden. Im Pauschalpreis ist inbegriffen die Hin- und Rückbeförderung zwischen Ausgangsflughafen und Luftreiseziel, ferner der sogenannte Hoteltransfer, d. h. die Fahrt vom bzw. zum Zielflughafen, sowie Unterkunft und Verpflegung während der Dauer des Aufenthalts am Reiseziel, alles zu einem stark herabgesetzten Preis. Voraussetzung eines solchen Angebots ist ein hoher Auslastungs-

grad der Flugzeuge einerseits sowie des Unterkunfts- und Verpflegungsangebots der Hotels, Gasthäuser oder Pensionen andererseits. Die Flüge zum und vom Reiseziel werden in der Form sogenannter „Flugketten“ durchgeführt, d. h. sie finden über eine Reihe von Wochen hinweg allwöchentlich zu dem gleichen Luftreiseziel, unter der gleichen Kursnummer, an den gleichen Wochentagen, zu den gleichen Tageszeiten und mit dem gleichen Flugzeugmuster statt.

Pauschalflugreisen lassen sich auch im Linienverkehr als sogenannte IT-Reisen (Inclusive Tours) buchen. Sie schließen ebenfalls außer dem Preis der Flugpassage und der Beförderung vom und zum Zielflughafen auch denjenigen für Unterkunft und Verpflegung am Reiseziel mit ein. IT-Reisende benutzen die Linienflugzeuge zu einem erheblich ermäßigten Passagierpreis. Sie unterscheiden sich in der Unterbringung im Flugzeug und im Umfang des Borddienstes nicht von normalen Linienpassagieren.

1.1.2 Der Charterverkehr

Im Charterverkehr, auch Tramp- und Anforderungsverkehr genannt, lassen gewerbliche Reiseveranstalter oder öffentliche oder private Auftraggeber geschlossene Personengruppen (mit Gruppenbuchung) in Sammeltransporten befördern. Er wird daher auch als Gruppenreiseverkehr bezeichnet. Die Flüge werden weder in den Aushangflugplänen der Flughäfen bzw. der Luftfahrtunternehmen noch in anderer Form öffentlich angekündigt. Das „Luftfahrthandbuch“, Ausgabe Juli 1975, beschreibt 6 verschiedene Arten von Charterflügen¹⁾.

Bisher zählte die Masse der ausländischen Gastarbeiter auf Flugreisen zwischen ihrem Heimatland und der Bundesrepublik Deutschland statistisch zu den Pauschalflugreisen. Seit 1973 wird der Gastarbeiterverkehr, der statistisch nicht gesondert ausgewiesen wird, dem Gruppenreiseverkehr zugerechnet.

1) Art der Flüge	Geltungsbereich	Zusatzbestimmungen
a. ABC-Charter	Nordatlantik	Mindestanzahl einer ABC-Gruppe (ABC = Advance Booking Charter) 40 Teilnehmer. Beförderung mehrerer Gruppen (Split Charter) in einem Flugzeug zulässig.
b. Affinitätsgruppen-Charter	Weltweit ohne Nordatlantik	Charternde Vereinigung nichtberuflicher oder beruflicher Art muß mindestens 2 Jahre bestanden haben.
c. Pauschalflugreisen	Weltweit	Flugpreise, die dem Reiseveranstalter zur Zusammenstellung von Pauschalreisen dienen, dürfen nicht veröffentlicht werden.
d. Gastarbeiterflüge	Keine Beschränkung	Nur gültig zusammen mit der Arbeitgeberbescheinigung.
e. US-Militär-Charter	Nur für die USA	Nur für Angehörige des aktiven Militärs der USA sowie Zivilangestellte (mit US-amerikanischer Staatsangehörigkeit) samt nächsten Familienangehörigen beider, wenn sie auf eigene Kosten reisen.
f. Travel Group Charter	Nur für den Verkehr in und ab den USA	Einschließlich Rückflug in die USA. Mindestens 40 Teilnehmer je Gruppe. Mindestaufenthalt in Europa 10 Tage.
Charterflugreisende zu a. – f. dürfen nicht zusammen mit Flugreisenden anderer Charterarten befördert werden.		

1.2 Geschichte des europäischen Flugtourismus

Die Idee eines europäischen Flugtourismus, d. h. eines Massenverkehrs mit Flugzeugen in die europäischen Erholungsgebiete zu erschwinglichen Preisen, reicht bis in die Anfangszeit der Verkehrsflugfahrt nach dem ersten Weltkrieg zurück. Aber erst ein Menschenalter später wurde sie in ihrer heutigen Gestalt verwirklicht.

1.2.1 Die Ursprünge des europäischen Flugtourismus und seine weitere Entwicklung

Über der starken Entwicklung, die der Flugtourismus in Europa nach dem 2. Weltkrieg genommen hat, wird heute oft vergessen, daß der flugtouristische-Gedanke schon vor rd. 5 Jahrzehnten konzipiert worden ist. Anfang der 20er Jahre suchte Professor Junkers/Dessau mit seinen Mitarbeitern nach Absatz- und Beschäftigungsmöglichkeiten für seine neuen, erstmals nur für zivile Verwendung und ganz aus Metall gebauten Verkehrsflugzeuge. Sie begannen deshalb damit, die verschiedenen kleinen Luftverkehrsgesellschaften in Europa, die bereits Junkersflugzeuge einsetzten, zu zwei Unternehmensgruppen zusammenzufassen, zur Nordeuropa-Union im nördlichen Teil des Kontinents (mit Sitz in Riga) und zur Transeuropa-Union (mit Sitz in München)²). Zwar standen bei diesem Zusammenschluß die Interessen des damals erst beginnenden Linienverkehrs im Vordergrund; von Anfang an war aber ausdrücklich auch an eine Beförderung großer Mengen von Urlaubsreisenden in die verschiedenen Erholungsgebiete südlich der Alpen gedacht. Auf diese Weise sollte der Flotte der Linienflugzeuge während der ungünstigen Witterungsperiode in Nord- und Mitteleuropa eine stärkere und gleichmäßigere Beschäftigung gesichert werden.

1.2.2 Die weitere Entwicklung

Die Idee eines europäischen Flugtourismus eilte indessen ihrer Zeit weit voraus. Erst rd. 3 Jahrzehnte später wurde sie in ihrer derzeitigen Form in Großbritannien, einem der reisefreudigsten Länder Europas, zu neuem Leben erweckt und verwirklicht. Die günstige wirtschaftliche Entwicklung in den westeuropäischen Industrieländern ließ die Nachfrage nach Flugtouristikpassagen von Jahr zu Jahr über mehr als 2 Jahrzehnte hinweg, zeitweise sprunghaft, ansteigen. Das galt vor allem für die klimatisch weniger begünstigten Länder Europas wie Großbritannien, die Bundesrepublik Deutschland und den skandinavischen Raum. Damit war der Flugtourismus bereits Ende der 60er Jahre in der Luftverkehrswirtschaft zu einem Faktor von beachtenswerter Größe geworden. Die Aufwärtsentwicklung wurde, anfangs kaum bemerkt, bald nach Beginn der 70er Jahre von einem sich allmählich verstärkenden Nachfragerückgang abgelöst, die Folge einer sich anbahnenden Weltwirtschaftskrise, die inzwischen von der Neuen Welt auch auf Europa übergreifen hatte. Deren Auswirkungen führten zu weiterem Nachfragerückgang bzw. zur Stagnation, einem Zustand, dessen Ende sich z. Z. noch nicht absehen läßt.

1.3 Der derzeitige Stand des Flugtourismus in Westeuropa

Die flugtouristische Situation in Westeuropa ist gekennzeichnet durch die Vielfalt ihres

2) Vgl. Bongers, H. M., Es lag in der Luft – Erinnerungen aus fünf Jahrzehnten Luftverkehr, Düsseldorf 1971.

Angebots an Reisezielen, die Höhe der Nachfrage nach Flugpassagen, die Zusammensetzung des Reisepublikums, die Saisondauer sowie die Anzahl der Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen, die auf diesem Tätigkeitsfeld arbeiten.

1.3.1 Die flugtouristischen Reiseziele

Die bevorzugten Reiseziele des westeuropäischen Flugtourismus liegen im Mittelmeerraum und an bzw. vor der ostatlantischen Küste. Weitere Ziele sind die Küstenorte der Anliegerländer des Schwarzen Meeres sowie des einen oder anderen außereuropäischen Nachbarlandes an der Mittelmeer- und an der afrikanischen Ostatlantikküste. In allen Fällen zieht es die Flugtouristen an diejenigen Küsten, die zusammen mit Bademöglichkeit ein wärmeres Klima und eine stabilere Wetterlage als im Norden bieten. Demgegenüber ist die Nachfrage nach Passagen in die Erholungsgebiete Nordeuropas unbedeutend. Neben den reinen Erholungsgebieten gibt es in Nord und Süd manche Gegenden, die der Flugtourist – allerdings in sehr viel geringerem Umfang – ihrer Sehenswürdigkeiten bzw. Bildungsmöglichkeiten wegen aufsucht. So führen z. B. die sogenannten Städtereisen nach Großbritannien.

Innerhalb flugtouristischer Reiseweiten in Europa – sie umfassen, ohne den Inlandsverkehr, eine Spanne von bis zu mehr als 3000 km Länge – sind 3 Untergruppen zu unterscheiden:

1. ein Nahbereich von etwa 450 bis etwas über 1000 km Länge,
2. ein Mittelstreckenbereich ab etwa 1000 bis um 2000 km Länge und
3. ein Fernstreckenbereich ab 2000 bis über 3000 km Länge.

In den Nahbereich fallen alle Reiseziele in den mitteleuropäischen Ländern sowie diejenigen im Norden Italiens und Jugoslawiens. Im Mittelstreckenbereich liegen alle Zielorte in dem Ländergürtel, der von Südwest- bis nach Osteuropa reicht, so in Spanien und Portugal, Italien, Jugoslawien, Griechenland, Bulgarien und Rumänien. Auch Finnland, die UdSSR und der europäische Teil der Türkei (Istanbul) fallen in den Mittelstreckenbereich. Ferner gehören dazu die außereuropäischen Nachbarländer Tunesien, Algerien und Marokko. Im Bereich mittlerer Reiseweiten ist das Angebot an Sitzplätzen bzw. die Nachfrage nach Passagen am größten. Zum Fernstreckenbereich gehört die griechische Insel Rhodos, ferner Zypern, die portugiesische Insel Madeira und die spanische Hoheit unterstehenden Kanarischen Inseln. Weitere Einzelheiten zeigt eine Übersicht (s. Zahlentafel 1).

1.3.2 Die Höhe der Nachfrage

Die nördlichen sonnenärmeren Teile Europas wie Großbritannien, die Bundesrepublik Deutschland und die skandinavischen Länder bestreiten den weitaus größten Teil der Nachfrage nach Flugtouristikpassagen. Eine Studie³) hat allein die nach Spanien fließenden Verkehrsströme für das Jahr zwischen November 1970 und Oktober 1971 folgendermaßen beziffert:

3) Vgl. Ray, P. H., Inclusive Tours come to age, Flight International, 11. 10. 1973. Die Abhandlung bezieht sich auf eine nicht näher bezeichnete Studie des Institut du Transport Aerien (ITA). Paris, zum Thema Flugtourismus.

Land bzw. Raum	Anzahl der Spanienreisenden in Mill.	Anteil am gesamten Flugtouristikverkehr des betr. Landes (vH)	Gesamtanzahl der Flugtouristen des betr. Landes in Mill.
Großbritannien	3,90	57,6	6,75
Bundesrepublik Deutschland	2,46	55,0	4,47
Skandinavien	1,51	57,3	2,63
Alle 3 Länder	7,87	—	13,85

Großbritannien stellt das absolut größte Aufkommen an Flugtouristen im Spanienverkehr. Spanienreisen waren in England schon lange vor dem ersten Weltkrieg und zwischen beiden Kriegen sehr beliebt; allerdings bestand damals die Mehrzahl der Reisenden im Gegensatz zur Nachkriegszeit aus Beziehern erheblich höherer Einkommen als heute.

Der Flugtourismus hat sich in seinem Ursprungsland Großbritannien außerordentlich stark entwickelt. Während 1953 erst annähernd 12 000 Pauschalflugreisende aus England gezählt wurden, waren es 1963 schon mehr als eine halbe Million (rd. 540 000) und 1972 rd. 8 Millionen⁴). Ein derartiges Wachstum entspricht einer mittleren Zuwachsrate von mehr als einem Drittel je Jahr.

4) Vgl. British Civil Aviation Authority, Monthly Statistics, August 1973.

Zahlentafel 1: Zielländer im Pauschalreiseverkehr des Flughafens Düsseldorf, ihre Verbindungen und Weglängen, der Entfernung nach gestaffelt, sowie jeweilige Saisondauer nach dem Stand von 1969 – 1977

Reisezielland	Verbindung zwischen Düsseldorf und	Kurzbezeichn. nach IATA-Schlüssel	Luftlinienentfernung (km)	Saisondauer
Spanien	Gerona	GRO	rd. 1080	April bis September/Okttober
	Barcelona	BCN	rd. 1160	"
	Tarragona (Reus)	QGN (REU)	rd. 1200	"
	Mahon/Menorca	MAH	rd. 1300	"
	Palma de Mallorca	PMI	rd. 1340	Ganzjährig
	Valencia	VLC	rd. 1420	"
	Ibiza	IBZ	rd. 1440	"
	Madrid	MAD	rd. 1440	"
	Santiago de Compostela*)	SCQ	rd. 1470	März/April bis September/Okttober
	Alicante	ALC	rd. 1550	"
	Almeria	LEI	rd. 1700	"
	Granada	GRX	rd. 1730	"
	Malaga	AGP	rd. 1850	Ganzjährig
	Sevilla	SVQ	rd. 1850	Ganzjährig
Arrecife	ACE	rd. 2940	Ganzjährig	
Fuerteventura	FUE	rd. 3050	Ganzjährig	
S. Cruz de Tenerife	TCI	rd. 3180	Ganzjährig	
Las Palmas	LPA	rd. 3180	Ganzjährig	
Türkei	Izmir	IZM	rd. 1960	Ganzjährig
	Istanbul	IST	rd. 2040	
	Ankara	ESB	rd. 2370	
Jugoslawien	Ljubljana	LJU	rd. 790	März/April bis September/Okttober
	Pula	PUY	rd. 880	"
	Rijeka	RJK	rd. 880	"
	Zagreb	ZAG	rd. 920	"
	Zadar	ZAD	rd. 1000	"
	Serajewo	SJJ	rd. 1040	"
	Split	SPU	rd. 1120	"
	Belgrad	BEG	rd. 1230	"
	Dubrovnik	DBV	rd. 1300	"
	Tivat	TIV	rd. 1620	"
Rumänien	Bukarest	OTP	rd. 1610	April/Mai bis September/Okttober
	Konstanza	CND	rd. 1780	"
Italien	Genua	GOA	rd. 780	März/April bis September/Okttober
	Verona	VRN	rd. 780	"
	Venedig	VCE	rd. 780	"
	Rimini	RMI	rd. 980	"
	Rom-Ciampino	CIA	rd. 1140	"
	Alghero/Sardinien	AHO	rd. 1190	"
	Olbia	OLB	rd. 1190	"
	Neapel	NAP	rd. 1290	"
	Catania	CTA	rd. 1670	"

*) Nur Gastarbeiterverkehr.

Reisezielland	Verbindung zwischen Düsseldorf und	Kurzbezeichn. nach IATA-Schlüssel	Luftlinienentfernung (km)	Saisondauer
Bulgarien	Warna Burgas	VAR BOJ	rd. 1810 rd. 1840	April/Mai bis September/Oktober
Griechenland	Korfu Saloniki Athen Heraklion/Kreta Rhodos	CFU SKG ATH HER RHO	rd. 1650 rd. 1725 rd. 1990 rd. 2300 rd. 2430	März/April bis September/Oktober " " " Ganzjährig
Großbritannien	Southend London-Gatwick Luton Bournemouth Edinburgh	SEN LGW LTN BOH EDI	rd. 430 rd. 490 rd. 520 rd. 620 rd. 840	Juni-September Juni-September Juni-September Juni-September Juni-September
Frankreich	Perpignan Nizza Bastia/Korsika Calvi/Korsika Ajaccio Bordeaux	PGF NCE BIA CLY AJA BOD	rd. 850 rd. 850 rd. 990 rd. 995 rd. 1050 rd. 1090	März/April bis September/Oktober " " " "
Portugal	Oporto Lissabon Faro Funchal	OPO LIS FAO FNC	rd. 1620 rd. 1860 rd. 1960 rd. 3000	Ganzjährig Ganzjährig
Österreich	Klagenfurt	KLU	rd. 760	Juni-September
UdSSR	Kiew Leningrad Moskau Sotschi	IEV LED SVO AER	rd. 1740 rd. 1740 rd. 2070 rd. 2580	Mai-September Mai-September Mai-September Mai-September
Dänemark	Kopenhagen Rønne/Bornholm	CPH RNN	rd. 620 rd. 675	Juni-September Juni-September
Finnland	Helsinki Jyväskylä Kuopio Rovaniemi	HEL JYV KUO RVN	rd. 1510 rd. 1700 rd. 1830 rd. 2000	Juni-September Juni-September Juni-September Juni-September
Irland	Dublin Shannon Cork	DUB SNN ORK	rd. 910 rd. 1080 rd. 1200	April-September April-September April-September
Polen	Warschau	WAW	rd. 980	
Malta	Luqa	VLT	rd. 1830	
Island	Keflavik	KEF	rd. 2210	
Tunesien	Tunis Monastir Djerba	TUN MIR DJE	rd. 1630 rd. 1760 rd. 1960	Ganzjährig Ganzjährig Ganzjährig
Marokko	Tanger Agadir	TNG AGA	rd. 2000 rd. 2840	

Unter diesen Umständen war damit zu rechnen, daß der Flugtourismus den Linienverkehr alsbald hinsichtlich der Menge an beförderten Reisenden einholen würde. Über den Stand der Entwicklung zu Anfang der 70er Jahre gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

Jahr	Anzahl der Reisenden in Mill.		Anteil des Flugtourismus am Gesamtaufkommen (vH)
	im Flugtourismus	im Linienverkehr	
1965	3,65	20,10	18,1
1971	17,60	30,90	36,3

Demgemäß hat sich das Aufkommen im europäischen Flugtourismus in den 7 Jahren zwischen 1965 und 1971 nahezu verfünffacht. Während der gleichen Zeit hat der Linienverkehr nur auf etwa das 1 1/2fache zugenommen. Das entspricht einer mittleren jährlichen Zuwachsrate von etwa 30 vH für den Flugtourismus und von etwa 12 vH für den Linienverkehr.

Eine neuere umfassende Untersuchung über den Umfang des europäischen Flugtourismus nennt folgende Ergebnisse:

Land	Anzahl der europäischen Flugtouristen in Mill.		Anteil am Gesamtaufkommen im europäischen Flugtourismus (vH)	
	1969	1975	1969	1975
Großbritannien	8,0	15,3	41,4	32,6
BRD	4,2	13,0	21,7	27,8
Skandinavien	3,5	7,9	18,0	16,9
Restliche Länder	3,7	10,6	18,9	22,7
Alle Länder	19,4	46,8	100,0	100,0

Quelle: McDonnell Douglas Corporation: The European Charter Airlines, 2nd Edition, March 1977.

Beide Beispiele machen deutlich, wie ungewöhnlich stark sich der Flugtourismus in Europa während des ersten Jahrzehnts der 70er Jahre entwickelt hat, und wie groß der Anteil Spaniens am Gesamtaufkommen war.

1.3.3 Das flugtouristische Reisepublikum

Am Flugtourismus nehmen alle Alters-, Berufs-, Bildungs- und Einkommenschichten sowie nicht zuletzt auch Rentner und Pensionäre teil. Auf die Jugend beiderlei Geschlechts hat der Flugtourismus von jeher eine besonders starke Anziehungskraft ausgeübt.

Daß Flugtouristikreisen beim Reisepublikum solchen Anklang gefunden haben, liegt einerseits daran, daß sie in der Form der Pauschalreisen dem Kunden fast alle eigene Tätigkeit bei der organisatorischen Reisevorbereitung und -durchführung abnehmen. Andererseits spielt der günstige Preis eine wesentliche Rolle für die Beliebtheit; er stellt offenbar nur mäßige Ansprüche an die finanzielle Leistungsfähigkeit der Verkehrskunden. Hinzu kommt nicht zuletzt, daß sich bei der Benutzung des Flugzeugs mehrere Urlaubstage gegenüber einer Eisenbahn-, Autobus- oder Pkw-Fahrt gewinnen lassen.

Die Pauschalreise innerhalb Europas hat ihren anfänglichen Glanz als eine Art „Statussymbol“, wie er ihr noch zu Beginn der 60er Jahre anhaften mochte, völlig verloren. Inzwischen ist die alljährliche Pauschalflugreise schon in weiten Kreisen nahezu selbstverständlich geworden; bezifferte sich doch die jährliche Nachfrage nach Pauschalflugpassagen auf dem Flughafen Düsseldorf, die anfangs nur einige Zehntausende betrug, im Jahre 1975 auf fast 2 Millionen Reisende. Ein großer, immer noch zunehmender Teil der Bevölkerung an Rhein und Ruhr, die im engeren Einzugsraum des Flughafens wohnt, sucht und findet die notwendige Erholung während ihres Urlaubs – „sie arbeitet hart, verdient aber auch nicht schlecht“ – in den günstigeren Klimaten des Südens.

Die Pauschalflugreise nach entfernteren Zielen in Übersee scheint indessen den Charakter des „Statussymbols“ noch nicht verloren zu haben; sind ihre Kosten doch auch nicht unbeträchtlich höher. Diese Reisen führen u. a. zu Großwildjagden nach Afrika, zu so weit entfernten Inseln wie Mauritius, den Seychellen, Ceylon und Bali, nach Ländern in Fernost wie Indien und Thailand, nach Südamerika u. a. m.

Die seit 1972 spürbar werdende wirtschaftliche Rezession ist nicht ohne Rückwirkungen auf die Zusammensetzung des flugtouristischen Reisepublikums geblieben. Am stärksten hat sie sich auf die einkommensschwächeren Schichten der Flugtouristen ausgewirkt.

1.3.4 Die Saisondauer im Pauschalflugreiseverkehr

Die überwiegende Masse der westdeutschen Flugtouristen verreist während des Sommervierteljahrs, vorzugsweise in den Monaten Juli bis September, d. h. während einer Zeit, in der fast überall Betriebs- und Schulferien sind. Während der flugtouristischen Saison sind 3 Perioden zu unterscheiden, deren Dauer von der Gunst des Klimas am jeweiligen Reiseziel abhängt. Die erste dauert etwa 4 Monate, von Juni bis September. Eine zweite erstreckt sich über etwa 5 – 7 Monate, d. h. von April/Mai bis September/Okttober. Eine dritte und letzte dauert das ganze Jahr über.

Am kürzesten ist die Saison in den klimatisch weniger begünstigten Reisezielländern wie Dänemark, Finnland, Großbritannien und Irland. In den meisten südlicheren Ländern dauert die Reisesaison etwa 2 Monate länger als im Norden, so an den Mittelmeer- und Schwarzmeerküsten. Erst südlich des 38. Breitengrades, etwa ab Alicante auf der Iberischen Halbinsel, läßt das Klima eine ganzjährige Saisondauer zu⁵⁾. Weitere Einzelheiten gehen aus der bereits erwähnten Übersicht (s. Zahlentafel 1) hervor.

5) Eine Ausnahme machen die Balearischen Inseln Mallorca sowie seit kurzem auch Ibiza und Menorca, obwohl sie rd. 150 – 200 km nördlicher liegen. Der Verkehr mit Mallorca wird das ganze Jahr über aufrechterhalten, allerdings während der Wintermonate mit weniger Beförderungsmöglichkeiten.

1.3.5 Die im westeuropäischen Flugtourismus tätigen Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen

Die Veranstaltung von Flugtouristikreisen in Westeuropa liegt in den Händen besonderer Unternehmen. Die Reiseveranstalter belegen bzw. kaufen aufgrund der bei ihnen vorgenommenen Buchungen die erforderlichen Sitzplatzmengen bei den flugtouristischen Luftfahrtunternehmen bzw. im Falle von IT-Reisebuchungen bei den Linienverkehrsgesellschaften. Großbritannien als das Ursprungsland des europäischen Flugtourismus in seiner heutigen Gestalt beheimatet eine ganze Reihe großer flugtouristischer Reiseveranstalter, so Clarkson, Cosmos, Thomson u. a. m. Einige Unternehmen besitzen zugleich eigene Luftfahrtgesellschaften. Zu diesen gehört als einer der größten westeuropäischen Reiseveranstalter die dänische Tjaereborg Rejser; sie verfügt in Gestalt der Sterling Airways über ein eigenes Luftfahrtunternehmen.

Die Reiseveranstalter arbeiten in der Regel mit mehreren Luftfahrtgesellschaften zusammen. Daher rühren die Beförderungsergebnisse der letzteren meist aus Buchungen bei mehreren Veranstaltern her. Eine Rangliste flugtouristischer Beförderungsergebnisse in Westeuropa für das Jahr 1971 zeigt folgendes Bild:

Rangfolge	Gesellschaft	Land	Beförderte Personen in Mill.
1.	Sterling Airways*)	Dänemark	2,09
2.	British Caledonian Airways	Großbritannien	1,70
3.	Spantax S.A.	Spanien	1,51
4.	Court Line (Aviation)**)	Großbritannien	1,20
5.	Condor Flugdienst GmbH	BRD	1,20
6.	Britannia Airways	Großbritannien	1,09
7.	Dan Air	Großbritannien	1,05
8.	Scanair	Schweden	0,85
9.	BEA Airtours	Großbritannien	0,68
10.	Lufttransport-Unternehmen (LTU)	BRD	0,56
11.	Bavaria Flugdienst GmbH	BRD	0,56
12.	Atlantis Fluggesellschaft**)	BRD	0,54
13.	Martinair	Niederlande	0,50
14.	Air Spain**)	Spanien	0,50

Quelle: s. Anmerkung 3.

*) Tochter des dänischen Reiseveranstalters Tjaereborg Rejser.

***) Inzwischen liquidiert.

Auch eine Reihe von nationalen Linienverkehrsgesellschaften betreibt, unabhängig vom IT-Geschäft, über Tochterunternehmen Flugtourismus, so z. B. die Condor Flugdienst der Deutschen Lufthansa, die BEA Airtours der British Airways, die Air Yougoslavia der staatlichen Yougoslovenske Air Transport (JAT), die Austrian Airtransport der österreichischen Austrian Airlines und die Società Aerea Mediterranea (SAM) der Alitalia. (Die SAM hat inzwischen den Charterverkehr aufgegeben.)

Der Flottenbestand aller westeuropäischen Fluggesellschaften soll sich im Jahr 1971 auf ungefähr 450 Einheiten belaufen haben, darunter noch rd. 120 mit Kolbenmotoren. Eine Studie neueren Datums⁶⁾ beziffert den Flottenbestand aller westeuropäischen Fluggesellschaften (einschließlich derjenigen Jugoslawiens) im Jahre 1975 auf rd. 365 Einheiten, davon rd. 4/5 mit Strahltriebwerken. 1977 sollen nur noch strahltriebene Flugzeuge im Personenverkehr gestanden haben.

1.4 Die flugtouristische Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland

Nach der Wiedergewinnung der Luftfahrt im Jahre 1955 nahmen mehrere neu entstandene Luftfahrtunternehmen in der Bundesrepublik Fluggesellschaften auf. Aber bereits Ende der 50er Jahre führten ruinöser Wettbewerb und z. T. betriebliche Mängel zu Zusammenbrüchen. Dieser Marktberingung folgte ein erneuter Aufschwung, der – mit einer Unterbrechung während der Jahre 1967/68 – bis in die ersten 70er Jahre dauerte. Inzwischen mußte allerdings noch das eine oder andere Unternehmen liquidiert werden, das seinen Kapitalbedarf hauptsächlich über Anteile aus Steuerersparnissen seiner Anteilseigner gedeckt hatte, ohne über eine sichere Renditebasis zu verfügen.

1.4.1 Der Flughafen Düsseldorf als Schwerpunkt des westdeutschen Fluggesellschaftswesens

Innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit haben sich die Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt und München zu Schwerpunkten des westdeutschen Fluggesellschaftswesens entwickelt. Der erstere, unmittelbar am Rande seines ergiebigsten Kundenreservoirs an Rhein und Ruhr gelegen, übernahm alsbald die Führung im Angebots- und Nachfragebereich.

Die 3 Flughäfen sind mit über der Hälfte am Aufkommen im westdeutschen Fluggesellschaftswesen beteiligt. Die Spitzenstellung Düsseldorfs, das im Jahre 1973 fast ebensoviele Pauschalreisende abgefertigt hat wie die beiden anderen Flughäfen zusammen, ist bis auf weiteres unbestritten geblieben. Die folgende Schilderung der Situation in Düsseldorf kann daher als repräsentativ für Entwicklung und Stand des Fluggesellschaftswesens in der Bundesrepublik gelten.

1.4.2 Die flugtouristische Nachfragesituation auf dem Flughafen Düsseldorf

Die Nachfrage nach Fluggesellschaftspassagen hat sich im Einzugsraum des Flughafens Düsseldorf seit Beginn der 60er Jahre aus kleinsten Anfängen heraus zu beträchtlicher Höhe entwickelt. Im Jahre 1975 hat der Flughafen mehr als 1 3/4 Millionen Fluggesellschaftspassagen abgefertigt. In der Aufkommensentwicklung während der letzten 1 1/2 Jahrzehnte sind 3 verschiedene Perioden zu unterscheiden:

- die Zeit von 1960 – 1968, die durch eine stetig sich steigernde Nachfragezunahme gekennzeichnet war,
- eine zweite Periode zwischen 1968 und 1972, in der das flugtouristische Aufkommen als Folge der Überhitzung des Wirtschaftsklimas und einer erheblichen Überbeschäftigung in zahlreichen Wirtschaftszweigen stark zunahm, und

6) Vgl. McDonnell Douglas Corporation, The European Charter Airlines, Long Beach/California, 1977, 2nd Edition.

- eine dritte Periode, in der die flugtouristische Nachfrage von 1972/73 ab zurückging bzw. infolge der sich anbahnenden Wirtschaftskrise, die alle westeuropäischen Industrieländer ergriffen hatte, zu stagnieren begann.

Zwischen 1969 und 1975 nahm die jährliche Nachfrage nach Pauschalflugpassagen bis Ende 1972 um mehr als 600 000 Passagen zu und stieg von da ab bis 1975 nochmals um fast eine halbe Million Passagen an.

1.4.3 Die in Düsseldorf tätigen Reiseveranstalter und Luftfahrtgesellschaften

Im Zeichen der rezessiven wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahre ist, wie bei anderen Unternehmen, so auch bei den Reiseveranstaltern und den für sie arbeitenden flugtouristischen Luftfahrtgesellschaften die Tendenz zu beobachten, sich zusammenzuschließen und sich kleinere Unternehmen anzugliedern. Das trifft auch auf die Unternehmen zu, die im Einzugsraum des Flughafens Düsseldorf bzw. auf dem Flughafen selbst tätig sind.

1.4.3.1 Die Reiseveranstalter

Die Reiseveranstalter, die nach dem Kriege neben der bisher betriebenen Veranstaltung und Vermittlung von Eisenbahn-, Schiffs- und Autobusreisen auch Fluggesellschaftspassagen anbieten, verfügen über eine Vertriebsorganisation mit weitgespanntem Agentennetz für Flugscheinverkauf und Platzbuchungen. Sie werben mit Druckschriften wie bebilderten Katalogen und Prospekten, mit Zeitungsanzeigen sowie in Rundfunk und Fernsehen für ihr Angebot.

Neben einer Reihe ausländischer Unternehmen arbeiten folgende große deutsche Reiseveranstalter in der Bundesrepublik:

- | | |
|---|--|
| 1. <i>Touristik Union International</i> (TUI),
bestehend aus den Veranstaltern:
Scharnow-Reisen,
Dr. Tigges-Reisen,
Hummel-Reisen,
Touropa ⁷⁾ ,
twin tours international,
und
air tours international, | 2. <i>Neckermann und Reisen</i> (NUR) |
| | 3. <i>gut-reisen</i> (Gemeinwirtschaftliches Unternehmen für Touristik), |
| | 4. <i>Deutsches Reisebüro</i> (DER) und |
| | 5. <i>Ameropa</i> . |

TUI und NUR gelten als Marktführer im Reiseveranstaltergeschäft. – Seit einiger Zeit betätigen sich auch die großen Kaufhausunternehmen wie

Horten (jetziger Teilhaber von TUI anstelle der ausgeschiedenen Karstadt-Gruppe), *Karstadt* und *Quelle* (unter der Bezeichnung Transeuropa) und *Kaufhof/Hertie*

unmittel- oder mittelbar als Reiseveranstalter.

7) Bestehend aus dem Reisebüro Hapag-Lloyd, dem Amtlichen Bayerischen Reisebüro und dem Reisebüro Dr. Degener.

Nach den verschiedenen Zusammenschlüssen und Übernahmen des Jahres 1977 (Horten wechselte zu TUI über, NUR übernahm gut-reisen, Karstadt gliederte sich NUR an) hat sich die Führungsrolle der beiden marktbeherrschenden Unternehmen noch verstärkt. Nach Presseberichten ist der umsatzmäßige Abstand zwischen TUI und NUR erheblich kleiner geworden. Es heißt, daß sich der Umsatz im Passagegeschäft im Jahre 1976 bei ersterem auf etwa 1,9 Milliarden DM, bei letzterem auf rd. 1,6 Milliarden DM belaufen habe. Damit soll der Marktanteil beider mehr als die Hälfte (55 vH), davon derjenige von TUI etwa 35 vH und von NUR fast 20 vH, betragen haben.

1.4.3.2 Die Luftfahrtunternehmen

Außer den westdeutschen Luftfahrtunternehmen betreibt eine größere Anzahl ausländischer Gesellschaften Flugtouristikdienste vom Flughafen Düsseldorf aus (s. Zahlentafel 2). In den letzten Jahren standen zeitweise mehr als 30 ausländische Luftfahrtgesellschaften den 5 deutschen gegenüber.

1.4.3.2.1 Die westdeutschen Unternehmen

Folgende deutsche Unternehmen waren und sind auf dem Flughafen Düsseldorf tätig:

1. Bavaria Fluggesellschaft, München*),
2. Condor Flugdienst GmbH, Neu-Isenburg,
3. Germanair GmbH, Frankfurt*),
4. Hapag-Lloyd Fluggesellschaft, Bremen und
5. Lufttransport-Unternehmen (LTU), Düsseldorf.

*) Beide Gesellschaften haben sich Ende 1976 zur Bavaria Germanair GmbH zusammengeschlossen. Im April 1977 übernahm die Hapag-Lloyd Fluggesellschaft beide Unternehmen. Das Vorhaben bedarf noch der Zustimmung des Bundeskartellamts.

Zahlentafel 2: Die zwischen 1969 und 1977 auf dem Flughafen Düsseldorf im Pauschalreiseverkehr tätigen ausländischen Luftfahrtunternehmen

Land	Luftfahrtgesellschaften, die im Pauschalreiseverkehr auf dem Flughafen Düsseldorf tätig sind	Kurzbezeichnung nach IATA-Schlüssel
	1. Nicht-Linienverkehrsgesellschaften	
Bulgarien	Balkan Bulgarian Airways	LZ
Dänemark	Sterling Airways	NB
Finnland	Kar Air OY	KR
Großbritannien	Britannia Airways	BY
	Court Line (Aviation)**)	OU
	Dan Air	DA
Italien	Società Aerolinee Mediterranee (SAM)***)	MQ
	Società Aerolinee Itavia	IH
	Alisarda	IG
Jugoslawien	Air Yougoslavia	IR
	Aviogenex	JJ
	Inex Adria Aviopromet	IP
Österreich	Austrian Airtransport	OB
Spanien	Air Spain**)	JA
	Aviacion y Comercial S.A. (Aviaco)	AO
	Spantax S.A.	BX
	Trabajos Aereos y Enclases (TAE)	JK
	Trans Europa	TR
Zypern	Cypair Tours	DC
	2. Linienverkehrsgesellschaften	
Algerien	Air Algérie	AH
Griechenland	Olympic Airways	OA
Großbritannien	British Midland Airways	BD
	Invicta International Airlines	IM
Irland	Aer Lingus Teoranta	EI
Marokko	Royal Air Maroc	AT
Österreich	Austrian Airlines	OS
Polen	Polskie Linie Lotnicze	LO
Portugal	Transportes Aéreos Portugueses	TP
Rumänien	Transporturile Aeriene Romane (TAROM)	RO
Skandinavien*)	Scandinavian Airlines System	SK
Tschechoslowakei	Ceskoslovenske Aeroline	OK
Türkei	Türk Hava Yollari	TK
Tunesien	Tunis Air	TU
UdSSR	Aeroflot	SU
Ungarn	Malev	MA

*) Dänemark, Norwegen und Schweden;

***) Inzwischen liquidiert; ***) SAM hat inzwischen den Charterverkehr aufgegeben.

Über die Beförderungsergebnisse der 5 deutschen Unternehmen in Düsseldorf liegen keine Einzelangaben vor. Indessen lassen die Mengen an Flugtouristen; die von ihnen auf allen 10 Flughäfen der Bundesrepublik abgefertigt wurden, die Bedeutung der Gesellschaften erkennen:

Gesellschaft	Anzahl der beförderten Flugtouristen*) in Mill. während der Jahre					
	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Bavaria Fluggesellschaft	0,33	0,44	0,57	0,54	0,54	0,57
Condor Flugdienst	1,03	1,28	1,47	1,67	1,81	2,03
Germanair GmbH	0,24	0,34	0,63	0,66	0,70	0,63
Hapag-Lloyd Fluggesellschaft	—	—	—	0,22	0,36	0,45
Luftransport-Unternehmen (LTU)	0,40	0,53	0,55	0,54	0,53	0,60
Alle Gesellschaften	2,00	2,59	3,22	3,63	3,94	4,28

*) Nach Firmenangaben.

In den Beförderungsergebnissen ist das Aufkommen im Gastarbeiter-, Gruppenreise- und sonstigem Charterverkehr sowie in außereuropäische Länder mitenthalten. Bei allen Gesellschaften hat sich der Konjunkturwechsel ab 1973 in Stagnation bzw. verlangsamtem Wachstum ausgewirkt. Eine Ausnahme machte zunächst die Marktführerin Condor Flugdienst; sie mußte indessen 1976 ebenfalls einen Rückgang hinnehmen.

Der Flottenbestand der westdeutschen Unternehmen belief sich im Sommer 1976 auf einige 40 neuzeitliche, ausschließlich mit Strahltriebwerken ausgerüstete Einheiten:

Gesellschaft	BAC 111	B 707	B 727	B 747	SE 210	L 1011	A 300 B 4	Ins-gesamt
Bavaria	5	—	—	—	—	—	—	5
Condor	—	2	13	2	—	—	—	17
Germanair	4	—	—	—	—	—	2	6
Hapag-Lloyd	—	—	9	—	—	—	—	9
LTU	—	—	—	—	3	2	—	5
Alle Gesellschaften	9	2	22	2	3	2	2	42

Damit erreichte die Flotte der 5 Flugtouristikunternehmen etwas mehr als die Hälfte des gleichzeitigen Bestandes der nationalen Linienverkehrsgesellschaft, der Deutschen Lufthansa AG. Baumuster und Sitzplatzkapazität der Flugzeuge sind in folgender Zusammenstellung aufgeführt:

Flugzeugmuster	Anzahl der Sitzplätze
SE 210 „Caravelle“	99*)
BAC 111	84 – 114
Boeing B 727 - 100	125
Boeing B 727 - 200	162
Boeing B 747	498
Boeing B 707	182
Airbus A 300 B 4	314
Lockheed L 1011 „TriStar“	330

*) LTU beschränkt die Sitzplatzanzahl zugunsten größeren Sitzkomforts auf 89.

1.4.3.2.2 Die ausländischen Unternehmen

Am Flugtouristikverkehr in Düsseldorf nehmen neben einer größeren Anzahl ausländischer unabhängiger Gesellschaften auch zahlreiche Linienverkehrsunternehmen teil, die sich flugtouristisch betätigen (s. Zahlentafel 2). Über die Mengen der beförderten Reisenden liegen keine Angaben vor.

Die eingesetzten Flugzeugmuster sind folgendermaßen gekennzeichnet:

Flugzeugmuster	Anzahl der Sitzplätze	Herstellerland
Antonov An 24	48	UdSSR
Hawker Siddeley HS 48	52	Großbritannien
Vickers VC 8	72 – 78	Großbritannien
Boeing B 737	74 – 130	USA
Tupolev TU 34	76 – 94	UdSSR
Douglas DC 9	86 – 115	USA
BAC 111	84 – 118	Großbritannien
Sud Aviation SE 210 „Caravelle“	86 – 99	Frankreich
Iljuschin IL 18	100	UdSSR
Hawker Siddeley HS 06 „Comet“	119 – 170	Großbritannien
Convair CV 990 „Coronado“	149	USA
Tupolev TU 54	158	UdSSR
Boeing B 707	176 – 182	USA
Douglas DC 8	180	USA
Iljuschin IL 62	182	UdSSR
Lockheed L 1011 „TriStar“	330	USA
Douglas DC 10	345	USA

Vor diesem Hintergrund wird die Angebots- und Nachfragesituation in Düsseldorf zwischen Ende der 60er und der ersten Hälfte der 70er Jahre behandelt und analysiert. Aus einer Gegenüberstellung von Sitzplatzangebot und Nachfrage nach Passagen wird der betriebswirtschaftliche Nutzeffekt in Gestalt des sogenannten Sitzladefaktors auf einzelnen Verbindungen ermittelt. Ferner wird versucht, die Höhe der Passagepreise als eines wesentlichen Angebotsbestandteils abzuschätzen; deren Veröffentlichung ist Reiseveranstaltern und Luftfahrtunternehmen bekanntlich untersagt. Auf dieser Grundlage wird die Höhe der Flugscheinumsätze im Pauschalreiseverkehr ermittelt und den Umsätzen an Linienverkehrspassagen gegenübergestellt.

2. Methodik der Darstellung und Bezifferung von Angebot und Nachfrage im europäischen Pauschalreiseverkehr

Angebot und Nachfrage im Pauschalreiseverkehr werden auf verschiedener Ausgangsgrundlage dargestellt und beziffert. Im ersteren Fall müssen die entsprechenden Werte errechnet werden; im zweiten stehen statistische Daten zur Verfügung.

2.1 Die Grundlagen der Angebotsdarstellung

Das Angebot an Beförderungsleistungen schlägt sich in den Flugplänen nieder. Es ist ein Maß für die Verkehrsbedeutung der verschiedenen Verbindungen, die von Düsseldorf aus während des Untersuchungszeitraums 1969 – 1976 bzw. 1977 bestanden haben. Das Angebot gliedert sich nach der Menge der angebotenen Sitze je Zeiteinheit, nach der Häufigkeit der Verkehrsgelegenheiten und nach der Höhe der sitzkilometrischen Beförderungsleistungen.

2.1.1 Der Flugplan und seine Daten als Angebotsmerkmale

Es mag überraschen, daß im Pauschalreiseverkehr als einem Zweig des Nicht-Linienvverkehrs von Flugplänen gesprochen wird. Flugpläne sind sonst nur das Kennzeichen des Linienvverkehrs. Aber schon immer werden sämtliche Flugzeugbewegungen auf den Flughäfen, d.h. die Abflüge und Landungen, nach Betriebs- oder Arbeitsflugplänen abgewickelt (s. Zahlentafel 3a und 3b), eine Maßnahme, die angesichts der starken Belegung der Start- und Landebahnen großer Flughäfen unerlässlich ist. Derartige Flugpläne liegen der vorliegenden Untersuchung zugrunde.

Darüber hinaus gibt das eine oder andere Flugtouristikunternehmen eigene Flugpläne für den öffentlichen Gebrauch heraus, so z.B. die Condor Flugdienst, die LTU, die Bavaria Fluggesellschaft u. a. m.

2.1.2 Die Angebotskomponenten

Die Betriebs- oder Arbeitsflugpläne enthalten im allgemeinen folgende Angaben zu den einzelnen Angebotsbestandteilen:

1. Name des Luftfahrtunternehmens,
2. Luftreiseziele,

3. Flugplangeltungs- bzw. Saisondauer,
4. Verkehrstage, Häufigkeit der Verkehrsgelegenheiten (Kurse) sowie Abflug- und Landzeiten und
5. eingesetztes Flugzeugmuster, d. h. Anzahl der Sitzplätze je Beförderungsfall.

Zahlentafel 3a: *Auszug aus dem Gesamtflugplan (Linien- und Pauschalreiseverkehr) auf dem Flughafen Düsseldorf für die beiden Spitzenstunden von 6.00 bis 8.00 Uhr an Freitagen während des Sommervierteljahres 1976*

Uhrzeit	Abflughach*)	Kurs-Nr.	Flugzg.-muster	Verkehrsart**)	Landg. von	Kurs-Nr.	Flugzg.-muster	Verkehrsart**)
6.00	—	—	—	—	IST	LT 461	SE 210	P
6.05	—	—	—	—	ALC	JK 840	DC 8	P
6.10	—	—	—	—	FRA	{ LH 4904 { Fracht }	B 727	L
6.20	PMI	JK 251	SE 210	P	—	—	—	—
6.40	HER	LT 226	SE 210	P	—	—	—	—
6.45	MUC	LH 979	B 737	L	—	—	—	—
	RHO	LT 242	SE 210	P	—	—	—	—
6.50	SCN	LH 895	B 737	L	—	—	—	—
	NUE	LH 890	B 737	L	—	—	—	—
	PMI	HF 415	B 727	P	—	—	—	—
6.55	STR	LH 950	B 737	L	—	—	—	—
7.00	MUC/ZAG	LH 368	B 737	L	—	—	—	—
	IBZ	HF 403	B 727	P	—	—	—	—
7.10	HAM	LH 780	B 727	L	—	—	—	—
	PMI	DF 2066	B 747	P	—	—	—	—
7.15	GRO	LT 210	L 1011	P	BUH	RO 4501	B 707	P
7.20	VAR	DF 2832	B 727	P	—	—	—	—
	GRO	BV 5340	BAC 111	P	—	—	—	—
7.25	—	—	—	—	BER	AF 761	B 727	L
	—	—	—	—	SCN	LH 920	B 737	L
7.30	FRA	LH 726	A 300	L	—	—	—	—
	PMI	LT 186	L 1011	P	—	—	—	—
	ZAD	JP 531	DC 9	P	—	—	—	—
7.35	—	—	—	—	VAR	LZ 351	TU 54	P
7.40	SPU	JP 521	DC 9	P	—	—	—	—
7.50	BER	BE 4134	BAC 111	L	—	—	—	—
7.55	—	—	—	—	CND	RO 4361	TU 54	P

Quelle: Flughafen Düsseldorf GmbH, Sommerflugplan gültig vom 15. Mai bis 31. Oktober 1976 und Flughafen Düsseldorf GmbH, Pauschalflugreiseprogramm gültig vom 1. April bis 31. Oktober 1976.

*) Zu Kurzbezeichnungen: s. Zahlentafel 1.

***) L = Linienvverkehr

P = Pauschalreiseverkehr.

Zahlentafel 3b: *Auszug aus dem Gesamtflugplan (Linien- und Pauschalreiseverkehr) auf dem Flughafen Düsseldorf für die beiden Spitzenstunden von 18.00 bis 20.00 Uhr an Freitagen während des Sommervierteljahres 1976*

Uhrzeit	Abflughach*)	Kurs-Nr.	Flugzg.-muster	Verkehrsart**)	Landg. von	Kurs-Nr.	Flugzg.-muster	Verkehrsart**)
18.00	MUC/IST	LH 328	B 727	L	—	—	—	—
18.05	STR	LH 952	B 727	L	—	—	—	—
18.10	CND	RO 4564	TU 54	P	—	—	—	—
18.15	VAR	LZ 344	TU 34	P	—	—	—	—
18.20	—	—	—	—	ZRH	LH 233	B 737	L
18.25	—	—	—	—	GRO	BV 5341	BAC 111	P
—	—	—	—	—	SCN	LH 922	B 737	L
18.30	PAR	AF 765	SE 210	L	LON/HGL/BRE	DU 042	DHC 6	L
—	PMI	BX 766	CV 990	P	BER	BE 4157	BAC 111	L
18.35	—	—	—	—	LON	BE 636	HS 21	L
18.50	LON	LH 054	B 737	L	NUE	LH 929	B 727	L
—	BRE	DU 043	DHC 6	L	—	—	—	—
18.55	BER	BE 4156	BAC 111	L	PMI	HF 416	B 727	P
—	—	—	—	—	GRO	DF 2321	B 727	P
19.00	—	—	—	—	PAR	LH 133	B 727	P
19.05	—	—	—	—	IBZ	HF 404	B 727	P
19.10	—	—	—	—	KBW	OL 051	DHC 6	L
—	—	—	—	—	LPA/TCI	JK 808	DC 8	P
19.20	LTN	BV 5540	BAC 111	P	—	—	—	—
19.30	FRA	LH 733	B 727	L	GVA	SR 526	DC 9	L
—	HAM	LH 784	B 737	L	—	—	—	—
19.35	—	—	—	—	LON	BE 638	BAC 111	L
—	—	—	—	—	CPH	SK 617	DC 9	L
—	—	—	—	—	PAR	AF 764	B 727	L
19.40	ESB	DF 3036	B 727	P	BRU	SN 759	CV 440	L
19.45	VIE	LH 922	B 737	L	ATH/SKG	DA 181	B 720	L
—	—	—	—	—	ROM	IH 1554	DC 9	P
—	—	—	—	—	PMI	JK 252	SE 210	P

Quelle: wie Zahlentafel 3a.

*) Zu Kurzbezeichnungen: s. Zahlentafel 1.

**) L = Linienverkehr

P = Pauschalreiseverkehr.

Bekanntlich brauchen die flugtouristischen Luftfahrtgesellschaften, anders als die Linienverkehrsunternehmen, ihre in den Flugplänen aufgeführten Dienste nicht unter allen Umständen, etwa bei fehlender oder ungenügender Nachfrage, durchzuführen. Dadurch entsteht bei der Bezifferung des Sitzplatzangebots, dem ja nur die Flugplanangaben zugrunde liegen, eine gewisse Unsicherheit.

2.1.2.1 Luftreiseziele

Wie bereits angedeutet, liegen die vom Flughafen Düsseldorf aus erreichbaren flugtouristischen Reiseziele überwiegend an den Mittelmeerküsten. Annähernd ein Drittel dieser Ziele ist gleichzeitig auch in das internationale Linienverkehrsnetz einbezogen; es besteht also zugleich die Möglichkeit, IT-Reisen zu buchen (s. Zahlentafel 4).

bleiben unmittelbar der Bundesrepublik benachbarte Länder wie Dänemark und Großbritannien außer Betracht, so liegen die nächsten flugtouristikziele mindestens 700 – 750 km in der Luftlinie vom Flughafen Düsseldorf aus entfernt. Bis zu den derzeit weitesten Zielen, den Kanarischen Inseln, beträgt die Luftlinienentfernung von Düsseldorf aus rd. 3100 – 3200 km. Die bereits erwähnte Übersicht über die Luftreiseziele innerhalb dieses weitgespannten Entfernungsbereichs sowie eine weitere Zusammenstellung (s. Zahlentafel 5) lassen erkennen, wie sich die Vielfalt des Angebots an Zielen und Sitzplatzmengen entfernungs­mäßig verteilt.

S p a n i e n steht mit 17 Flughäfen an der Spitze des zahlenmäßigen Angebots an Luftreisezielen, gefolgt von I t a l i e n und J u g o s l a w i e n (je 7) sowie von G r o ß b r i t a n n i e n (5). Zu weiteren Angaben sei auf die bereits erwähnte Übersicht verwiesen (s. Zahlentafel 1).

Die Anzahl der Verbindungen im Pauschalreiseverkehr, die in den Sommerflugplänen der Flughafengesellschaft Düsseldorf als „Flugketten“ aufgeführt sind, hat sich zwischen 1969 und 1976 bzw. 1977 folgendermaßen entwickelt:

Jahr	Anzahl der Verbindungen
1969	36
1970	42
1971	58
1972	58
1973	65
1974	62
1975	70
1976	68
1977	52

Zahlentafel 4: Das Angebot an Luftverkehrszielen im Pauschalreiseverkehr auf dem Flughafen Düsseldorf, aufgliedert nach Weglängenstaffeln*) — Stand: 1969 — 1976

Weglängenbereich (km)	Verbindung zwischen Düsseldorf und	Weglängenbereich (km)	Verbindung zwischen Düsseldorf und	Weglängenbereich (km)	Verbindung zwischen Düsseldorf und
400 — 499	Southend <i>London-Gatwick</i>	1100 — 1199	Alghero/Sardinien <i>Barcelona</i>	1800 — 1899	Malaga
500 — 599	Manston Luton Salzburg	1200 — 1299	Olbia/Sardinien Pescara Split		Kuopio/Finnland Burgas Sevilla Warna
600 — 699	Rønne/Bornholm Bournemouth Jersey	1300 — 1399	Mahon/Menorca <i>Belgrad</i> Tarragona (Reus) Arad Cork	1900 — 1999	<i>Lissabon</i> Luqa/Malta Palermo
700 — 799	<i>Genua</i> Klagenfurt Treviso Verona <i>Venedig</i>	1400 — 1499	Dubrovnik <i>Palma de Mallorca</i> Cagliari/Sardinien	2000 — 2099	<i>Arben</i> Djerba/Tunesien Faro/Portugal
800 — 899	<i>Edinburgh</i> Pula Pisa Rijeka <i>Nizza</i>	1500 — 1599	Valencia Brindisi Ibiza <i>Madrid</i> Santiago de Compostela	2100 — 2399	<i>Istanbul</i> <i>Moskau</i> <i>Tanger</i>
900 — 999	Bastia/Korsika <i>Budapest</i> Calvi/Korsika <i>Dublin</i> Rimini <i>Warschau</i> <i>Zagreb</i>	1600 — 1699	<i>Alicante</i> <i>Helsinki</i> <i>Bukarest</i> Catania/Sizilien Korfu <i>Tunis</i> <i>Algier</i>	2400 — 2499	Rhodos
1000 — 1099	Triest Gerona Montpellier <i>Shannon</i> Zadar/Jugoslawien	1700 — 1799	Konstanza Jyväskylä/Finnland Monastir/Tunesien Granada <i>Leningrad</i> Almeria	2500 — 2599	Sotschi/UdSSR
		1800 — 1899	62,3	2600 — 2699	—
		1900 — 1999	15,2	2700 — 2799	2799
		2000 — 2099	17,1	2800 — 2899	Nicosia Heraklion/Kreta
		2100 — 2199	—	2900 — 2999	—
		2200 — 2299	—	3000 — 3099	Arrecife/Lanzarote
		2300 — 2399	—	3100 — 3199	Funchal/Madeira Fuerteventura
		2400 — 2499	3,4		Santa Cruz de Tenerife Las Palmas/Gran Canaria
		2500 — 2599	0		
		2600 — 2699	—		
		2700 — 2799	0		
		2800 — 2899	—		
		2900 — 2999	0		
		3000 — 3099	0		
		3100 — 3199	12,3		
Insgesamt			486,5		

*) Flughäfen, die auch im internationalen Linienverkehr angefliegen werden, sind in *kursiv* angegeben.

Zahlentafel 5: Der Verlauf des Sitzplatzangebots im Pauschalreiseverkehr auf dem Flughafen Düsseldorf in Abhängigkeit von den Entfernungen der Reiseziele während der Sommervierteljahre 1969 und 1973

Entfernungsbereich (km)	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen während des 3. Vierteljahres		Verbindungen mit Reisezielen besonders großen Sitzplatzangebots
	1969	1973	
400 — 499	2,3	6,7	
500 — 599	1,9	18,2	
600 — 699	0	4,7	
700 — 799	7,1	11,6	
800 — 899	18,5	27,2	
900 — 999	29,3	51,7	u.a. mit Rimini und Pula
1000 — 1099	29,5	72,4	u.a. mit Gerona
1100 — 1199	13,8	27,5	
1200 — 1299	16,7	46,9	
1300 — 1399	148,1	251,1	u.a. mit Palma de Mallorca
1400 — 1499	23,5	77,1	u.a. mit Ibiza und Dubrovnik
1500 — 1599	13,3	37,7	
1600 — 1699	12,6	26,1	
1700 — 1799	61,6	118,5	u.a. mit Konstanz
1800 — 1899	62,3	138,2	u.a. mit Burgas, Warna und Malaga
1900 — 1999	15,2	35,8	
2000 — 2099	17,1	87,1	u.a. mit Istanbul
2100 — 2199	—	—	
2200 — 2299	—	—	
2300 — 2399	—	—	
2400 — 2499	3,4	13,8	
2500 — 2599	0	2,4	
2600 — 2699	—	—	
2700 — 2799	0	5,4	
2800 — 2899	—	—	
2900 — 2999	0	5,8	
3000 — 3099	0	8,4	
3100 — 3199	12,3	72,7	u.a. mit Las Palmas, S. Cruz de Tenerife u.a.
Insgesamt	486,5	1150,7	

2.1.2.2 Flugplanperiode und Saisondauer

Die flugtouristischen Flugpläne für die Hauptsaison gelten im allgemeinen für den Zeitraum von April bis Oktober, die Winterflugpläne für die dazwischen liegende Zeit.

Falls nicht besonders angegeben, werden die in den Betriebsflugplänen (s. Zahlentafel 3a und 3b) aufgeführten Kurse die ganze Saison über betrieben. Die rechnerischen Angebotsgrößen wie die Anzahl der angebotenen Sitzplätze und die sitzkilometrischen Beförderungsleistungen wurden, soweit nicht anders angegeben, auf die Monate Juli bis September, d. h. auf das Sommervierteljahr, bezogen, letzteres zu 13 Wochen gerechnet.

2.1.2.3 Die Flugplangestaltung

Ein Flugplan mit seiner Vielfalt an Luftreisezielen und Zeitangaben ist das Ergebnis zahlreicher Einzelentscheidungen einer größeren Anzahl von Luftfahrtgesellschaften und u. U. deren Auftraggeber. Dem Aufbau eines zweckentsprechenden Zeitplans, d. h. der Abflug- und Landezeitpunkte sowie der Bemessung ihrer zeitlichen Abstände, kommt dabei besondere Bedeutung und Sorgfalt zu.

Auf dem Flughafen Düsseldorf müssen die Zeitpunkte der Verkehrsgelegenheiten auf weitgehende und einschneidende Flugbetriebsbeschränkungen hin abgestimmt werden. Zu letzteren gehört vor allem das seit 1959 erlassene Nachtflugverbot für Strahltriebflugzeuge, das von 20.00 bis 6.00 Uhr Ortszeit gilt. Es ist durch ein Nachtlande- und Nachtflugverbot verschärft worden, das seit November 1972 für die Zeit von 23.00 bis 6.00 Uhr Ortszeit in Kraft ist.

2.1.2.3.1 Die Verkehrsgelegenheiten

Die Zeitpunkte der Verkehrsgelegenheiten (Kurse) auf einem Flughafen bestimmen sich nach einer Vielzahl von Faktoren. Darunter spielen neben den nachfragegünstigen Abflug- und Ankunftszeiten viele betriebliche Gesichtspunkte eine Rolle, so in erster Linie der Flugzeug- und Besatzungsumlauf, Wartungs- und Übernachtungsmöglichkeiten u. a. m. Die Flughafengesellschaft vermag die Gestaltung des täglichen und wöchentlichen Gesamtflugplans nur wenig zu beeinflussen. Hinzu kommt, daß das Flughafenunternehmen an einer möglichst gleichmäßigen Verteilung der Abflüge und Landungen interessiert ist, um eine Überlastung seines Start- und Landebahnsystems zu vermeiden und um seine verkehrlichen und betrieblichen Abfertigungsanlagen sowie vor allem auch sein Personal möglichst gleichmäßig auszulasten.

Die in der Bundesrepublik tätigen Luftfahrtgesellschaften sind in den ihren Flugplan betreffenden Entscheidungen nicht frei; sie müssen ihre eigenen Flugpläne beim Flugplan-Koordinator anmelden, der seinerseits für die flugsicherheitsmäßige Abstimmung aller Flugzeugbewegungen im Luftraum über dem westdeutschen Hoheitsgebiet zu sorgen hat. Bei der Koordinierung der verschiedenen Einzelflugpläne wird nach Prioritäten verfahren, die nicht zwischen Linien- und Charterflügen unterscheiden. Auch ein Charterflug kann Priorität genießen, wenn er eine höhere Wochenfrequenz gegenüber einem Linienflug aufweist, oder wenn er während einer längeren Periode verkehrt. Priorität genießt auch unter sonst gleichen Bedingungen ein Kurs, der in den vorausgegangenen Flugplanperioden bereits zu den gewünschten Flugplanzeiten verkehrt hat.

Kundenwünsche tragen auf einigen Verbindungen, so besonders im Verkehr mit dem stark frequentierten Palma de Mallorca, dazu bei, daß sich die Verkehrsgelegenheiten an Freitagen häufen. Ähnliches gilt auch für die Kurse im Gastarbeiterverkehr. Dessen Abflüge fallen in größerer Zahl an Freitagabenden und am Sonnabend an. Die Zeitpunkte

der Abflüge und Landungen von Kursen in die bzw. aus der Türkei richten sich nach Beschäftigungs- bzw. Urlaubsantritt und -ende sowie nicht zuletzt nach den Anschlußmöglichkeiten an die dortigen Autobus- und Eisenbahnverbindungen. Die Erfüllung derartiger Wünsche und Bedingungen führt oft zu betrieblichen Schwierigkeiten.

2.1.2.3.2 Spitzenstunden und Spitzentage

Wie das Beispiel der Betriebsflugpläne vom Sommer 1976 zeigt (s. Zahlentafel 3a und 3b), ist der frühe Morgen zwischen 6.00 und 7.00 Uhr ebensowenig abflug- und landefrei wie der späte Abend zwischen 22.00 und 23.00 Uhr. Die Kurse des Linien- und des Pauschalreiseverkehrs häufen sich am frühen Vormittag und am frühen Abend. Im Ablauf der Flugzeugbewegungen ergaben sich z. B. während des Sommervierteljahres 1976 je 2 sogenannte Spitzenstunden am Freitagmorgen und -abend, an dem besonders viele Abflüge und Landungen anfallen. Der Flugplan führt für diesen Verkehrstag während der 17 Stunden zwischen 6.00 und 23.00 Uhr insgesamt mehr als 310 Flugzeugbewegungen auf, davon über 175 im Linien- und rd. 135 im Pauschalflugverkehr. Das entspricht im Mittel rd. 18 Bewegungen in der Stunde.

2.1.2.3.3 Linienführung

Die überwiegende Mehrzahl der Pauschalflugdienste ab Düsseldorf – aber auch von den meisten übrigen Flughäfen der Bundesrepublik aus – wird ohne Zwischenhalt bis zum Luftreiseziel geflogen. Das ist möglich, da die Nachfrage im Einzugsraum des Flughafens völlig ausreicht, um das Sitzplatzangebot voll zu nutzen. Nur einige wenige Verbindungen mit schwächerer Nachfrage schalten die Flughäfen Frankfurt oder München mit ein. In früheren Jahren mußten kleinere Flugzeugeinheiten bisweilen aus betrieblichen Gründen (zur Brennstoffergänzung) außerhalb der Bundesrepublik zwischenlanden, so z. B. im Verkehr mit den Kanarischen Inseln in Santiago de Compostela; doch blieben solche Flugunterbrechungen schon aus Kostengründen eine Ausnahme.

Alle Luftfahrtunternehmen vermeiden bei späten Abflügen von ihren Heimatflughäfen, wenn irgend möglich, Übernachtungen auf ausländischen Zielflughäfen, um die nicht geringen Kosten einzusparen, die eine auswärtige Unterbringung von Flugzeug und Besatzung erfordert. Vor Einführung der nächtlichen Sperrstunden trafen heimkehrende Kurse oft noch um oder nach Mitternacht, verschiedentlich sogar erst am frühen Morgen wieder auf dem Flughafen Düsseldorf ein.

Bei einem schon vom Linienverkehr so gut bedienten Flughafen wie Düsseldorf bedarf es besonderer Anstrengungen, um die Flugzeugbewegungen des Flugtourismus im Rahmen der vorhandenen Aufnahmefähigkeit noch im Flugplan unterzubringen. Hinzu kommt erschwerend, daß der Nachtflugbetrieb wegen der Lärmbelästigung, wie bereits erwähnt, stark eingeschränkt ist. Nicht zuletzt durch eine inzwischen erreichte gleichmäßigere Verteilung der Flugzeugbewegungen über den Tages- und Wochenverlauf hat sich der Flughafen als leistungsfähig genug erwiesen, um den Bedarf an Bewegungen zu Zeiten erhöhter Nachfrage aufnehmen zu können.

2.1.2.3.4 Das Sitzplatzangebot je Verkehrsgelegenheit

Wieviel Sitzplätze je Verkehrsgelegenheit (je Kurs) angeboten werden, d. h. wie groß das

Fassungsvermögen des jeweils eingesetzten Flugzeugs ist, interessiert den Urlaubsreisenden meist nur wenig. Dem einen mag zwar das Zusammensein mit einer größeren Anzahl von Mitreisenden ein Gefühl größerer Sicherheit geben; dafür ist es anderen lieber, wenn dieser Kreis nicht zu groß ist.

Unabhängig davon sind die Luftfahrtunternehmen bemüht, sich auf stärker frequentierten Verbindungen den Vorteil der Kostendegression bei Einsatz großer Flugzeugeinheiten zunutze zu machen.

2.1.2.3.5 Der Anteil der verschiedenen Luftfahrtunternehmen am Sitzplatzangebot

Am Sitzplatzangebot im Verkehr zwischen den verschiedenen europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern beteiligen sich die Luftfahrtunternehmen der Bundesrepublik und der betreffenden ausländischen Reisezielländer in unterschiedlichem Umfang.

Während im Verkehr mit den Ostblockstaaten jeweils die einheimischen Unternehmen die überwiegende Sitzplatzmenge stellen, haben die westdeutschen Luftfahrtgesellschaften auf den Verbindungen mit fast allen anderen europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern von Anfang an eine führende Rolle gespielt.

2.2 Die Nachfragedarstellung

Die Darstellung der Nachfrage nach Flugtouristikpassagen im Pauschalreiseverkehr stützt sich auf die Daten der Zusteigerstatistik, die das Statistische Bundesamt/Wiesbaden in seinen Jahres- und Monatsberichten (Fachserie H Verkehr, Reihe 3 Luftverkehr) veröffentlicht. Dem Zusteigeraufkommen an abfliegenden Pauschalreisenden, das auf den verschiedenen Flughäfen der Bundesrepublik registriert wird, steht ein entsprechendes, aber nicht registriertes Aufkommen an rückkehrenden Aussteigern gegenüber. Aus der Verdopplung der Zusteigerzahlen ergibt sich die Anzahl der (auf Hin- und Rückflug) insgesamt beförderten Reisenden.

Die Zusteigerdaten der amtlichen Statistik haben bis Ende 1972 auch das Aufkommen im Gastarbeiterverkehr mit eingeschlossen. Die Gastarbeiter benutzen bei Reisen zwischen ihrem Heimatland und der Bundesrepublik sowohl deutsche Flugzeuge als auch diejenigen ihres Herkunftslandes⁸). Seit Ende 1972 wird das Gastarbeiteraufkommen statistisch unter Gruppenreise-Verkehr erfaßt. Es wurde aber weder bis 1972 noch wird es ab 1973 gesondert ausgewiesen.

Um den „echten“ Flugtouristenverkehr bis 1972 mit den statistisch „bereinigten“ Daten des „echten“ Pauschalreiseverkehrs ab 1973 vergleichen zu können, mußte versucht werden, beide Reisendenkategorien – echte Touristen und Gastarbeiter – voneinander zu trennen. Eine Trennung ließ sich anhand von Schätzungen der Flughafengesellschaft, denen länger dauernde Beobachtungen zugrunde lagen, durchführen.

8) Unter den Gastarbeitern benutzt die Masse der Türken, Jugoslawen und Griechen wegen der langdauernden An- und Abreise auf dem Landweg das Flugzeug. Die letzteren werden mit Linienflugzeugen der griechischen Olympic Airways als IT-Reisende befördert, die erstgenannten in den Jahren 1973 – 1976 mit Flugzeugen der türkischen Turk Hava Yollari. Die Spanier benutzen das Flugzeug nur in geringem Umfang, während die Italiener überwiegend Eisenbahn, Autobus oder Pkw vorziehen.

Wird fortgesetzt!

Buchbesprechungen

VWS 146
JOKL, STEFAN, DIE BELASTUNG DER VOLKSWIRTSCHAFT DURCH UNFÄLLE – Eine gesamtwirtschaftliche Analyse der Unfälle und ihrer kostenmäßigen Auswirkungen, exemplarisch dargestellt am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 1972 (= Schriftenreihe zur Industrie- und Entwicklungspolitik, Bd. 21), Berlin 1976. 371 S., kart. DM 38,60

Das in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit zu beobachtende ständige Anwachsen des Sicherheitsbewußtseins im und für den Straßenverkehr hat zweifellos auch im Forschungsbereich seinen Niederschlag gefunden. Sichtbar wird dies u. a. an der Expansion einschlägiger Literatur, die sich mit allen Schattierungen verkehrssicherheitspezifischer Fragen befaßt. Der ökonomische Aspekt konzentriert sich dabei innerhalb der Sicherheitsforschung auf zwei Problemzonen: 1) Ökonomische Analyse der Unfallsauswirkungen und Quantifizierung der gesamtwirtschaftlichen Unfallfolgekosten; 2) Bereitstellung von geeigneten Maßstäben und Techniken, um bei der Entscheidung zwischen alternativen Sicherheitsprojekten das ökonomisch sinnvollste herauszukristallisieren.

Mit der vorliegenden Abhandlung von *Jokl* über die Belastung der Volkswirtschaft durch Unfälle steht der erste Aspekt – Erfassung des ökonomischen Ausmaßes des Unfallgeschehens – eindeutig im Vordergrund. Der Verfasser betont zwar in der Einleitung sein Anliegen, auch Maßstäbe liefern zu wollen, „an denen die Auswirkungen alternativer Verwendungsmöglichkeiten vorhandener Ressourcen gemessen werden können“, doch ist diese zweite Aufgabe nicht automatisch mit der ersten gelöst. Während der erste Aspekt als ex-post Betrachtung des Unfallgeschehens gilt, muß die Beurteilung einer zukünftigen Maßnahmenwirksamkeit als prognostische Analyse aufgefaßt werden. Neben dieser unüberbrückbaren zeitlichen Differenz ist vor allem eine Komponente zu beachten: Die Erfassung bereits angefallener Unfallfolgekosten erfolgt aus der Sicht der „Restgesellschaft“ – d. h. ohne den Verunglückten –, die Bewertung zukünftig

vermiedener Unfallfolgen als Nutzen von Sicherheitsmaßnahmen erfolgt jedoch aus der Sicht der Gesamtgesellschaft einschließlich des vor dem Unfall Bewahrten. Diese Differenz muß sich auch in der *Methode* der ökonomischen Bewertung der Unfallfolgen niederschlagen, weshalb eine simultane Lösung beider Aufgaben per se ausgeschlossen bleibt. Der Verfasser muß diesen Sachverhalt verspürt haben, denn in seinen folgenden Ausführungen geht er nicht weiter auf diesen zweiten Aspekt ein.

Bislang einmalig ist der mit dieser Arbeit unternommene Versuch, die gesamten Unfallfolgekosten in der Bundesrepublik Deutschland zu erfassen, d. h. für Verkehrs-, Arbeits-, Schul- und Freizeitunfälle. Dabei sieht *Jokl* sehr wohl die Abgrenzungsprobleme der einzelnen Unfallkategorien untereinander als auch die Restriktionen, die ihm von der statistischen Datendecke her auferlegt sind. Ziel dieser Untersuchung ist es daher nicht, „die Unfallfolgen kostenmäßig bis ins kleinste Detail aufzuschlüsseln“, sondern lediglich Größenordnungen aufzudecken.

Nach der Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes beginnt *Jokl* sofort mit der quantitativen Erfassung der gesamtwirtschaftlichen Unfallfolgekosten. Bedauerlich ist dabei, daß *Jokl* diesen Erfassungsrechnungen nicht einen Überblick über die gewählte Bewertungsmethodik voranstellt. So bleibt es bis zuletzt dem Leser vorbehalten, selbst die angewandte Bewertungsmethodik (hier z. B. Nettoertragswert für Erwerbstätige – Kostenwert für Nichterwerbstätige) herauszufinden. Die quantitative Unfallfolgekostenerfassung selbst stellt eine mit viel Fleiß zusammengetragene Datensammlung dar, bei der sich der Verfasser auch durch offensichtliche Informationslücken nicht beeindrucken ließ und beharrlich nach vertretbaren Auswegen sucht. Dennoch kann zwangsläufig nicht verhindert werden, daß eine Fülle von „Schatzgrößen“, die z. B. aus Einzelerhebungen, Stichprobenbefragungen oder Analogieschlüssen gewonnen wurden, ob ihrer Repräsentativität bezweifelt werden müssen.