

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 Porger
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 II

3. Das Angebot an Pauschalflugdiensten auf dem Flughafen Düsseldorf

Wie bereits angedeutet (1.4), sind das Angebot an Sitzplätzen, an Verkehrsgelegenheiten und an Luftreisezielen kennzeichnende Merkmale von Pauschalflugdiensten. Das Angebot läßt sich im einzelnen noch nach der Menge an Sitzplätzen je Verkehrsgelegenheit, nach zeitlicher Verteilung der Verkehrsgelegenheiten und nach Beförderungsweiten aufgliedern. Die Beförderungsdauer kann als Kriterium hier ausscheiden, da nach der mehr oder weniger übereinstimmenden Ausstattung der Luftfahrtgesellschaften mit neuzeitlichem Fluggerät so gut wie keine nennenswerten Unterschiede in dieser Hinsicht mehr bestehen. Von Interesse ist aber im vorliegenden Zusammenhang, welcher mengenmäßige Angebotsanteil auf in- und ausländische Luftfahrtgesellschaften entfällt, und in welchem Umfang Großflugzeuge mit mehreren hundert Sitzplätzen im Zuge der im Gang befindlichen Entwicklung auf den für ihren Einsatz geeigneten Verbindungen Dienst tun.

Als ein weiteres Merkmal flugtouristischen Angebots werden schließlich die sogenannten sitzkilometrischen Beförderungsleistungen⁹⁾ mit herangezogen, ein Kriterium, das, wie die oben genannten Merkmale, auch auf den Linienverkehr angewendet wird.

3.1 Das Sitzplatzangebot insgesamt und in seiner Aufgliederung nach Reisezielländern und ihren Verbindungen

Während das Gesamtangebot an Sitzplätzen im europäischen Pauschalreiseverkehr — der Gruppenreise-Verkehr ist demgegenüber vorläufig noch ohne Bedeutung — eine Vorstellung von der Größenordnung des flugtouristischen Angebots überhaupt vermitteln soll, zeigt die Angebotsaufgliederung nach Reisezielländern und Verbindungen, wo Schwerpunkte der zu erwartenden Nachfrage liegen.

3.1.1 Das Sitzplatzangebot insgesamt

Die Höhe des Sitzplatzangebots im Pauschalreiseverkehr¹⁰⁾, das auf dem Flughafen

9) Unter dem physikalischen Begriff der sitzkilometrischen Beförderungsleistungen ist die Summe aller angebotenen Beförderungsarbeit (Sitzplätze mal Reiseentfernungen) zu verstehen, die während eines bestimmten Zeitraums — hier während eines Vierteljahres — auf den Verbindungen eines Verkehrsnetzes angeboten werden. Sie beziffert sich aus der Summe aller Produkte, die aus der Beförderungsweite mal zugehörigem Sitzplatzfassungsvermögen mal Häufigkeit der Beförderungsgelegenheiten je Zeiteinheit für die betreffende Verbindung gebildet werden.

10) Eine Vorstellung von der zahlenmäßigen Größenordnung des Sitzplatzangebots auf einer Verbindung läßt sich folgendermaßen gewinnen: Ein 125sitziges Flugzeug (Boeing B 727-100) bietet bei einem täglichen Hin- und Rückflug, unabhängig von der Verbindungslänge, je Tag 250 Sitzplätze an. Dabei ist vorausgesetzt, daß kein Zwischenhalt zum Aufnehmen oder Absetzen von Reisenden eingelegt ist, wie es auf der überwiegenden Mehrzahl der flugtouristikverbindungen des Flughafens Düsseldorf der Fall ist (Wird in Ausnahmefällen auf einem weiteren westdeutschen Flughafen zwischengelandet, so wird vereinfachend damit gerechnet, daß jeweils das halbe Sitzplatzangebot auf jeder der beiden Teilstrecken zur Verfügung steht.) Bei 7 Verkehrstagen je Woche und 13 Wochen je Vierteljahr ergibt sich dann ein Angebot von insgesamt 23 750 Sitzen im Vierteljahr.

Düsseldorf während der Sommervierteljahre 1969 – 1977 auf allen Verbindungen seines Flgouristiknetzes zur Verfügung gestanden hat, geht aus folgender Übersicht hervor:

Jahr	Sitzplatzangebot während des 3. Vierteljahres	Unterschied gegenüber dem Vorjahr
	in 1000 Sitzen	
1969	486,9	
1970	586,2	+ 99,3
1971	913,7	+ 327,5
1972	1077,6	+ 163,9
1973	1144,6	+ 66,5
1974	1021,1	- 123,0
1975	1090,4	+ 69,3
1976	1199,1	+ 108,7
1977	1097,5	- 101,6

Bei der Beurteilung von Größe und zeitlichem Verlauf des Angebots ist zu berücksichtigen, daß in die Zeit zwischen 1969 und 1977 zwei Übergangsperioden fallen. Von 1969 bis 1972 herrschte infolge des überhitzten Wirtschaftsklimas in der Bundesrepublik noch eine überhöhte Nachfrage nach Flgouristikpassagen. Im Laufe der zweiten Periode, schon ab 1972, begann die Nachfrage nach Passagen zurückzugehen bzw. zu stagnieren, eine Folge der einsetzenden wirtschaftlichen Rezession. Der Rückgang wurde noch verstärkt durch eine Erhöhung der Passagepreise, die einer Heraufsetzung der Brennstoffpreise folgte; für die drastische Erhöhung der letzteren ab Dezember 1973 waren die arabischen Erzeugerländer verantwortlich. Die Reaktion des Sitzplatzangebots ist aus den Schwankungen und Rückgängen deutlich abzulesen.

3.1.2 Das Sitzplatzangebot, geordnet nach Reisezielländern

Den folgenden Einzeldarstellungen des Sitzplatzangebots werden teils die Monate Juli – September, der Zeitraum der sommerlichen Höchstnachfrage in der Bundesrepublik, teils das ganze Jahr zugrunde gelegt.

Wird das Vierteljahresangebot an Sitzplätzen nach Reisezielländern, d. h. nach allen ihren Verbindungen mit Düsseldorf, aufgliedert, so ergibt sich für die Jahre 1969 bis 1977 folgendes Bild:

Reisezielland	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen während des 3. Vierteljahrs								
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Spanien	233,3	286,4	454,5	537,6	601,4	543,3	549,6	659,5	607,4
Rumänien	66,0	73,8	82,9	107,8	107,7	91,8	82,5	67,5	52,7
Bulgarien	44,9	46,2	53,4	57,3	71,7	51,9	63,7	54,7	60,4
Italien	50,3	41,2	61,2	50,4	46,1	34,3	44,0	42,1	52,6
Jugoslawien	40,2	48,4	67,2	76,2	73,0	100,8	102,2	117,9	87,4
Türkei	17,1	24,7	59,3	89,8	78,3	76,3	83,4	79,6	68,5
Tunesien	11,7	19,6	35,3	36,9	34,4	12,4	24,7	25,3	19,1
Griechenland	10,0	13,8	19,2	32,4	30,4	27,8	35,0	63,1	76,2
Restliche Länder	13,4	33,1	80,7	89,2	106,6	82,5	105,3	89,4	73,2
Alle Länder	486,9	586,2	913,7	1077,6	1150,7	1021,1	1090,4	1199,1	1097,5

Wird das Sitzplatzangebot im Verkehr mit allen Ländern gleich 100 gesetzt, so sind die Verbindungen der verschiedenen Länder mit Düsseldorf mit folgenden Hundertteilen am Gesamtangebot beteiligt:

Reisezielland	Anteil der verschiedenen Länder am 3. Vierteljahresangebot (vH)								
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Spanien	47,9	48,8	49,8	49,5	52,5	53,0	50,4	55,0	55,4
Rumänien	13,5	12,4	9,1	10,1	9,4	9,0	7,6	5,6	4,8
Bulgarien	9,2	7,9	5,8	5,3	6,3	5,1	5,8	4,6	5,5
Italien	10,3	7,0	6,7	4,7	4,0	3,4	4,0	3,5	4,8
Jugoslawien	8,3	8,3	7,3	7,1	6,4	9,9	9,4	9,8	8,0
Türkei	3,5	4,2	6,5	8,4	6,9	7,5	7,6	6,6	6,2
Tunesien	2,4	3,3	3,9	3,4	3,0	4,2	2,3	2,1	1,7
Griechenland	2,1	2,4	2,1	3,1	2,7	2,8	3,2	5,3	6,9
Restliche Länder	2,8	5,7	8,8	8,4	8,8	8,1	9,7	7,5	6,7
Alle Länder	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Spaniens Spitzenstellung in der Aufkommenserwartung kommt überzeugend zur Geltung. Sein Anteil am Gesamtangebot liegt mit geringen Schwankungen bei rd. 50 vH und hat sich in den letzten Jahren sogar leicht verbessert. Im Sommer 1976 bestritten die Verbindungen mit Spanien, Rumänien, Jugoslawien und der Türkei mehr als 3/4 (77,0 vH) des gesamten Sitzplatzangebots.

3.1.3 Das Sitzplatzangebot auf einzelnen Verbindungen

Wird das länderweise geordnete Angebot nach einzelnen Verbindungen aufgliedert, so zeigt sich, wie unterschiedlich es sich innerhalb der betreffenden Länder auf ihre Verbindungen verteilt. Die folgende Darstellung muß sich aus Platzgründen auf die Verbindungen mit wenigen charakteristischen Ländern beschränken, so vorzugsweise auf einzelne Verbindungen mit Spanien, Italien, Jugoslawien und einigen anderen Ländern.

3.1.3.1 Die Verbindungen mit Spanien

Unter den insgesamt 17 Verbindungen mit Spanien, die während des Neunjahreszeitraums 1969 – 1977 mit dem Flughafen Düsseldorf bestanden haben, wurden 10 ausgewählt, deren Angebot sich auf mindestens 10 000 Sitzplätze im Sommervierteljahr belaufen hat.

Verbindung mit	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen während des 3. Vierteljahrs								
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Alicante	12,0	11,9	23,7	28,6	38,2	32,7	44,0	40,8	31,4
Barcelona	5,8	4,2	12,6	7,6	11,5	0	0	0	0
Gerona	28,4	39,5	61,0	77,4	68,1	58,7	55,2	61,2	46,1
Ibiza	21,6	27,6	50,6	57,6	67,7	83,7	74,8	98,2	86,0
Las Palmas	5,2	11,0	27,4	26,2	48,0	32,7	42,5	51,0	62,5
Mahon	1,6	2,9	6,7	11,6	15,0	18,4	17,7	22,7	20,7
Malaga	17,4	26,6	49,7	50,5	57,6	47,8	51,6	56,1	46,4
Palma de Mallorca	132,2	146,4	185,6	229,0	223,3	206,6	203,0	262,1	240,4
S. Cruz de Tenerife	3,7	11,6	24,5	26,2	24,7	18,3	13,9	17,5	19,6
Tarragona	3,4	3,3	6,3	8,5	17,1	18,0	14,4	10,6	8,8

Bis zum Jahre 1973 hat das Angebot auf der Mehrzahl der Verbindungen noch zugenommen. Auf den Verbindungen mit den kürzesten Reiseweiten im Spanienverkehr, d. h. mit Palma de Mallorca und Gerona, begann es bereits vom Sommer 1972 ab abzunehmen, offenbar eine Folge der inzwischen beginnenden wirtschaftlichen Rezession. Demgegenüber setzte der Rückgang auf den Verbindungen mit den größten Reiseentfernungen, d. h. im Verkehr mit Las Palmas und S. Cruz de Tenerife, erst im Sommer 1974 bzw. 1973 ein.

3.1.3.2 Die Verbindungen mit den übrigen Ländern

Im Verkehr mit weiteren europäischen Ländern, so mit
 Italien, Bulgarien,
 Jugoslawien, Griechenland und
 Rumänien, Portugal
 der Türkei,

zeigt das Sitzplatzangebot im Gegensatz zum Verkehr mit dem Hauptreisezielland Spanien eine größere Unruhe im Angebotsverlauf (s. Zahlentafel 6).

3.1.4 Das Sitzplatzangebot, geordnet nach Reiseentfernungen und seine Entwicklung zwischen 1969 und 1977

Die Reiseweiten im europäischen Pauschalreiseverkehr liegen zwischen etwa 400 und bis zu rd. 3200 km Länge. Pauschalreisen innerhalb der Bundesrepublik bleiben dabei außer Betracht. Nächste Luftreiseziele liegen in Großbritannien im Raum London, weitest entfernte auf den Kanarischen Inseln. Werden sämtliche Luftreiseziele, die zwischen

Zahlentafel 6: Sitzplatzangebot im Pauschalreiseverkehr auf einigen Verbindungen mit verschiedenen Reisezielländern auf dem Flughafen Düsseldorf während der Sommervierteljahre 1969 – 1977

Reisezielland	Verbindung mit	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen während des 3. Vierteljahrs											
		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977			
Italien	Neapel	11,3	12,4	17,1	10,0	8,2	8,5	12,2	7,7	10,9			
	Rimini	23,5	12,9	26,1	31,1	27,0	17,5	18,5	17,5	21,9			
Jugoslawien	Dubrovnik	15,9	23,6	28,2	30,3	25,2	31,7	22,3	23,0	22,4			
	Pula	16,9	14,1	23,0	22,1	21,6	22,1	18,3	25,6	14,4			
	Split	7,4	7,1	9,8	17,4	13,2	17,9	21,5	19,7	22,4			
Rumänien	Bukarest	—	—	—	—	7,1	14,6	14,5	5,5	9,2			
	Konstanza	61,6	70,2	80,3	107,8	99,5	77,2	66,6	61,9	43,5			
Türkei	Istanbul	17,1	27,7	60,3	89,8	78,3	76,2	81,8	73,8	56,1			
	Burgas	24,1	24,7	26,6	31,0	43,5	25,9	31,4	24,0	25,3			
Bulgarien	Warna	20,8	21,5	26,8	26,3	27,7	26,0	29,2	30,7	35,1			
	Athen	5,8	9,8	9,7	16,8	14,9	12,8	16,5	28,9	33,3			
Griechenland	Rhodos	3,4	4,0	8,7	9,3	13,8	9,9	9,8	14,9	13,6			
	Faro	4,2	5,8	11,2	7,4	8,4	8,7	9,8	5,8	6,6			
Portugal	Tunis	6,6	10,5	19,7	20,5	14,9	3,3	2,6	0	0			
	Djerba	3,1	5,1	12,6	11,9	12,5	5,8	9,2	12,3	13,1			
Tunesien	Monastir	—	—	3,0	4,5	7,0	3,3	12,9	13,0	6,0			

1969 und 1977 vom Flughafen Düsseldorf aus angefliegen wurden bzw. werden – es sind bisher insgesamt mehr als 90 verschiedene gewesen – nach Entfernungsstaffeln von 200 zu 200 km Länge geordnet und deren Anteil innerhalb der Staffeln angegeben, so ergibt sich folgendes Bild:

Entfernungsbereich (km)	Anzahl der Verbindungen während des 3. Vierteljahrs								
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
400 – 599	2	3	4	2	3	2	3	3	2
600 – 799	2	4	4	6	4	5	2	3	1
800 – 999	5	5	8	10	11	7	7	6	7
1000 – 1199	5	7	6	6	5	6	8	5	8
1200 – 1399	5	5	5	5	7	6	7	9	8
1400 – 1599	3	3	7	5	5	4	5	6	7
1600 – 1799	4	4	6	7	12	10	11	10	10
1800 – 1999	6	6	9	7	9	11	10	10	10
2000 – 2199	1	1	2	3	3	2	3	3	2
2200 – 2399	0	0	1	0	0	1	1	3	2
2400 – 2599	1	1	1	1	2	2	2	2	1
2600 – 2799*)	0	0	0	1	1	1	0	0	0
2800 – 2999	0	0	1	1	1	1	2	2	2
3000 – 3199	2	3	3	3	4	4	3	4	4

*) Als einzige: die Verbindung mit Nicosia/Zypern von rd. 2700 km Länge.

Am dichtesten ist der Entfernungsbereich zwischen 800 und 1999 km Länge mit Verbindungen bzw. Luftreisezielen besetzt. Dort nahm das Angebot von 28 Verbindungen (1969) auf 50 Verbindungen (1977) zu.

Aus Platzmangel muß darauf verzichtet werden, die sitzplatzmäßige Angebotsentwicklung auf sämtlichen Verbindungen zu beziffern.

3.1.5 Der Anteil des sommerlichen Angebots am Jahresangebot

In welchem Umfang ist das Sitzplatzangebot während der 3 Sommermonate Juli – September, d.h. während der Hauptreisezeit in der Bundesrepublik, am Jahresangebot beteiligt?

Für die Gegenüberstellung wurde wiederum eine Reihe charakteristischer Verbindungen ausgewählt. Als Zeitpunkt wurde das Jahr 1972 herangezogen, in dem der bisherige Aufwärtstrend endet und mit dem nun folgenden Auf und Ab in der Angebotsentwicklung eine Stagnationsperiode eingesetzt hat.

Alle aufgeführten Verbindungen hatten während des 3. Vierteljahrs mindestens 10 000 Sitzplätze anzubieten. Die Anteilsgrößen deuten auf die Saisondauer hin: Je größer der Anteil, desto kürzer die Saison und umgekehrt (s. a. Zahlentafel 1).

Verbindung mit	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen während des		Anteil des Sommerangebots am Jahresangebot (vH)
	3. Vierteljahrs 1972	ganzen Jahrs 1972	
Palma de Mallorca	229,0	460,3	49,8
Konstanza	107,8	238,0	45,3
Istanbul*)	89,9	146,0	61,5
Gerona	77,4	120,9	64,0
Ibiza	57,6	114,4	50,4
Las Palmas	26,2	125,6	20,9
Dubrovnik	30,3	58,7	51,6
S. Cruz de Tenerife	26,2	108,0	24,3
Warna	26,3	39,8	66,0
Burgas	22,8	38,8	58,8
Neapel	10,0	21,9	45,6
Tunis	20,5	51,0	40,2

*) Ganzjähriger Gastarbeiterverkehr.

3.1.6 Die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen am Sitzplatzangebot

Die auf dem Flughafen Düsseldorf tätigen Luftfahrtunternehmen haben in sehr unterschiedlichem Umfang Sitzplätze auf den verschiedenen Flugtouristikverbindungen angeboten. Der Anteil der Beteiligung wird zunächst zielländerweise, dann auf einer Reihe einzelner Verbindungen dargestellt.

3.1.6.1 Die Beteiligung am Sitzplatzangebot, geordnet nach Reisezielländern

Eine ganze Reihe von Verbindungen Düsseldorfs mit den verschiedenen westeuropäischen Reisezielländern ist von westdeutschen Luftfahrtunternehmen erschlossen worden, die dort Pionierdienste geleistet haben. Diese Unternehmen nehmen daher dort mit Recht auch heute noch eine mehr oder weniger bevorzugte Stellung ein. Dagegen haben auf allen Verbindungen mit den Ostblockländern von Anfang an die dortigen nationalen Unternehmen dominiert. Einige Zahlenübersichten belegen diesen Sachverhalt.

Im Verkehr mit S p a n i e n trat das Sitzplatzangebot der nationalen Luftfahrtunternehmen anfangs mengenmäßig stark hinter demjenigen der westdeutschen Gesellschaften zurück:

3. Vierteljahr	Deutsches und ausländisches Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen im Verkehr mit S p a n i e n					
	dtsch.	ausl.	gesamt	dtsch.	ausl. Anteil (vH)	gesamter
1969	194,4	38,9	233,3	83,3	16,7	100,0
1970	222,4	64,0	286,4	77,1	22,9	100,0
1971	397,5	57,0	454,5	87,4	12,6	100,0
1972	475,7	61,9	537,6	88,5	11,5	100,0
1973	394,5	206,9	601,4	65,8	34,2	100,0
1974	371,7	171,6	543,3	68,8	31,2	100,0
1975	369,6	180,0	549,6	67,2	32,8	100,0
1976	423,2	236,3	659,5	64,0	36,0	100,0
1977	444,4	164,9	609,3	72,8	27,2	100,0

Das änderte sich erst vom Jahre 1973 ab, zu einem Zeitpunkt, der unglücklicherweise mit dem verstärkten Einsetzen der Weltwirtschaftskrise zusammenfiel. Daraus ergaben sich für die spanischen Gesellschaften schon wenige Jahre später nachteilige Konsequenzen.

Ein andersartiges Bild zeigten Verlauf und Anteil des Sitzplatzangebots im Verkehr mit I t a l i e n , einem seit langem besonders bevorzugten westdeutschen Reisezielland.

3. Vierteljahr	Deutsches und ausländisches Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen im Verkehr mit I t a l i e n					
	dtsch.	ausl.	gesamt	dtsch.	ausl. Anteil (vH)	gesamter
1969	31,5	18,8	50,3	62,7	37,3	100,0
1970	24,6	16,6	41,2	59,8	40,2	100,0
1971	32,6	28,6	61,2	53,3	46,7	100,0
1972	23,3	27,1	50,4	46,2	53,8	100,0
1973	23,4	22,7	46,1	50,8	49,2	100,0
1974	15,5	18,8	34,3	45,5	54,5	100,0
1975	17,0	27,0	44,0	38,6	61,4	100,0
1976	22,9	19,2	42,1	54,4	45,6	100,0
1977	29,1	23,4	52,5	55,4	44,6	100,0

Absolute Größe und Anteile der westdeutschen und der italienischen Luftfahrtunternehmen haben im Laufe des Erfassungszeitraums stärker geschwankt. Stagnations- und Schwunderscheinungen beherrschen die Szene. Eine eindeutige Tendenz für die Veränderung der Angebotsanteile ist nicht zu erkennen. Jedenfalls ergibt sich kein Anhaltspunkt für eine angebliche „Italienmüdigkeit“ deutscher Flugtouristen.

Im Verkehr mit J u g o s l a w i e n hat das nationale Element des Ziellandes teils mehr, teils weniger überwogen:

3. Vierteljahr	Deutsches und ausländisches Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen im Verkehr mit J u g o s l a w i e n					
	dtsch.	ausl.	gesamt	dtsch.	ausl. Anteil (vH)	gesamter
1969	18,1	22,1	40,2	45,0	55,0	100,0
1970	14,9	33,5	48,4	30,8	69,2	100,0
1971	17,8	49,4	67,2	26,5	73,5	100,0
1972	9,7	66,5	76,8	12,8	87,2	100,0
1973	0	73,0	73,0	0	100,0	100,0
1974	11,9	88,9	100,8	11,8	88,2	100,0
1975	15,9	86,3	102,2	15,5	84,5	100,0
1976	5,9	112,0	117,9	5,0	95,0	100,0
1977	24,0	63,6	87,6	27,4	72,6	100,0

Während das Gesamtangebot an Sitzplätzen noch bis zum Jahre 1976 zugenommen hatte, ging der deutsche Anteil absolut und anteilmäßig mehr und mehr zurück. Erst 1977 hat sich dieser Zustand geändert.

3.1.6.2 Die Beteiligung der Luftfahrtunternehmen am Sitzplatzangebot auf einigen Verbindungen

Zunächst läßt eine Übersicht (s. Zahlentafel 7) erkennen, in welchem Umfang sich deutsche und ausländische Luftfahrtgesellschaften auf einigen kennzeichnenden Verbindungen am Verkehr beteiligt haben. Für 3 spanische, 2 jugoslawische und 2 italienische Verbindungen sind Anzahl und Namen der teilnehmenden Unternehmen angegeben.

Zahlentafel 7: Die auf einigen Pauschalflugverbindungen des Flughafens Düsseldorf tätigen in- und ausländischen Luftfahrtunternehmen

Verbindung mit	Anzahl der Luftfahrtunternehmen während des 3. Vierteljahrs													
	1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.
Palma de Mallorca	BV	BX	DU	BX	BV	AO	DF	AO	BV	AO	DV	AO	BV	BX
	DF	MQ	DF	JA	DF	BX	DV	BX	DF	BX	HF	BX	DF	JK
	DR		DV		DV	JA	HF	JK	DV	JK	LT	JK	HF	TR
	DV		LT		LT	JK	LT	TR	HF	TR			LT	
	LT		NO			TR			LT					
	NO													
	6	2	5	2	4	5	4	4	5	4	3	3	4	3
Ibiza	BV	-	DF	-	DF	BX	DF	AO	BV	AO	BV	AO	BV	BX
	DF		DU		DV	TR	DV	BX	DF	BX	DF	BX	DF	JK
	DR		DV		LT		LT	JK	DV	JK	HF	JK	HF	
	LT		LT				TR	TR	HF		LT		LT	
			NO						LT					
	4	-	5	-	3	2	3	4	5	3	4	3	4	2
Las Palmas	DF	BX	DF	BX	DF	JK	DF	BX	DF	AO	DF	BX	BV	BX
	LT		LT		LT		LT	JK	HF	BX	LT	JK	DF	JK
	NO		NO						LT	JK			HF	
													LT	
	3	1	3	1	2	1	2	2	3	3	2	2	4	2
Dubrovnik	DR	JJ	DU	JJ	-	JP	DF	JJ	DF	JJ	-	JJ	BV	JJ
	LT	JP	LT	JP		JR	JP	JP	JP	JP		JP	JP	JP
		JR		JR			OU	OU					JR	JR
	2	3	2	3	-	2	1	4	1	2	-	3	1	3
Split	DR	JJ	LT	JJ	-	JJ	-	JJ	DF	JJ	HF	JJ	LT	JP
		JR		JP		JR		JP	JR	JR	LT	JP	JP	JR
	1	2	1	3	-	3	-	2	1	2	2	3	1	2

174

Viktor Pönggen

Verbindung mit	Anzahl der Luftfahrtunternehmen während des 3. Vierteljahrs													
	1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.	dtsch.	ausl.
Neapel	DF	MQ	DF	MQ	DF	-	DF	IH	DF	IH	DF	IH	DF	IH
	DR		DV		DV		DV	IH	HF	IH			LT	IH
	LT												LT	
	3	1	2	1	2	-	1	1	2	1	1	1	2	1
Rimini	DF	MQ	DU	MQ	DV	IH	LT	IH	LT	IH	LT	IH	LT	IH
	DR		DV		LT	MQ		MQ		MQ				
	DV		NO											
	LT													
	NO													
	5	1	3	1	2	2	1	2	1	2	1	1	1	1

Europäischer Flugraum in der Bundesrepublik Deutschland in der Angebots- und Nachfrage 175

Deutsche Unternehmen:
 BV: Bavaria Fluggesellschaft
 DF: Condor Flugdienst
 DR: Paninternational*)
 DU: Air Commerz*)
 DV: Germanair
 HF: Hapag-Lloyd Fluggesellschaft
 LT: Lufttransport-Unternehmen
 NO: Atlantis Fluggesellschaft*)

Ausländische Unternehmen:
 AO: Aviaeo
 BX: Spantax S.A.
 IH: Itavia
 JA: Air Spain*)
 JJ: Aviogenex
 JK: Trabajos Aereos y Enclases (TAE)
 JP: Inex Adria Airways
 JR: Air Yougoslavia
 MQ: Societ  Aerea Mediterranea
 OU: Court Line (Aviation)*)
 TR: Transeuropa

*) Inzwischen liquidiert.

*) Inzwischen liquidiert.

Am Beispiel der beiden Verbindungen mit Palma de Mallorca und Dubrovnik wird das Sitzplatzangebot während der Sommervierteljahre 1969, 1972, 1975 und 1977 nach beteiligten Unternehmen und jeweiliger Angebotsgröße aufgliedert.

Die Verbindung mit P a l m a d e M a l l o r c a verfügt mit weitem Abstand vor allen anderen Verbindungen über das größte Angebot an Sitzplätzen im europäischen Flugtouristikverkehr. Der Flughafen Palma nahm im Jahre 1976 mit rd. 6,3 Mill. Fluggästen den 10. Platz in der europäischen Rangliste ein (vor Düsseldorf mit rd. 5,2 Mill. auf dem 12. Platz). Die Angebotsituation während der Sommervierteljahre 1969, 1972, 1975 und 1977 stellte sich folgendermaßen dar:

Zeitraum	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen			dtsh. Anteil am Ges.-angebot (vH)	ausl. Anteil am Ges.-angebot (vH)	Anteil insgesamt (vH)
	dtsh.	ausl.	insgesamt			
3. Vierteljahr 1969	DF: 61,0	BX: 35,1		46,1	26,6	
	LT: 32,2			24,3		
	DR*) 3,9			3,0		
	Insges. 97,1	Insges. 35,1	132,2	73,4	26,6	100,0
3. Vierteljahr 1972	DU: 14,6	JA*): 14,0		6,3	6,1	
	NO*): 23,0	BX: 36,8		10,0	16,0	
	DF: 98,5			42,8		
	DV: 14,7			6,4		
	LT: 28,7			12,4		
	Insges. 179,5	Insges. 50,8	230,4	77,9	22,1	100,0
3. Vierteljahr 1975	BV: 3,5	AO: 10,3		1,6	4,7	
	DF: 59,1	BX: 35,1		26,8	15,8	
	DV: 13,0	TR: 10,3		5,9	4,7	
	HF: 8,4	JK: 29,8		3,8	13,4	
	LT: 51,5			23,3		
	Insges. 135,5	Insges. 85,5	221,3	61,4	38,6	100,0
3. Vierteljahr 1977	BV: 16,3	BK: 45,1		6,9	18,8	
	DF: 46,5	JK: 31,2		19,4	13,0	
	HF: 6,5	TR: 5,4		2,7	2,3	
	LT: 88,4			36,9		
	Insges. 157,7	Insges. 81,7	239,4	65,9	34,1	100,0

*) Inzwischen liquidiert.

Wie erwähnt, hat das spanische Angebot anteilmäßig ab 1973 stärker zugenommen. Es erreichte 1975 fast das 1 1/2fache seines Anteils von 1969. Die Situation hat sich im Sommer 1977 nicht grundsätzlich geändert.

Eine völlig andere Lage ergibt sich auf der Verbindung mit dem jugoslawischen D u b r o v n i k , das schon vor den beiden letzten Kriegen ein beliebtes deutsches Reiseziel war.

Zeitraum	Sitzplatzangebot in 1000 Sitzen			dtsh. Anteil am Ges.-angebot (vH)	ausl. Anteil am Ges.-angebot (vH)	Anteil insgesamt (vH)
	dtsh.	ausl.	insgesamt			
3. Vierteljahr 1969	DF: 6,5	JP: 2,1		40,9	13,2	
	LT: 4,2	JJ: 3,1		26,4	19,5	
	Insges. 10,7	Insges. 5,2	15,9	67,3	34,7	100,0
3. Vierteljahr 1972	DU*): 4,3	JP: 20,0		14,2	66,2	
	LT: 1,6	JR: 2,2		5,3	7,3	
		JJ: 2,1		—	7,0	
	Insges. 5,9	Insges. 24,3	30,2	19,5	80,5	100,0
3. Vierteljahr 1975	DF: 3,3	JP: 13,5		14,8	60,2	
		JJ: 5,6			25,0	
	Insges. 3,3	Insges. 19,1	22,4	14,8	85,2	100,0
3. Vierteljahr 1977	BV: 8,2	JP: 9,0		36,4	40,0	
		JR: 3,3			14,7	
		JJ: 2,0			8,9	
	Insges. 8,2	Insges. 14,3	22,5	36,4	63,6	100,0

*) Inzwischen liquidiert.

Hier verfügten die Luftfahrtunternehmen der Bundesrepublik nur im ersten Berichtsjahr über einen überwiegenden Anteil am Sitzplatzangebot. Im Sommer 1972 hatte sich das Verhältnis vollständig umgekehrt; der deutsche Anteil war auf nur noch ein Fünftel zurückgegangen, um im Jahr 1975 noch stärker abzunehmen. Erst im Sommer 1977 brachte die deutsche Gesellschaft Bavaria durch den einmal wöchentlich verkehrenden Airbus A 300 (rd. 310 Sitzplätze) den deutschen Anteil am Sitzplatzangebot auf rd. ein Drittel.

3.1.7 Die Auswirkungen des Einsatzes größerer Flugzeugmuster auf die Angebotsituation

Seit Flugzeuge größeren Fassungsvermögens erstmalig von 1970 ab auch im europäischen Flugtourismus eingesetzt wurden, drangen sie bald auf immer mehr Verbindungen vor. Eine Reihe von Verbindungen liefert Beispiele dafür, wie die Anzahl der angebotenen Sitze je Verkehrsgelegenheit (je Kurs) seither zugenommen hat (s. Zahlentafel 8). Mit zunehmendem Einsatz der großen Einheiten ist die Anzahl der Flugzeugbewegungen auf den Flughäfen und damit auch der Lärmfälle zurückgegangen.

Vom Sommer 1975 ab wurden Großflugzeuge der Muster Airbus A 300 (rd. 310 Sitze), Lockheed L 1011 „TriStar“ (rd. 330 Sitze), Douglas DC 10 (rd. 340 Sitze) und Boeing B 747 (rd. 490 Sitze) auf folgenden Verbindungen eingesetzt:

Zahlentafel 8: Die Entwicklung des wöchentlichen Angebots an Kursen, an Sitzplätzen und Sitzplätzen je Kurs auf Verbindungen im Pauschalreiseverkehr des Flughafens Düsseldorf während der Sommervierteljahre 1969, 1972, 1975 und 1976

Verbindung mit	Kurse Sitze Sitze je Woche je Woche je Kurs im 3. Vierteljahr 1969*)			Kurse Sitze Sitze je Woche je Woche je Kurs im 3. Vierteljahr 1972		
	Alicante	8	920	rd. 115	20	2 198
Burgas	18	1 850	rd. 103	22	2 386	rd. 108
Konstanza	54	5 262	rd. 98	77	8 292	rd. 108
Gerona	22	2 184	rd. 100	45	5 951	rd. 132
Ibiza	16	1 660	rd. 104	43	4 429	rd. 103
Istanbul	12	1 313	rd. 110	56	6 847	rd. 122
Las Palmas	3	399	rd. 133	15	2 401	rd. 160
Malaga	13	1 340	rd. 103	25	3 505	rd. 142
Palma de Mallorca	95	10 640	rd. 112	102	17 715	rd. 174
S. Cruz de Tenerife	6	694	rd. 115	16	2 072	rd. 126

*) Im Jahre 1969 kein Einsatz von Großflugzeugen.

Verbindung mit	Kurse Sitze Sitze je Woche je Woche je Kurs im 3. Vierteljahr 1975			Kurse Sitze Sitze je Woche je Woche je Kurs im 3. Vierteljahr 1976		
	Alicante	33	3 838	rd. 116*)	16	3 188
Burgas	22	3 838	rd. 174*)	16	2 150	rd. 130
Konstanza	52	6 600	rd. 127*)	46	5 612	rd. 122*)
Gerona	35	4 398	rd. 125*)	26	5 320	rd. 204
Ibiza	35	5 866	rd. 168	37	7 677	rd. 207
Istanbul	44	6 580	rd. 150	31	5 723	rd. 301
Las Palmas	18	3 271	rd. 182	20	3 923	rd. 196
Malaga	32	4 209	rd. 131	19	4 893	rd. 257
Palma de Mallorca	89	17 378	rd. 195	105	21 029	rd. 200
S. Cruz de Tenerife	14	1 735	rd. 124	9	2 009	rd. 222

*) Kein Einsatz von Großflugzeugen.

Verbindung mit	Flugzeugmuster			
	A 300	L 1011	DC 10	B 747
Ibiza	—	x	—	x
Istanbul	—	x	x	x
Las Palmas	—	x	—	x
Malaga	—	—	—	x
Mahon	—	x	—	—
Palma de Mallorca	x	x	—	x
Tarragona	x	x	—	—
S. Cruz de Tenerife	—	x	—	—

Das Sitzplatzfassungsvermögen wird in der Flugtouristik erheblich stärker ausgenutzt als im Linienverkehr. Die stärkere Ausnutzung wird durch geringere Sitzabstände erkaufte, d. h. durch einen gewissen, aber tragbaren Komfortverzicht.

Über die Zunahme der Sitzplatzanzahl je Kurs auf der Verbindung mit P a l m a d e M a l l o r c a infolge des Einsatzes von Großflugzeugen an einzelnen Wochentagen gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

Zeitraum	Wochen- tag	Sitz- plätze	Bewegungen		Anzahl der Sitzplätze je Bewegung
			ins- gesamt	von Groß- flugzeugen	
3. Vierteljahr 1969	Mo	198	2	0	rd. 99
	Di	3278	24	0	rd. 136
	Mi	1613	12	0	rd. 135
	Do	721	5	0	rd. 144
	Fr	322	4	0	rd. 81
	Sa	3453	29	0	rd. 119
	So	1684	16	0	rd. 105
3. Vierteljahr 1972	Mo	1382	9	0	rd. 154
	Di	2279	10	3	rd. 228
	Mi	2584	13	3	rd. 199
	Do	2270	12	2	rd. 189
	Fr	3146	16	2	rd. 197
	Sa	3102	22	2	rd. 141
	So	2952	20	2	rd. 148
3. Vierteljahr 1975	Mo	828	4	4	rd. 207
	Di	2082	12	4	rd. 174
	Mi	3025	14	2	rd. 216
	Do	660	2	2	rd. 330
	Fr	3784	24	4	rd. 158
	Sa	2077	7	4	rd. 296
	So	4722	26	6	rd. 181

Zeitraum	Wochentag	Sitzplätze	Bewegungen		Anzahl der Sitzplätze je Bewegung
			insgesamt	von Großflugzeugen	
3. Vierteljahr 1977	Mo	687	10	0	rd. 69
	Di	1386	8	4	rd. 173
	Mi	1520	16	4	rd. 95
	Do	479	4	2	rd. 120
	Fr	2676	27	7	rd. 99
	Sa	1502	12	6	rd. 125
	So	2292	12	8	rd. 191

Der Anteil der Großflugzeuge an der Anzahl der wöchentlichen Bewegungen hat zwischen 1969 und 1977 folgendermaßen zugenommen:

3. Vierteljahr	Anzahl der Bewegungen je Woche von Großflugzeugen		Anteil der Großflugzeuge (vH)
	insgesamt		
1969	0	92	0
1972	14	102	13,7
1975	26	79	32,9
1977	31	89	43,8

Bemerkenswert ist, daß sich der Großflugzeugeinsatz trotz des rezessionsbedingten Angebotsrückgangs seit 1972 verstärkt hat.

3.2 Das Angebot an Verkehrsgelegenheiten im Pauschalreiseverkehr

Start- und Landezeitpunkte im Linienverkehr ändern sich von Saison zu Saison nur verhältnismäßig wenig. Demgegenüber ist das entsprechende Bild auf den Flugplänen des Pauschalreiseverkehrs ungleich bewegter. Eine Reihe von Kursen im Verkehr mit bestimmten Reisezielen startet und landet immer wieder zu annähernd den gleichen Tageszeiten; diese Kurse genießen also bei der Flugplangestaltung gewisse Prioritäten (2.1.2.3.1). Dafür tauchen aber neue Reiseziele auf, denen solche Vorrechte nicht eingeräumt werden, und andere verschwinden wieder von den Flugplänen. So bleibt ein ständiger Wechsel von Zielen und Zeitangaben für eine große Anzahl von ab- und anfliegenden Kursen das kennzeichnende Merkmal des Pauschalreiseflugplans.

3.2.1 Früheste und späteste Abflüge und Landungen

Zwar sind sich Fluggasttouristen und Luftfahrtgesellschaften darin einig, den Verkehrstag möglichst in seiner vollen Länge für Abflüge und Landungen zu nutzen. Aber eine Übersicht über diejenigen Kurse, die während der ersten Stunde der Verkehrstage abfliegen und während der letzten Stunde eintreffen, läßt erkennen, wie wenig Wunsch und Wirklichkeit in dieser Hinsicht übereinstimmen.

Wochentag	Luftreiseziel	Früheste Abflüge je Woche im Sommertrivierteljahr				
		1976		1977		
		Abflugzeit	Flugz.-muster*)	Luftreiseziel	Abflugzeit	Flugz.-muster
Mo	Rhodos	6.30	SE 210	Valencia	6.30	SE 210
	Agadir	6.30	B 727	Tivat	6.45	DC 9
	Las Palmas	6.40	B 727	—	—	—
	Arrecife	6.40	B 727	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Di	Faro	6.05	B 727	—	—	—
	Dubrovnik	6.40	DC 9	—	—	—
Mi	Calvi	6.00	SE 210	Calvi	6.05	SE 210
	Bastia	6.30	B 727	Oslo	6.30	SE 210
	Tarragona	6.55	B 727	—	—	—
Do	Almeria	6.30	SE 210	Gerona	6.25	SE 210
	—	—	—	Athen	6.30	B 727
	—	—	—	Malaga	6.30	SE 210
	—	—	—	Rimini	6.45	DC 9
	—	—	—	—	—	—
Fr	Palma de Mallorca	6.20	SE 210	Gerona	6.35	B 727
	Neapel	6.25	DC 9	Palma de Mallorca	6.40	B 727
	Istanbul	6.30	B 727	—	—	—
	Heraklion	6.40	SE 210	—	—	—
	Rhodos	6.45	SE 210	—	—	—
Sa	Heraklion	6.05	B 727	—	—	—
	Rhodos	6.30	B 727	—	—	—
	Split	6.55	DC 9	—	—	—
So	Calvi	6.00	SE 210	—	—	—
	Oslo	6.05	<u>L 1011</u>	—	—	—
	Djerba	6.20	B 727	—	—	—

*) Großflugzeuge sind unterstrichen.

Das an sich schon geringe Angebot an Frühabflügen an den verschiedenen Verkehrstagen des Sommers 1976 von 21 wöchentlichen Kursen ist auf weniger als die Hälfte, auf 10 Kurse je Woche im Sommer 1977 zurückgegangen.

Die Anzahl der Spätlandungen (nach 22.00 Uhr), hier aus Platzmangel nicht im einzelnen angegeben, war zwar 1976 mit 36 in der Woche noch erheblich größer; aber auch hier ist bei nur noch 10 wöchentlichen Landungen im Sommer 1977 die gleiche rückläufige Tendenz zu beobachten wie bei den Frühabflügen.

Wochentag	Späteste Landungen je Woche im Sommervierteljahr 1977		
	Herkunftsflughafen	Ankunftszeit	Flugzeugmuster*)
Mo	Rom-Ciampino	22.55	B 727
Di	Tivat	22.20	B 727
Mi	Rimini	22.05	DC 9
	Monastir	22.25	BAC 111
	Belgrad/Zagreb	22.30	DC 9
	Mahon	22.30	<u>L 1011</u>
Do	Ibiza	22.40	<u>A 300</u>
Fr	Ibiza	22.40	B 727
	Palma de Mallorca	22.40	B 727
Sa	Zagreb	22.25	DC 9
So	S. Cruz de Tenerife/ Las Palmas	22.05	B 727
	Malaga	22.10	DC 8
	Monastir	22.15	B 727
	Dubrovnik	22.50	DC 9
	Dubrovnik	22.55	DC 9

*) Großflugzeuge sind unterstrichen.

Den 5 wöchentlichen Spätlandungen von Großflugzeugen im Sommer 1976 (hier nicht aufgeführt) standen nur 2 solcher Landungen je Woche im Sommer 1977 gegenüber. – Spätabflüge (nach 22.00 Uhr) gehörten schon früher zu den Ausnahmen. Auf 3 wöchentliche Spätstarts im Jahre 1976 entfiel nur ein einziger je Woche im Sommer 1977.

Einer Vermehrung der Frühstarts (zwischen 6.00 und 7.00 Uhr) sowie der Spätlandungen stehen die Unbequemlichkeiten entgegen, die mit dem Zu- und Abbringen zum bzw. vom Flughafen um diese Zeit für die Reisenden verbunden sind. So überrascht es nicht, daß Großflugzeuge mit mehreren hundert Sitzplätzen erst nach 7.00 Uhr abfliegen. (Einzige Ausnahme während der letzten Jahre war im Sommer 1976 der sonntägliche Kurs Düsseldorf – Oslo um 6.05 Uhr mit Lockheed „TriStar“ L 1011.)

Wochentag	Großflugzeugstarts je Woche im Sommervierteljahr					
	Luftreiseziel	1976		Luftreiseziel	1977	
		Abflugzeit	Großflugz.-muster		Abflugzeit	Großflugz.-muster
Mo	Gerona	7.15	L 1011	Gerona	7.15	L 1011
	Las Palmas	7.25	B 747	–	–	–
	Athen	7.30	L 1011	–	–	–
Di	Almeria	7.15	L 1011	Palma de Mallorca	7.10	B 747
	–	–	–	Athen	7.15	L 1011
	–	–	–	Ibiza	7.30	L 1011
Mi	–	–	–	Palma de Mallorca	7.45	L 1011
	–	–	–	Split	7.45	L 1011
Do	Ibiza	7.50	L 1011	Djerba	7.15	L 1011
	–	–	–	Ibiza	7.30	L 1011
Fr	Gerona	7.15	L 1011	Rimini	7.15	L 1011
	Palma de Mallorca	7.30	L 1011	–	–	–
Sa	Palma de Mallorca	7.25	B 747	Palma de Mallorca	7.10	B 747
	Athen	7.30	L 1011	–	–	–
So	Palma de Mallorca	7.30	L 1011	Palma de Mallorca	7.45	L 1011
	Ibiza	7.50	L 1011	–	–	–

Die Anzahl der 10 wöchentlichen Großflugzeugstarts zwischen 7.00 und 8.00 Uhr hat sich von 1976 auf 1977 nicht geändert.

3.2.2 Die weitere Verteilung der Kurse über den Verkehrstag

Abflug- und Landezeitpunkte auf den verschiedenen Verbindungen verteilen sich sehr ungleichmäßig auf die Wochentage einerseits und über die einzelnen Verkehrstage andererseits (s. a. 9.2 und Zahlentafel 21). Vorweggenommen sei auch, daß z. B. im Verkehr mit Palma de Mallorca die meisten Verkehrsgelegenheiten auf den Freitag, im Verkehr mit Las Palmas auf den Montag fallen. Eine Zahlenübersicht (s. Zahlentafel 9) nennt für einige charakteristische Verbindungen die Tagesstunden, zu denen die verschiedenen Kurse in Abflug und Landung jeweils am verkehrsreichsten Tage während des Sommervierteljahrs 1977 verkehrt haben. Die Übersicht zeigt die erheblichen Unterschiede in Anzahl und zeitlicher Folge der Verkehrsgelegenheiten auf, die in erster Linie durch die Größe der Nachfrage bedingt sind.

Zahlentafel 9: *Abflug- und Landezeitpunkte im Verlauf des Verkehrstages mit dem größten Angebot an Verkehrsgelegenheiten auf einigen kennzeichnenden Verbindungen im Pauschalreiseverkehr auf dem Flughafen Düsseldorf während des Sommervierteljahrs 1977*

Verbindung mit	Wochen- tag	Art der Flugzeug- bewegung	Abflüge und Landungen					in der Stunde ab													
			6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00		
Palma de Mallorca	Fr	Abflug	6.40	—	8.05+	9.30X	10.05	11.05	12.05	13.00	—	15.00x	16.05	17.45	—	19.30	20.15	21.45	—		
			—	—	8.20	9.55x	—	11.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Landung	—	—	8.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
		—	—	—	9.20	10.10	11.20	—	13.40	—	15.00x	—	—	—	19.00	20.20	21.00	22.40	—		
Ibiza	Do	Abflug	—	7.30x	8.25	—	—	—	12.30	—	14.55	15.15x	16.15	—	—	19.35	—	—	—		
			—	7.40	8.40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Landung	—	—	—	—	—	11.30	12.45x	13.20	14.10	—	—	—	18.35	—	20.30x	21.00	22.40+			
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.35	—	—			
Las Palmas	Mo	Abflug	—	—	8.25+	9.00x	10.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
			—	—	8.40	—	10.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Landung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.55+	19.55X	20.25	21.35	—			
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.30x	—	—			
Dubrovnik	So	Abflug	—	—	—	—	—	—	12.35	13.05	—	—	—	—	—	—	—	—			
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Landung	—	—	—	—	—	—	12.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.50			
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.55			
Konstanza	Fr	Abflug	—	—	—	9.45	10.40	—	—	—	—	—	—	18.05	—	20.20	—	—			
			—	—	—	9.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Landung	—	—	8.25	9.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
		—	—	—	9.45	—	—	—	—	—	—	16.50	—	—	19.30	—	—	—			

X = B 747; x = L 1011; + = A 300.

3.2.3 Die Zeitabstände zwischen den Verkehrsgelegenheiten

Der früheste Abflugzeitpunkt eines Kurses ist, wie angedeutet, im allgemeinen frei wählbar. Alle folgenden Zeitdaten werden vom Flugzeugumlaufplan bestimmt, d. h. von der „Blockzeit“-Dauer für die weiteren Hin- und Rückflüge sowie von der jeweiligen Wendezeitdauer auf den verschiedenen Flughäfen des Umlaufplans. Die Dauer der Wendezeit zwischen Landung und Wiederabflug bemisst sich nach dem Zeitaufwand für die Ergänzung des Brennstoffvorrats, die Wartung des Flugzeugs, die Reinigung aller Innenräume und die Ergänzung weiterer Vorräte (Verpflegung, Frischwasser usw.).

Nach den Flugplanangaben hat die Wendezeitdauer in Düsseldorf im Sommer 1977 zwischen 40 und 90 – 95 Minuten betragen. Sie ist in erster Linie von der Flugzeuggröße und dem Fassungsvermögen an Sitzplätzen abhängig; im übrigen ist sie von Luftfahrtgesellschaft zu Luftfahrtgesellschaft verschieden.

Unter diesen Umständen kann von einer Systematik in der Anordnung der Verkehrsgelegenheiten im Flugplan nur insofern gesprochen werden, als sich Häufungen von abfliegenden und ankommenden Kursen in den Morgen- bis Vormittagsstunden und in den Abendstunden ergeben, die umlaufplanmäßig bedingt sind. Aus dem Zusammentreffen zahlreicher Kurse der verschiedensten Richtungen ergeben sich interessante Kombinationsmöglichkeiten. Der hier gesetzte Rahmen verbietet indessen eine Erörterung im einzelnen.

3.3 Die sitzkilometrischen Beförderungsleistungen

Der Vollständigkeit halber wird auch auf ein charakteristisches weiteres Angebotsmerkmal eingegangen, das für die Beurteilung der flugtouristischen Verkehrsbedeutung maßgebend ist, d. h. auf die sogenannten sitzkilometrischen Beförderungsleistungen. Mit diesem Begriff läßt sich die Größenordnung der Beförderungsarbeit je Zeiteinheit beziffern¹¹⁾. Da die sitzkilometrischen Beförderungsleistungen im vorliegenden Zusammenhang nicht zu Vergleichen benutzt bzw. nicht zu anderen Größen, z. B. zu den direkten Betriebskosten oder den Beförderungssätzen, in Beziehung gesetzt werden, mag es genügen, lediglich einige Zahlenwerte zur Darstellung der Größenordnung anzuführen.

3.3.1 Gesamtangebot

Auch am Verlauf der sitzkilometrischen Beförderungsleistungen läßt sich die gleiche Tendenz wie bei der Entwicklung des Sitzplatzangebots beobachten. Das Bild wird vervollständigt durch eine Zahlenübersicht, in der die Beförderungsleistungen, die auf dem Flughafen Düsseldorf im Verkehr auf einigen kennzeichnenden Verbindungen in den letzten Jahren angeboten wurden, angegeben sind.

11) Eine Vorstellung von der Größenordnung sitzkilometrischer Zahlenwerte vermittelt folgendes Beispiel: Ein 100sitziges Flugzeug „produziert“ beim einfachen Flug auf einer 1000 km langen Verbindung 100 000 Sitzkilometer (Sitz-km). Bei einmal täglichem Hin- und Rückflug, bei 7 Einsätzen je Woche und bei 13 Wochen je Vierteljahr ergibt sich eine sitzkilometrische Beförderungsleistung von 18,2 Mill. Sitz-km im Vierteljahr.

3. Vierteljahr des Jahres	Sitzkilometrische Beförderungsleistungen	Unterschied gegenüber dem Vorjahr
	in Mill. Sitz-km	
1969	746,7	+ 137,5
1970	884,2	+ 554,6
1971	1438,8	+ 218,0
1972	1656,8	+ 224,9
1973	1881,7	- 245,2
1974	1636,6	+ 159,7
1975	1760,2	+ 206,2
1976	1919,9	- 165,9
1977	1754,0	

3.2.2 Angebot auf einigen kennzeichnenden Verbindungen

Verbindung mit	Sitzkilometrische Beförderungsleistungen in Mill. Sitz-km im 3. Vierteljahr				
	1969	1971	1973	1975	1977
Palma de Mallorca	185,1	252,5	309,9	263,9	322,2
Konstanza	105,6	148,9	184,7	118,7	77,6
Malaga	32,2	89,5	186,6	95,6	85,8
Ibiza	31,1	69,2	102,2	107,7	123,9
Gerona	30,7	65,9	72,0	59,6	50,7
S. Cruz de Tenerife	28,9	86,6	78,4	44,2	62,4
Rimini	23,7	21,3	26,5	18,1	21,5
Dubrovnik	20,6	34,9	33,2	29,0	29,1
Las Palmas	16,5	89,4	163,3	135,7	199,5
Neapel	13,8	24,0	10,6	15,7	14,1
Djerba	13,1	25,0	24,4	18,1	25,7
Rhodos	8,3	21,2	33,6	23,7	33,0

Die Änderungen, die durch die Konjunkturwende seit 1972 bewirkt wurden – sie schlagen sich vor allem im Fortfall von Kursen nieder –, treten deutlich in Erscheinung.

Wie hat die Nachfrage nach Pauschalflugpassagen auf den Angebotsverlauf reagiert?

4. Die Nachfrage nach Passagen im europäischen Pauschalreiseverkehr

Das kennzeichnende Merkmal einer „echten“ Pauschalreise ist darin zu sehen, daß sie nur zur Erholung, zum Vergnügen oder auch zur Weiterbildung unternommen wird. Diese Charakterisierung trifft auf die Reisen der Gastarbeiter zwischen ihrem Heimatland und der Bundesrepublik nicht zu.

Die amtliche Zustieherstatistik des Pauschalreiseverkehrs hat aber bis Ende 1972 die auf dem Luftwege beförderten Gastarbeiter mit in ihre Ergebnisse einbezogen; sie werden allerdings nicht gesondert bekanntgegeben. Die Daten für die Zeit von 1969 bis 1972 müssen daher entsprechend „bereinigt“ werden, wenn sie mit den Angaben der Folgezeit verglichen werden sollen. Da hier nur vom grenzüberschreitenden Pauschalreiseverkehr die Rede ist, sind auch die Passagen im Verkehr mit Orten innerhalb der Bundesrepublik in den Beförderungsergebnissen nicht enthalten¹²⁾.

4.1 Das Aufkommen im Gastarbeiterverkehr

Bekanntlich sind schon lange vor dem Anwerbestopp des Jahres 1973 größere Mengen von Gastarbeitern, vornehmlich Türken, z. T. mit Hilfe zweifelhafter Organisationen und als Touristen getarnt, in die Bundesrepublik eingereist. Bei der Feststellung des Reisedenstatus sind teils aus Unachtsamkeit, teils auch aus Nachlässigkeit vielfach Fehler vorgekommen; sie mögen auch noch weiterhin vorkommen. Bei diesem Sachverhalt haftet den statistischen Beförderungsergebnissen im europäischen Pauschalreiseverkehr mit der Türkei, die die meisten Gastarbeiter stellt, ab 1973 noch eine gewisse Unzuverlässigkeit an, zum mindesten für eine Übergangszeit. Da, wie erwähnt, das Gastarbeiteraufkommen nicht gesondert ausgewiesen wird, wurde versucht, seine Höhe zu schätzen.

Zwar liegen Beförderungsergebnisse im Gastarbeiterverkehr von 4 westdeutschen Luftfahrtgesellschaften vor wie die folgenden:

12) Wie die folgende Übersicht erkennen läßt, war und ist das Aufkommen im deutschen Inlandsverkehr, gemessen an demjenigen im grenzüberschreitenden Verkehr, nur gering:

Jahr	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Anzahl der Reisenden*)	23,0	12,4	14,4	18,6	36,0	19,8	23,8	30,5	21,7

*) in 1000.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahresberichte.

Bemerkenswert ist, wie sich der Konjunkturreinbruch von 1968 und 1972 im Nachfrageverhalten auch dieser Reisendenkategorie widerspiegelt.

Jahr	Beförderte Gastarbeiter in 1000 durch			
	Condor	Bavaria	Germanair	Hapag-Lloyd
1969	23,7	—	—	—
1970	103,0	—	—	—
1971	126,5	—	—	—
1972	174,6	—	—	—
1973	199,3	—	186,3	0
1974	92,7	187,6	150,1	35,9
1975	95,1	—	65,0	25,4
1976	95,9	61,0	109,0	35,9

Quelle: Angaben der Gesellschaften.

In der Zusammenstellung fehlt aber das Ergebnis der LTU, die keine Angaben gemacht hat. Hinzu kommt ferner, daß auch ausländische Gesellschaften, z. B. die jugoslawische Inex Adria Airways, die griechische Olympic Airways und andere, ebenfalls Gastarbeiter ihres Heimatlandes befördert haben. Sie geben z. T. eigene Flugpläne heraus, auf denen die Gastarbeiterkurse besonders aufgeführt sind (s. Zahlentafel 10). Beförderungsergebnisse sind nicht bekannt.

Beobachtungen und daraufhin vorgenommene Schätzungen der Flughafengesellschaft Düsseldorf ergaben folgende Mengen an Gastarbeitern, die zwischen 1969 und 1975 zwischen Düsseldorf und den betreffenden Herkunftsländern befördert wurden:

Jahr	Anzahl der beförderten Gastarbeiter in 1000 von und nach						Insgesamt
	der Türkei	Jugoslawien	Griechenland	Spanien	Portugal	Marokko	
1969	rd. 40,0	rd. 10,4	rd. 4,0	rd. 12,0	rd. 2,2	rd. 0,9	rd. 69,1
1970	rd. 88,0	rd. 17,0	rd. 8,0	rd. 16,0	rd. 3,4	rd. 1,4	rd. 133,8
1971	rd. 116,0	rd. 21,0	rd. 14,4	rd. 20,0	rd. 4,5	rd. 2,5	rd. 178,4
1972	rd. 140,0	rd. 23,2	rd. 18,8	rd. 20,0	rd. 6,2	rd. 5,2	rd. 213,4
1973	rd. 171,0	rd. 27,6	rd. 24,0	rd. 22,0	rd. 8,5	rd. 8,0	rd. 261,1
1974	rd. 161,8	rd. 32,0	rd. 20,0	rd. 20,0	rd. 9,0	rd. 6,8	rd. 249,6
1975	rd. 160,0	rd. 32,0	rd. 18,0	rd. 14,0	rd. 10,0	rd. 9,5	rd. 243,5

Zahlentafel 10: *Auszug aus dem Flugplan der Inex Adria Airways vom Mai 1976 mit den nur für den Gastarbeiterverkehr bestimmten Angaben*

Wochentag	Flug-Nr.	Abflug in	Uhrzeit (GMT)	Ankunft in	Uhrzeit (GMT)
Mittwoch	JP 319	DUS	6.10	FRA	6.55
	JP 319	FRA	7.50	ZAG	9.10
	JP 319	ZAG	9.55	BEG	10.40
	JP 318	BEG	14.00	ZAG	14.45
	JP 318	ZAG	15.30	FRA	16.50
	JP 318	FRA	17.35	DUS	18.20
Sonntag	JP 627	DUS	6.15	ZAG	7.45
	JP 627	ZAG	8.25	BEG	9.05
	JP 612	BEG	9.50	ZAG	10.30
	JP 612	ZAG	11.10	HAM	12.50
	JP 613	HAM	13.30	HAJ	14.05
	JP 613	HAJ	14.50	ZAG	16.20
	JP 613	ZAG	17.05	BEG	17.45
	JP 626	BEG	18.30	ZAG	19.10
	JP 626	ZAG	19.55	DUS	21.25
	JP 617	FRA	6.00	ZAG	7.20
	JP 617	ZAG	8.10	SPU	8.50
	JP 624	SPU	9.35	ZAG	10.10
	JP 624	ZAG	11.20	STR	12.25
	JP 625	STR	13.10	DUS	13.55
	JP 625	DUS	14.50	ZAG	16.20
	JP 625	ZAG	17.00	SPU	17.40
	JP 616	SPU	18.25	ZAG	19.05
	JP 616	ZAG	19.50	FRA	21.15

*) Sammelpunkte im jugoslawischen Gastarbeiterverkehr mit Düsseldorf sind die Flughäfen Belgrad, Split und Zagreb.

Diese Ergebnisse wurden der „Bereinigung“ des Pauschalreiseverkehrs bis 1972 zugrunde gelegt. Sie zeigen in Übereinstimmung mit den Beförderungsergebnissen der deutschen Luftfahrtgesellschaften ein deutliches Maximum im Jahre 1973. Letzteres könnte daher rühren, daß eine größere Anzahl verheirateter Gastarbeiter in diesem Jahr ihre nächsten Familienangehörigen im Rahmen der Familienzusammenführung in die Bundesrepublik

als Pauschalflugreisende hat nachkommen lassen, vor allem um in den Genuß des ihnen dann zustehenden Kindergeldes zu kommen. Diese Aktion wurde wahrscheinlich auch dazu mißbraucht, um den Anwerbestopp zu umgehen.

Die seit 1974 und 1975 verstärkte einsetzende Abwanderung der Gastarbeiter hat sich vor allem auf der Verbindung mit Istanbul dadurch bemerkbar gemacht, daß anstelle des bisherigen Ohnehaltverkehrs Zwischenlandungen auf den Flughäfen Frankfurt, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart eingelegt wurden.

4.2 Der europäische Pauschalreiseverkehr zwischen 1969 und 1975

Nach dieser „Bereinigung“ der statistischen Daten läßt sich das Aufkommen im Pauschalreiseverkehr ab 1973 mit demjenigen der davor liegenden Jahre vergleichen.

4.2.1 Entwicklungsübersicht

Die Nachfrage nach Pauschalflugpassagen in Düsseldorf hat zwischen 1969 und 1975 am stärksten zugenommen, eine Folge der überschäumenden Wirtschaftskonjunktur, die oft fälschlich als Periode der Vollbeschäftigung bezeichnet wird (s. Zahlentafel 11). Während im Jahre 1969 um 3/4 Mill. Reisende gezählt wurden, belief sich das Aufkommen des Jahres 1975 auf mehr als 1,9 Mill. Der stärkste Zuwachs mit über 400 000 Personen war zwischen 1970 und 1971 zu verzeichnen. Er ging im folgenden Jahr unter dem Einfluß der einsetzenden wirtschaftlichen Rezession auf rd. 150 000 zurück, um 1973 auf unter 100 000 zu fallen. Der geringste jährliche Zuwachs belief sich zwischen 1973 und 1974 auf etwas mehr als 75 000 Reisende. Seither hat zwar die Nachfrage wieder zugenommen; sie hat aber von da ab zu stagnieren begonnen. Trotz anhaltender Rezession kam es im Sommer und im ganzen Jahr 1975 zu einem überraschenden Zuwachs an Spanienreisenden gegenüber dem Vorjahr, offensichtlich ein Zeichen für die große Liquidität aller Schichten der Reisetilnehmer.

Zahlentafel 11: Anzahl der auf dem Flughafen Düsseldorf abgefertigten Pauschalflugreisenden im Verkehr mit europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern während der Jahre 1969 – 1976

Reisezielland	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000 während der Jahre							
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Spanien	410,7	564,7	858,3	969,9	993,7	1123,1	1320,9	1232,3
Türkei	2,0	5,8	2,5	13,2	50,9	23,7	22,7	19,8
Jugoslawien	41,7	69,4	85,4	96,9	133,9	130,1	117,0	112,1
Rumänien	52,4	61,0	86,2	85,8	64,2	77,1	84,5	45,7
Tunesien	23,1	33,8	71,6	67,6	42,1	33,1	54,6	50,6
Italien	60,0	59,8	76,9	62,6	49,6	54,2	72,6	64,6
Bulgarien	52,6	61,2	53,8	59,7	55,1	48,0	68,8	47,3
Griechenland	7,7	11,2	21,3	26,7	53,1	41,4	79,6	119,1
Großbritannien	27,5	11,6	16,2	15,0	31,4	40,0	45,3	52,4
Frankreich	11,2	13,1	19,7	21,8	20,2	14,8	21,0	15,4
Portugal	3,9	7,8	11,1	24,0	37,5	38,2	39,3	33,6
Österreich	0,8	0,2	3,1	8,6	6,2	3,8	2,3	1,6
UdSSR	—	—	0,8	8,2	4,7	5,8	7,7	4,4
Dänemark	0,2	0,2	1,4	3,1	1,1	3,3	3,0	0,1
Finnland	0,5	0,8	1,1	1,0	2,3	2,9	1,5	3,3
Irland	2,7	2,3	0,2	—	2,5	1,2	1,1	3,8
Übrige Länder*)	2,3	2,4	10,9	22,3	26,1	28,2	35,0	22,6
Alle Länder	693,3	905,6	1320,6	1486,5	1594,3	1671,9	1977,3	1828,7

Reisezielland	Veränderung im Aufkommen in 1000 Reisenden gegenüber dem Vorjahr						
	1970/69	1971/70	1972/71	1973/72	1974/73	1975/74	1976/75
Spanien	+ 154,1	+ 293,5	+ 111,0	+ 23,8	+ 129,4	+ 197,8	- 88,6
Türkei	+ 5,8	+ 3,7	+ 5,7	+ 36,3	- 27,2	- 1,0	- 2,9
Jugoslawien	+ 27,7	+ 16,0	+ 11,5	+ 37,0	- 3,8	- 13,1	- 4,9
Rumänien	+ 8,7	+ 25,2	- 0,4	- 21,7	+ 12,9	+ 7,5	- 38,8
Tunesien	+ 10,7	+ 37,8	- 4,1	- 25,4	- 9,1	+ 21,6	- 4,0
Italien	+ 3,9	+ 17,1	- 14,3	- 13,1	+ 4,6	+ 18,5	- 8,0
Bulgarien	+ 8,6	- 7,4	+ 6,0	- 4,6	- 7,1	+ 20,7	- 21,5
Griechenland	+ 3,6	+ 10,1	+ 5,3	+ 26,4	- 11,6	+ 38,2	+ 39,5
Großbritannien	- 15,9	+ 9,6	- 1,2	+ 16,3	+ 8,6	+ 5,3	+ 7,1
Frankreich	+ 1,9	+ 6,6	+ 2,1	- 1,6	- 5,4	+ 6,2	- 5,6
Portugal	+ 3,9	+ 3,3	+ 12,9	+ 13,5	+ 0,7	+ 1,1	- 5,7
Österreich	- 0,7	+ 3,0	+ 5,5	- 2,5	- 2,4	- 1,5	- 0,7
UdSSR	—	+ 0,9	+ 7,4	- 3,6	+ 1,1	+ 1,9	- 3,3
Dänemark	0	+ 1,1	+ 1,8	- 2,0	+ 2,2	- 0,3	- 2,9
Finnland	+ 0,3	+ 0,3	0	+ 1,2	+ 0,6	- 1,4	+ 1,8
Irland	- 0,4	- 2,1	- 0,2	+ 2,4	- 1,2	- 0,1	+ 2,7
Übrige Länder*)	- 0,2	+ 8,5	+ 11,4	+ 13,8	- 7,9	+ 6,8	- 12,4
Alle Länder	+ 212,3	+ 422,0	+ 160,4	+ 96,4	+ 74,5	+ 305,4	- 148,6

*) Übrige Länder:

Albanien,	Luxemburg,	Niederlande,	Tschechoslowakei,
Belgien,	Malta,	Norwegen,	Ungarn und
Island,	Marokko,	Schweden,	Zypern.

4.2.2 Der Verkehr mit den europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern

Zwischen 1969 und 1975 war der Verkehr innerhalb Europas (ohne den Inlandsverkehr innerhalb der Bundesrepublik) und mit den benachbarten außereuropäischen Ländern am Gesamtaufkommen an Pauschalreisenden folgendermaßen beteiligt:

Jahr	Anteil des Verkehrs am Gesamtaufkommen (vH)	
	europäischen	außereuropäischen
1969	88,6	11,4
1970	89,7	10,3
1971	88,5	11,5
1972	91,2	8,8
1973	94,2	5,8
1974	94,8	5,2
1975	93,1	6,9

Die Anzahl der Passagen, die im innereuropäischen Verkehr zwischen 1969 und 1975 gebucht wurden, verteilt sich unterschiedlich auf die verschiedenen Länder (s. Zahlentafel 11).

Die beherrschende Stellung Spaniens geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Jahr	Anteil des Spanienverkehrs am Gesamtverkehr (vH)	
	Gesamtverkehr	Europaverkehr
1969	59,3	67,0
1970	62,3	69,5
1971	64,6	72,9
1972	65,1	71,3
1973	62,3	66,1
1974	67,4	71,1
1975	66,9	71,4

Die anderen Länder folgen in der Nachfragerangliste mit großem Abstand. Wie stark sie am gesamten innereuropäischen und benachbarten außereuropäischen Verkehrsaufkommen beteiligt waren, zeigt folgende Übersicht:

Land	Anteil (vH) der Länder am gesamten Pauschalreiseaufkommen im Sommer der Jahre		
	1969	1972	1975
Spanien	59,3	65,1	66,9
Türkei	0	1,0	1,1
Jugoslawien	6,0	6,5	5,9
Rumänien	7,6	5,8	4,3
Tunesien	3,3	4,6	2,8
Italien	8,1	4,2	3,7
Bulgarien	7,6	4,0	3,4
Griechenland	1,1	1,8	4,0
Sonstige Länder	7,1	7,0	7,9
Alle Länder	100,0	100,0	100,0

4.3 Die Nachfrage, geordnet nach Großräumen

Die Hauptziele des Pauschalreiseverkehrs mit Düsseldorf liegen nach wie vor in den Küstenländern des Mittelmeers. Wird dieser Raum in 3 große, von Nord nach Süd verlaufende Abschnitte geteilt, so ergibt sich folgende Aufgliederung nach Ländern:

Räume:	Westmittelmeer- und Ostatlantikraum (Raum 1)	Mittlerer Mittelmeerraum (Raum 2)	Ostmittelmeer- und Schwarzmeerraum (Raum 3)
Länder:	Spanien Portugal Marokko	Jugoslawien Italien Malta Tunesien	Rumänien Bulgarien Türkei Griechenland Zypern

Eine Summierung des Aufkommens an Pauschalreisenden in diesen Räumen liefert folgendes Bild:

Jahr	Aufkommen an Pauschalreisenden in 1000 im Verkehr mit		
	Raum 1	Raum 2	Raum 3
1969	rd. 415	rd. 125	rd. 113
1970	rd. 574	rd. 163	rd. 139
1971	rd. 873	rd. 234	rd. 171
1972	rd. 1003	rd. 217	rd. 193
1973	rd. 1046	rd. 226	rd. 236
1974	rd. 1174	rd. 217	rd. 194
1975	rd. 1376	rd. 244	rd. 256

Wird das Aufkommen im Raum 3 (Ostmittelmeer- und Schwarzmeerraum) = 1 gesetzt, so ergibt sich für die Nachfragebewertung in den 3 Räumen nachstehende Rangfolge:

Jahr	Raum 1	Raum 2	Raum 3
1969	3,7	1,1	1,0
1970	4,1	1,2	1,0
1971	5,1	1,4	1,0
1972	5,2	1,2	1,0
1973	4,4	1,0	1,0
1974	6,1	1,1	1,0
1975	5,4	1,0	1,0

Die Höherbewertung des Raums 2 (mittlerer Mittelmeerraum) von 1970 bis 1971 scheint durch den hohen Zuwachs bewirkt zu sein, der 1971 auf den Verkehr mit Tunesien, Jugoslawien und Italien entfiel (s. Zahlentafel 12). Während sich die Nachfrage in den Räumen 2 und 3 zwischen 1969 und 1975 verdoppelte, stieg sie im Raum 1 (Westmittelmeerraum) sogar auf mehr als das dreifache ihres Ausgangswertes. Der große Zuwachs stammte fast ausschließlich aus dem Spanienverkehr.

In der hohen Bewertung des Westmittelmeerraums von 1974 schlugen sich wahrscheinlich die Ausweichbewegungen zahlreicher Urlauber nieder, die ursprünglich Passagen nach Zielen im Ostmittelmeerraum gebucht hatten. Die betreffenden Reisenden scheinen aufgrund der Ereignisse in Griechenland und auf Zypern vom Jahre 1974 nach Westen ausgewichen zu sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das Schwergewicht der Nachfrage im europäischen Pauschalreiseverkehr zwischen 1969 und 1975 unverändert in den Ländern des Westmittelmeerraums gelegen hat. Obwohl in dieser Zeit zahlreiche neue Verbindungen mit Zielen in anderen Räumen aufgenommen wurden, hat Spanien seine Quasi-Monopolstellung als wichtigstes Reisezielland für das Einzugsgebiet des Flughafens Düsseldorf – und wohl auch für die übrigen Flughäfen der Bundesrepublik – nicht nur behauptet, sondern sie sogar noch ausgebaut.

4.4 Die Höhe der Nachfrage, geordnet nach Reiseentfernungen

Die Darstellung eines Zusammenhangs zwischen der Höhe des Sitzplatzangebots und der Reiseentfernung (s. Zahlentafel 5) hatte anhand einiger Beispiele erkennen lassen, wie stark die Höhe des Angebots – und damit auch der Nachfrage – von der geographischen Lage klimatisch begünstigter Ziele und damit von deren Entfernung vom Ausgangsort abhängt. Bekanntlich sind die begehrtesten und nächstgelegenen Reiseziele im westlichen Mittelmeerraum, d. h. Palma de Mallorca und Gerona, mehr als 1000 km von allen Flughäfen der Bundesrepublik entfernt. Andere, aber weiter entfernte Reiseziele mit ebenfalls größerer Nachfrage finden sich an der westlichen Schwarzmeerküste. Schließlich bevorzugen Liebhaber eines über den Jahresverlauf gleichmäßig milden Klimas solche Ziele, die bereits am äußersten Rande des Reiseweitenbereichs im europäischen Pauschalreisever-

kehrts liegen, d. h. solche auf den Kanarischen Inseln Gran Canaria und Teneriffa. Wie aus einer Zahlenübersicht hervorgeht (s. Zahlentafel 12), steigt die Nachfrage nach Passagen, von einem Anfangswert ausgehend, zunächst mit zunehmender Entfernung steil bis zu einem Höchstwert an (Palma de Mallorca); von da ab nimmt sie teils mehr, teils weniger steil wieder bis auf einen endlichen Wert ab (Kanarische Inseln).

Bemerkenswert ist, wie sehr der Nachfrageverlauf demjenigen nahe kommt, der sich nach dem sogenannten Lill'schen „Reisegesetz“ ergibt¹³⁾. Diese Beziehung weist nach, daß der Verkehrsbedarf mit zunehmender Reiseentfernung abnimmt.

4.5 Die Nachfrage nach Pauschalflugpassagen auf einigen Verbindungen

Bei einer Aufgliederung der Nachfrage nach Pauschalflugpassagen auf einzelnen Verbindungen wird wiederum länderweise verfahren.

4.5.1 Spanienverbindungen

Eine Reihe von Verbindungen mit den wichtigsten spanischen Reisezielen läßt erkennen, wo die Schwerpunkte der Nachfrage in der Zeit zwischen 1971 und 1975 gelegen haben (s. Zahlentafel 13). Die Anteile der einzelnen Verbindungen am gesamten Spanienaufkommen gehen aus folgender Zusammenstellung hervor:

Verbindung	Anteil der Verbindungen (vH) mit Spanien am Gesamtaufkommen der Jahre		
	1971	1973	1975
Palma de Mallorca	41,5	36,2	37,3
Gerona	-	-	6,0
Ibiza	10,6	12,1	9,5
Las Palmas	10,6	12,1	13,0
S. Cruz de Tenerife	9,9	7,3	6,9
Malaga	10,4	10,1	8,4
Alicante	4,6	5,2	5,9
Restliche Verbindungen	12,4	17,0	13,0
Alle Verbindungen	100,0	100,0	100,0

Je zwei der kürzesten und der längsten Verbindungen – mit Palma de Mallorca und Gerona einerseits bzw. mit Las Palmas und S. Cruz de Tenerife andererseits – erbrachten zwischen 1971 und 1975 mehr als 3/5 bzw. mehr als die Hälfte des gesamten Spanienaufkommens.

13) Vgl. Pirath, C., Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin – Göttingen – Heidelberg 1949.

Zahlentafel 12: Nachfrageentwicklung auf 17 Verbindungen des Pauschalreiseverkehrs auf dem Flughafen Düsseldorf während der Sommerereljahre 1969 – 1976

Entfernungsbereich (km)	Verbindung mit	Luftlinienentfernung (km)	Aufkommen an Pauschalreisenden in 1000 Reisenden im 3. Vierteljahr							
			1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
400 – 599	London-Gatwick	495	0,2	2,9	0,2	0,8	1,7	7,7	8,3	11,6
900 – 1299	Rimini	980	14,1	12,7	18,9	13,5	9,3	11,4	10,4	9,7
	Gerona*)	1080	(22,8)	(31,6)	(48,9)	(62,0)	(54,5)	48,9	53,3	41,2
	Split	1117	4,5	5,5	9,0	10,0	10,3	15,2	14,5	10,0
	Neapel	1290	7,8	6,9	11,1	8,0	5,0	7,8	10,0	7,6
1300 – 1599	Dubrovnik	1300	13,3	21,5	23,9	21,1	22,1	31,5	22,3	15,8
	Palma de Mallorca	1399	107,8	116,8	156,7	154,0	137,6	189,2	208,3	191,3
	Ibiza	1441	17,6	32,4	46,8	52,7	55,1	68,5	75,9	77,7
	Alicante	1550	7,5	12,1	18,8	21,8	21,2	22,6	34,5	25,8
1700 – 1899	Konstanza	1780	32,6	39,3	50,3	44,6	28,4	49,1	47,4	21,7
	Warna	1810	15,2	18,5	17,3	16,3	14,4	14,4	26,6	16,4
	Malaga	1850	13,3	23,6	35,2	34,1	37,1	46,5	44,4	44,8
1900 – 1999	Athen	1990	5,3	6,2	11,6	10,1	12,9	9,0	15,3	24,3
2000 – 2199	Istanbul	2040	(0,8)	(1,0)	(1,2)	(4,8)	15,7	6,3	9,5	5,8
2400 – 2599	Rhodos	2430	1,9	3,4	6,6	8,3	9,0	4,3	11,7	13,0
3000 – 3199	S. Cruz de Tenerife	3179	7,3	11,3	16,9	15,3	14,3	15,7	17,3	18,4
	Las Palmas	3187	4,9	11,5	22,9	24,7	23,6	35,6	39,4	40,9
Gesamtaufkommen an Pauschalreisenden:			276,9	357,2	496,3	502,1	472,2	583,2	650,0	576,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Monatsberichte.

*) Erst ab 1974 statistisch gesondert ausgewiesen. Klammerwerte aufgrund des Sitzplatzangebots geschätzt.

Zahlentafel 13: Anzahl der auf dem Flughafen Düsseldorf abgefertigten Pauschalflugreisenden auf den Verbindungen mit Spanien während der Jahre 1971 – 1976

Verbindung mit	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000 während der Jahre						Veränderung in 1000 Reisenden gegenüber dem Vorjahr					
	1971		1972		1973		1974		1975		1976	
	1971	1972	1973	1974	1975**)	1976	1972/71	1973/72	1974/73	1975/74	1976/75	
Palma de Mallorca	357,4	386,0	359,0	418,7	493,2	447,5	+ 31,3	- 27,0	+ 59,7	+ 74,5	- 45,7	
Ibiza	90,5	113,1	119,7	132,4	125,1	149,4	+ 22,6	+ 6,6	+ 12,7	- 7,3	+ 24,3	
Gerona*)	—	—	—	69,2	79,5	64,9	—	—	+ 69,2	+ 10,3	- 14,6	
Malaga	89,6	92,5	100,0	108,2	110,4	112,0	+ 2,9	+ 7,5	+ 8,2	+ 2,2	- 1,6	
Las Palmas	91,3	114,3	119,5	149,7	173,2	188,2	+ 23,0	+ 5,2	+ 30,7	+ 24,0	+ 15,0	
Alicante	39,2	52,1	51,4	52,8	77,5	62,2	+ 12,9	- 0,7	+ 1,4	+ 24,7	- 15,3	
S. Cruz de Tenerife	85,3	79,1	72,6	77,1	91,1	97,3	- 6,2	- 6,5	+ 4,5	+ 14,0	+ 6,2	
Sevilla	0,9	2,7	3,8	—	—	—	+ 1,8	+ 1,1	- 3,8	—	—	
Sonstige Verbindungen	106,8	129,2	167,7	115,0	170,9	110,9	+ 22,4	+ 38,5	- 52,7	+ 55,9	- 60,0	
Alle Verbindungen	858,3	969,0	993,7	1123,1	1320,9	1232,4	+ 110,7	+ 24,7	+ 129,4	+ 198,3	- 88,5	

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahresberichte.

*) Bis 1973 statistisch nicht gesondert ausgewiesen.

***) Nach Monatsberichten.

Der Flughafen Düsseldorf nimmt im Verkehr mit Palma de Mallorca, dem mit Abstand beliebtesten Pauschalreiseziel der Bundesbürger, vor den beiden anderen Flughäfen Frankfurt und München eine führende Stellung ein:

Jahr	Anzahl der Pauschalreisenden in 1000 im Verkehr zwischen Palma de Mallorca und				Anteil Frankfurts und Münchens am Aufkommen Düsseldorfs (vH)
	Düsseldorf	Frankfurt	München	Frankfurt + München	
1971	354,7	135,5	53,8	189,3	53,2
1972	386,2	136,2	53,9	190,1	49,3
1973	359,0	120,7	52,1	172,8	48,2
1974	418,7	144,8	53,9	198,7	47,5
1975	493,2	186,6	69,4	256,0	51,9

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahresberichte.

4.5.2 Verbindungen mit den übrigen europäischen Ländern

Im Gegensatz zu den spanischen Verbindungen zeigt die Nachfrage nach Passagen in die anderen europäischen Reisezielländer einen unruhigeren Verlauf (s. Zahlentafel 14). Negative Zuwachsraten überwiegen. Der Einfluß der Konjunkturwende und besonderer Ereignisse machten sich z. B. auf der Verbindung mit dem griechischen Rhodos und dem portugiesischen Faro (Umsturz in Griechenland und Portugal) bemerkbar.

4.5.3 Verbindungen mit benachbarten außereuropäischen Ländern

Unter den Verbindungen mit benachbarten europäischen Ländern sind diejenigen mit Tunesien erwähnenswert (s. Zahlentafel 14). Auf einen steilen Anstieg der Nachfrage bis 1969 folgte – wegen mancher Mängel in der Unterbringung der Reisenden und der unzureichenden hygienischen Verhältnisse – ein fast ebenso steiler Abstieg. Nach Behebung der meisten Anstände hat die Nachfrage wieder zugenommen.

4.5.4 Restliche Mittelmeerländer

Zwischen Düsseldorf und folgenden 7 Mittelmeerländern bestehen keine bzw. noch keine Pauschalflugverbindungen, so mit Ägypten, Libyen, Algerien, Syrien und Israel, Zypern. Libanon,

Nach Mitteilungen der Tagespresse beabsichtigt allerdings die israelische Linienverkehrsgesellschaft El Al, vom Jahre 1978 ab Charterflüge nach Tel Aviv aufzunehmen; sie soll deshalb inzwischen Verbindungen mit deutschen Reiseveranstaltern angeknüpft haben. – Indessen lassen sich auch IT-Reisen in alle diese Länder buchen, da ihre Hauptstädte sämtlich in das internationale Liniennetz einbezogen sind. Düsseldorf verfügt z. B. nur

Zahlentafel 14: Anzahl der auf dem Flughafen Düsseldorf abgefertigten Pauschalflugreisenden im Verkehr mit einigen europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern während der Jahre 1971 – 1976

Reisezielland	Verbindung mit	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000 während der Sommervierteljahre						Veränderungen in 1000 Reisenden gegenüber dem Vorjahr				
		1971	1972	1973	1974	1975	1976	1972/1971	1973/1972	1974/1973	1975/1974	1976/1975
Jugoslawien	Dubrovnik	46,8	41,7	41,5	56,2	39,7	32,3	- 5,1	- 0,2	+ 14,7	- 16,5	- 7,4
	Alle Verbindungen	85,4	96,9	113,9	130,1	117,0	112,1	+ 11,5	+ 37,0	- 3,8	- 13,1	- 4,9
Rumänien	Konstanza	78,9	75,6	57,9	64,1	70,3	36,3	- 3,3	- 17,7	+ 6,2	+ 6,2	- 34,0
	Sonst. Verbindung.	7,3	10,2	11,3	13,0	14,2	9,5	+ 2,9	+ 1,1	+ 1,7	+ 1,2	- 4,7
Bulgarien	Warna	26,8	25,8	25,5	22,3	35,8	24,3	- 1,0	- 0,3	- 3,2	+ 13,5	- 11,5
	Sonst. Verbind.*)	27,0	33,9	29,6	25,7	33,0	23,0	+ 6,9	- 4,3	- 3,9	+ 7,3	- 10,0
Italien	Catania	6,9	4,2	3,7	4,3	6,5	10,7	- 2,7	- 0,5	+ 0,6	+ 2,2	+ 4,2
	Neapel	22,2	19,2	15,4	14,9	25,0	17,9	- 3,0	- 3,8	- 0,5	+ 10,1	- 7,1
	Rimini	31,7	26,0	21,8	19,2	17,7	17,0	- 5,7	- 4,2	- 2,6	- 1,5	- 0,7
Griechenland	Rhodos	14,3	18,0	19,7	12,8	23,4	31,1	+ 3,7	+ 1,7	- 7,0	+ 10,6	- 7,7
Portugal	Faro	12,6	13,2	13,0	13,4	11,8	9,8	+ 0,6	- 0,2	+ 0,4	- 1,6	- 2,0
Tunesien	Tunis	37,9	34,2	19,5	10,6	7,2	4,9	+ 3,7	- 14,7	- 8,9	- 3,4	- 2,3
	Djerba	28,2	24,3	13,3	14,1	21,1	23,2	- 3,9	- 11,0	+ 0,8	+ 7,0	+ 2,1

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahresberichte.

*) Die Mehrzahl der Reisenden entfällt wahrscheinlich auf die Verbindung mit Burgas.

über eine Direktverbindung mit dem libanesischen Beirut. – Der internationale Linienverkehr mit Zypern (über die Hauptstadt Nicosia) ist seit den griechisch-türkischen Auseinandersetzungen zum Erliegen gekommen; der Pauschalreiseverkehr (über Larnaka) soll sich inzwischen wieder belebt haben¹⁴).

4.6 Die Nachfrage über den Jahresverlauf

Je nach Saisondauer drängt sich die Nachfrage auf den verschiedenen Verbindungen entweder auf einige wenige Monate zusammen oder verteilt sich mehr oder weniger gleichmäßig über den Jahresverlauf.

14) Vgl. Stiftung Warentest/Berlin, „test“, Reise-Sonderheft IV/76, Urlaub '77.

4.6.1 Die Nachfrage während der Sommermonate

Die Sommermonate Juli – September sind während der Betriebs- und Schulferien nach wie vor Haupturlaubs- und -reisezeit in der Bundesrepublik. Sogar außereuropäische Nachbarländer mit heißem Klima haben während dieser Zeit eine Zunahme der Nachfrage nach Passagen aufzuweisen. Das sommerliche Aufkommen an Pauschalreisenden ist für 1971 – 1976 länderweise sowie für eine Reihe von Verbindungen in Zahlenübersichten dargestellt (s. Zahlentafeln 15 – 17).

Wie entscheidend die sommerliche Nachfrage auf den nicht ganzjährig betriebenen Verbindungen für die Höhe des Jahresergebnisses ist, ergibt sich aus Beispielen spanischer Verbindungen:

Verbindung mit	Anteil des sommerlichen Aufkommens an Pauschalflugreisenden am Aufkommen der Jahre (vH)					
	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Palma de Mallorca	44,2	39,9	38,3	45,1	42,3	42,7
Ibiza	51,4	46,5	46,1	51,7	60,5	52,0
Gerona	—	—	—	70,5	67,1	63,5
Malaga	39,2	36,9	37,1	43,0	40,1	40,0
Alicante	48,0	41,8	41,2	42,8	40,1	41,5
Sonst. Verbindungen	70,0	62,1	49,0	57,3	33,6	41,6

Im Verkehr mit den übrigen europäischen Ländern und dem benachbarten außereuropäischen Tunesien ergeben sich folgende Anteile der sommerlichen Nachfrage am Jahresergebnis:

Land	Verbindung mit	Anteil des sommerlichen Aufkommens an Pauschalflugreisenden am Jahresaufkommen (vH)					
		1971	1972	1973	1974	1975	1976
Jugoslawien	Dubrovnik	51,1	50,5	53,2	56,0	56,6	48,9
Rumänien	Konstanza	63,9	59,0	49,1	76,5	67,4	59,8
Bulgarien	Warna	64,5	63,0	56,5	64,5	74,2	67,5
	Sonstige*)	63,6	57,2	54,9	64,5	76,3	66,1
Italien	Catania	47,8	42,8	45,6	53,5	49,2	43,0
	Neapel	50,0	41,6	32,4	49,0	43,6	42,5
	Rimini	59,6	51,9	42,6	59,3	58,6	57,1
Griechenland	Rhodos	46,7	46,6	46,1	33,6	41,4	41,8
Portugal	Faro	54,0	45,5	48,5	53,0	60,1	60,2
Tunesien	Tunis	40,3	33,7	34,8	33,9	22,2	—
	Djerba	31,8	28,8	25,7	40,4	36,5	40,1

*) Der Hauptanteil entfällt wahrscheinlich auf die Verbindung mit Burgas, die erst 1974 statistisch gesondert ausgewiesen wird.

Ganz anders verhalten sich dagegen Nachfragehöhe und Anteil am Ganzjahresaufkommen auf den das ganze Jahr über aufrechterhaltenen Verbindungen, so mit Las Palmas und S. Cruz de Tenerife:

Verbindung mit	Anteil des sommerlichen Aufkommens an Pauschalreisenden (in vH) am Aufkommen der Jahre					
	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Las Palmas	25,1	21,6	19,8	23,8	22,7	21,7
S. Cruz de Tenerife	19,8	19,3	19,7	20,8	19,0	18,9

An der Nachfrageentwicklung fällt der ungewöhnlich große Zuwachs an Spanienreisenden vom Sommer 1974 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahrs auf, sowie – wenn auch in geringerem Maß – derjenige vom Sommer 1975 (s. Zahlentafel 17). Auf den beiden kürzesten Verbindungen, mit Palma de Mallorca und Gerona, wurden in beiden Sommern zusammen rd. 70 000 bzw. rd. 23 000 Reisende mehr gezählt als während der beiden gleichen Zeiträume der Vorjahre. Auf den beiden längsten Verbindungen, mit Las Palmas und S. Cruz de Tenerife, reisten insgesamt 13 000 bzw. rd. 5000 Personen mehr. Die Masse der Reisenden auf beiden Verbindungsgruppen hat offensichtlich jeweils einer anderen Einkommenschicht angehört. Auch die Reisenden der Schicht mit offenbar niedrigerem Einkommen scheinen trotz anhaltender Rezession über ausreichend flüssige Mittel verfügt zu haben.

4.6.2 Die monatliche Nachfragehöhe im Jahresverlauf

Für eine Reihe charakteristischer Verbindungen mit Düsseldorf wird der Verlauf der Nachfrage nach Pauschalflugpassagen während der einzelnen Monate der Jahre 1971 und 1975 einander gegenübergestellt (s. Zahlentafel 18). Ohne auf weitere Einzelheiten einzugehen, sind 3 Formen des Nachfrageverlaufs zu beobachten, ein Verlauf mit

1. ausgeprägtem Maximum um die Jahresmitte und Rückgang der Nachfrage auf Null während der ersten und letzten Monate,
2. annähernd gleichbleibender Nachfrage über das ganze Jahr hin mit kleinen Spitzenwerten zu Ostern und zum Jahresende und
3. einer Mischform aus den beiden erstgenannten Formen, d. h. mit einem flacher ausgeprägten Maximum um die Jahresmitte und einer endlichen Nachfragehöhe zu Beginn und zum Ende des Jahres.

Welche Gestaltungsform auf die einzelnen Verbindungen zutrifft, ist anhand dieses Schemas leicht festzustellen.

Aus der letztgenannten Zahlentafel geht ferner hervor, daß – abgesehen von dem mehr oder weniger großen Aufkommenszuwachs bis 1975 – die Nachfrage in der Vor- und Nachsaison auf manchen Verbindungen unverhältnismäßig stärker angestiegen ist als während der Sommervierteljahre. Angesichts der vielen Hotelneubauten in den verschiedenen Reisezielländern – eine Reihe von Bauvorhaben blieben sogar unvollendet, vor allem in Spanien – ist es unwahrscheinlich, daß etwa fehlende Unterbringungsmöglichkeiten der Grund für die Verlagerung der Nachfrage gewesen sein könnten.

Welche Luftreiseziele hat die Nachfrage nach Pauschalflugpassagen in den letzten Jahren bevorzugt, näher gelegene oder weiter entfernte? Darüber kann eine Ermittlung der sogenannten mittleren Reiseweite Auskunft geben.

Zahlentafel 15: Anzahl der auf dem Flughafen Düsseldorf abgefertigten Pauschalflugreisenden im Verkehr mit europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern während der Sommervierteljahre 1971 – 1977

Reisezielland	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000 während der Sommervierteljahre							Veränderungen in 1000 Reisenden gegenüber dem Vorjahr					
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1972/1971	1973/1972	1974/1973	1975/1974	1976/1975	1977/1976
Spanien	361,2	383,8	373,1	493,9	534,9	486,9	600,7	+ 22,6	- 10,7	+ 120,8	+ 41,0	- 48,0	+ 113,8
Türkei	1,2	4,8	15,7	6,3	9,5	5,8	13,4	+ 3,6	+ 10,9	- 9,4	+ 3,2	- 3,7	+ 7,6
Jugoslawien	57,9	60,7	68,7	74,2	66,4	62,0	64,5	+ 2,8	+ 8,0	+ 5,5	- 7,8	- 4,4	+ 2,5
Rumänien	52,2	47,0	30,4	54,1	53,7	28,4	29,4	- 5,2	- 16,6	+ 23,7	- 0,4	- 25,3	+ 1,0
Italien	41,7	29,4	18,6	26,4	32,3	27,2	39,1	- 12,3	- 10,8	+ 7,8	+ 5,9	- 5,1	+ 11,9
Bulgarien	34,4	35,6	30,6	31,2	51,8	31,6	27,1	+ 1,2	- 5,0	+ 0,6	+ 20,6	- 20,2	- 4,5
Griechenland	17,7	18,4	24,8	7,6	37,1	54,0	52,0	+ 0,7	+ 6,4	- 17,2	+ 29,5	+ 16,9	- 2,0
Großbritannien	5,8	7,4	9,9	12,5	14,8	18,6	18,1	+ 1,6	+ 2,5	+ 2,6	+ 2,3	+ 3,8	- 0,5
Frankreich	10,6	9,4	9,6	9,2	13,1	8,7	13,1	- 1,2	+ 0,2	- 0,4	+ 3,9	- 4,4	+ 4,4
Portugal	7,1	7,5	13,6	15,2	13,3	11,6	14,8	+ 0,4	+ 6,1	+ 1,6	- 1,9	- 1,7	+ 3,2
Österreich	1,8	5,1	3,3	1,1	-	-	-	+ 3,3	- 1,8	- 2,2	- 1,1	-	-
UdSSR	0,3	4,6	1,8	2,5	3,0	2,4	3,4	+ 4,3	- 2,8	+ 0,7	+ 0,5	- 0,6	+ 1,0
Dänemark	0,9	1,2	0,7	2,0	1,9	-	-	+ 0,3	- 0,5	+ 0,3	- 0,1	- 1,9	-
Finnland	0,7	0,7	1,0	1,3	0,8	1,8	1,7	0	+ 0,3	+ 0,3	- 0,5	+ 1,0	- 0,1
Irland	0,2	-	1,3	0,8	0,9	2,4	3,2	- 0,2	+ 1,3	- 0,5	+ 0,1	+ 1,5	+ 0,8
Tunesien	26,3	22,2	12,8	13,2	21,0	20,2	23,2	- 4,1	- 9,4	+ 0,4	+ 7,8	- 0,8	+ 3,0
Sonstige Länder*)	2,2	1,5	3,3	0,5	6,8	5,7	2,7	- 0,7	+ 1,8	- 2,8	+ 6,3	- 1,1	- 3,0
Alle Länder	622,2	626,3	619,2	752,0	861,3	767,3	913,1	+ 4,1	- 20,1	+ 132,8	+ 109,3	- 94,0	+ 145,8

Quelle: Statistisches Bundesamt, Monatsberichte.

*) Unter „Sonstige Länder“ ist auch das Aufkommen im Verkehr mit Marokko und Zypern eingerechnet.

4.7 Die mittlere Reiseweite im europäischen Pauschalreiseverkehr

Als Maßstab dafür, ob sich die Masse der Pauschalflugreisenden näher liegenden oder weiter entfernten Reisezielen zugewendet hat, dient die sogenannte mittlere Reiseweite¹⁵⁾. Deren Länge (in km Luftlinienentfernung ab Düsseldorf) soll für die Zeit der Sommervierteljahre 1969 – 1976 abgeschätzt werden.

Wie die unten angegebene Beziehung erkennen läßt, muß zunächst die Summe aller

15) Die mittlere Reiseweite s_m wird nach folgender Beziehung ermittelt:

$$s_m = \frac{P_1 \cdot s_1 + P_2 \cdot s_2 + \dots + P_n \cdot s_n}{(P_1 + P_2 + \dots + P_n)}$$

worin P_1, P_2 usw. die Anzahl der beförderten Reisenden und s_1, s_2 usw. die Länge der betreffenden Verbindungen in km Luftlinienentfernung sind.

Produkte aus den Längen der Verbindungen und aus den auf ihnen in der Zeiteinheit beförderten Reisenden ermittelt werden; es handelt sich also um die Berechnung der Beförderungsleistungen in Gestalt der Personenkilometer je Vierteljahr. Die amtliche Zusteigerstatistik für den Pauschalreiseverkehr nennt zwar die Zusteigeranzahl für eine Reihe von namentlich aufgeführten Verbindungen, faßt aber den Rest, dessen Aufkommen meist gering ist und dessen Weglängen z. T. sehr unterschiedlich sind, in einer Summe zusammen. Für diesen Rest lassen sich also die Beförderungsleistungen nicht exakt ermitteln. Um dennoch die Größenordnung der mittleren Reiseweite abschätzen zu können, wurde das Aufkommen aller in der Zusteigerstatistik namentlich aufgeführter und bezifferter Verbindungen im Pauschalreiseverkehr zwischen Düsseldorf und den europäischen sowie den benachbarten außereuropäischen Zielländern während der Sommervierteljahre 1969 und 1976 zusammengefaßt. Es handelte sich um folgende 17 Ver-

Zahlentafel 16: Anzahl der auf dem Flughafen Düsseldorf abgefertigten Pauschalflugreisenden auf einigen Verbindungen mit europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern während der Sommerierteljahre 1971–1977

Reisezielländer	Verbindung mit	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000 während der Sommerierteljahre							Veränderungen in 1000 Reisenden gegenüber dem Vorjahr					
		1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1972/1971	1973/1972	1974/1973	1975/1974	1976/1975	1977/1976
Jugoslawien	Dubrovnik	23,9	21,1	22,1	31,5	22,5	15,8	15,0	- 2,8	+ 1,0	+ 9,4	- 9,0	- 6,7	- 0,8
Rumänien	Konstanza	50,3	44,6	28,4	49,1	47,4	21,7	26,8	- 5,7	- 16,2	+ 20,7	- 1,7	- 25,7	+ 5,1
	Sonst. Verbindungen	1,7	2,3	1,9	4,0	6,3	6,8	2,6	+ 0,6	- 0,4	+ 2,1	+ 2,3	+ 0,5	- 4,2
Bulgarien	Warna	17,3	16,3	14,4	14,4	26,6	16,4	14,9	- 1,0	- 1,9	0	+ 12,2	- 10,2	- 1,5
	Sonst. Verbindung.*)	17,2	19,4	16,2	16,6	25,2	15,2	12,2	+ 2,2	- 3,2	+ 0,4	+ 8,6	- 10,0	- 3,0
Italien	Catania	3,3	1,8	1,7	2,3	3,2	4,6	5,9	- 1,5	- 0,1	+ 0,6	+ 0,9	+ 1,4	+ 1,3
	Neapel	11,1	8,0	5,0	7,3	10,9	7,6	15,1	- 3,1	- 3,0	+ 2,3	+ 3,6	- 3,3	+ 7,5
	Rimini	18,9	13,5	9,3	11,4	10,4	9,7	8,8	- 5,4	- 4,2	+ 2,1	- 0,6	- 0,7	- 0,9
Griechenland	Rhodos	6,7	8,4	9,1	4,3	9,7	13,0	14,8	+ 1,7	+ 0,7	- 4,8	+ 5,4	+ 3,3	+ 1,8
Portugal	Faro	6,8	6,0	6,3	7,1	7,1	5,9	6,1	- 0,8	+ 0,3	+ 0,8	0	- 1,2	+ 0,2
Tunesien	Tunis	15,3	11,5	6,8	3,6	1,6	-	0,1	- 3,8	- 4,7	- 3,2	- 2,0	- 1,6	+ 0,1
	Djerba	9,3	7,0	3,4	5,7	7,7	9,3	12,8	- 2,3	- 3,6	+ 2,3	+ 2,0	+ 1,6	+ 3,5
	Monastir	2,1	3,8	2,6	4,0	11,5	10,9	10,3	+ 1,7	- 1,2	+ 1,4	+ 7,5	- 0,6	- 0,6

Quelle: Statistisches Bundesamt, Monatsberichte.

*) Der größere Teil entfällt auf die Verbindung mit Burgas, die statistisch erst ab 1974 gesondert ausgewiesen wird.

bindungen, die während der beiden Zeiträume nahezu unverändert mit rd. 70 vH am gesamten sommerlichen Aufkommen beteiligt waren (s. Zahlentafel 19), mit

Alicante,	Konstanza,	Rhodos,
Athen,	Las Palmas,	Rimini,
Dubrovnik,	London-Gatwick,	S. Cruz de Tenerife,
Gerona,	Malaga,	Split und
Ibiza,	Neapel,	Warna.
Istanbul,	Palma de Mallorca,	

Dazu kam das zusammengefaßte Aufkommen der unten genannten 18 Verbindungen¹⁶⁾.

16) Es handelt sich um folgende Verbindungen mit

Madrid,	Funchal,	Pisa,	Bastia,	Heraklion und
Barcelona,	Oporto,	Venedig,	Belgrad,	Tunis.
Tarragona,	Catania,	Verona,	Zagreb,	
Faro,	Genua,	Rom/Ciampino,	Klagenfurt,	

Der Anteil aller 35 Verbindungen am gesamten Sommeraufkommen hat vom Anfang der 70er Jahre ab von rd. 88 vH auf rd. 80 vH im 3. Vierteljahr 1976 abgenommen. Der Rückgang rührte vor allem daher, daß eine Reihe von Verbindungen, insgesamt 8, während der ersten Hälfte der 70er Jahre eingestellt wurde, darunter die Verbindung mit Barcelona; deren Aufkommen könnte in den Jahren 1972 und 1973 wahrscheinlich durch den zunehmenden Rückstrom der Gastarbeiter stark angeschwollen sein.

Für sämtliche 35 Verbindungen wurden die Beförderungsleistungen (in Personenkilometer je Vierteljahr) ermittelt (s. Zahlentafel 19). Aus dem Quotienten der Summe der beförderten Reisenden und der Beförderungsleistungen ergaben sich folgende mittlere Reiseweiten:

Zahlentafel 17: *Anzahl der auf dem Flughafen Düsseldorf abgefertigten Spanienreisenden im Pauschalflugverkehr während der Sommerierteljahre 1971 – 1977*

Verbindung mit	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000 während der Sommerierteljahre							Veränderungen in 1000 Reisenden gegenüber dem Vorjahr					
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1972/1971	1973/1972	1974/1973	1975/1974	1976/1975	1977/1976
Palma de Mallorca	156,7	154,0	137,6	189,2	208,3	191,3	237,1	- 2,7	- 16,4	+ 51,6	+ 51,6	- 17,0	+ 45,8
Ibiza	46,8	52,7	55,1	68,5	75,9	77,7	87,9	+ 5,9	+ 2,4	+ 13,4	+ 7,4	+ 1,8	+ 10,2
Gerona*)	—	—	—	48,9	53,3	41,2	44,8	—	—	+ 18,9**)	+ 4,4	- 12,1	+ 3,6
Malaga	35,2	34,1	37,1	46,5	44,4	44,8	52,0	- 1,1	+ 3,0	+ 9,4	- 2,1	+ 0,4	+ 7,2
Las Palmas	22,9	24,7	23,6	35,6	39,4	40,9	64,1	+ 1,8	- 1,1	+ 12,0	+ 3,8	+ 1,5	+ 23,2
Alicante	18,8	21,8	21,2	22,6	34,5	25,8	27,8	+ 3,0	- 0,6	+ 1,4	+ 11,9	- 8,7	+ 2,0
S. Cruz de Tenerife	16,9	15,3	14,3	15,7	17,3	18,4	24,5	- 1,6	- 1,0	+ 1,4	+ 1,6	+ 1,1	+ 6,1
Sevilla	—	0,8	1,5	—	—	—	—	+ 0,8	+ 0,7	- 1,5	—	—	—
Sonst. Verbindungen	74,6	80,4	82,3	65,9	57,4	46,1	40,4	+ 5,8	+ 1,9	- 16,4	- 8,5	- 11,3	- 5,7

Quelle: Statistisches Bundesamt, Monatsberichte.

*) Bis 1973 nicht gesondert ausgewiesen.

***) Es kann angenommen werden, daß die Anzahl der Pauschalreisenden im Sommer 1973 bereits etwa 30 000 betragen hat.

Zeitraum	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Personenkilometer/ Vierteljahr in Mill.	452,0	600,0	861,0	871,6	852,3	1006,0	1127,7	1011,4
Beförderte Personen/ Vierteljahr in 1000	303,4	391,7	548,9	554,3	521,5	1639,0	700,3	616,5
Mittlere Reiseweite (km)	1490	1530	1570	1600	1580	1570	1610	1640

Von 1969 ab hat die mittlere Reiseweite noch bis 1972 geringfügig zugenommen. Das Anwachsen ist in erster Linie auf die starke Nachfrage im Verkehr mit den mehr als 3000 km von Düsseldorf entfernten Kanarischen Inseln sowie mit Kreta (Heraklion), das rd. 2300 km entfernt ist, zurückzuführen. Die Nachfrage hat sich auf diesen Verbindungen zwischen 1969 und 1972/1973 mehr als verdreifacht. Auch auf den Verbindungen mit Athen und Rhodos – ihre Entfernung von Düsseldorf aus beträgt rd. 2000 bzw. 2300 km – wurden am Ende dieses Zeitabschnitts doppelt bzw. viermal soviel Reisende registriert als zu Anfang. Die weiterhin, wenn auch un stetige Aufkommenssteigerung im Verkehr mit Palma de Mallorca auf das eineinhalbfache – der absolute Zuwachs war

annähernd doppelt so groß wie auf den beiden kanarischen Verbindungen – hat aber einer stärkeren Zunahme der mittleren Reiseweite entgegengewirkt.

Eine eindeutige Tendenz, weiter entfernte Reiseziele aufzusuchen, läßt sich aus der aufgezeigten Entwicklung nicht mit Sicherheit erkennen. Demgegenüber scheint sich aber der Gruppenreise-Verkehr, wie zu zeigen sein wird, mehr und mehr ferner liegenden, überseeischen Zielen zuzuwenden.

4.8 Die Nachfrage im Gruppenreise-Verkehr

Der Gruppenreise-Verkehr hat sich neben dem Pauschalreiseverkehr, dem weitaus stärksten Zweig der Flugtouristik, auf dem Flughafen Düsseldorf in den letzten Jahren kräftiger zu entwickeln begonnen. Seine Luftreiseziele lagen bisher in fast allen westeuropäischen und vor allem in überseeischen Ländern, so in Ostafrika, im Nahen, Mittleren und Fernen Osten sowie auch in den USA. Sein Angebot wird in den Betriebsflugplänen nicht als zum Gruppenreise-Verkehr gehörend gekennzeichnet. Die Condor Flugdienst GmbH machte über die Größenordnung ihres Aufkommens im Gruppenreise-Verkehr folgende Angaben:

Zahlentafel 18: *Monatliches Aufkommen an Pauschalflugreisenden auf mehreren teils ganzjährig, teils nicht-ganzjährig bedienten Verbindungen des Flughafens Düsseldorf mit europäischen und benachbarten außereuropäischen Ländern in den Jahren 1971 und 1975*

Verbindung zwischen Düsseldorf und	Land	Jahr	Anzahl der Reisenden in 1000 während der Monate											
			Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Palma de Mallorca	Spanien	1971	8,8	7,0	16,5	24,0	46,0	51,4	62,6	45,1	49,1	27,6	7,0	9,6
		1975	13,2	15,1	35,9	33,9	56,5	55,2	69,1	71,5	67,7	43,8	13,6	17,8
Las Palmas	Spanien	1971	4,1	3,6	4,1	3,7	2,6	2,2	3,8	3,8	3,9	4,3	5,2	7,5
		1975	17,3	17,3	23,2	13,3	12,7	11,8	14,1	11,0	14,4	14,2	15,2	21,1
Ibiza	Spanien	1971	—	—	1,9	3,1	8,8	8,9	11,1	11,6	9,6	3,6	—	0,4
		1975	1,2	2,1	8,8	9,2	22,8	21,2	28,7	24,4	22,8	8,1	—	—
Konstanza	Rumänien	1971	—	—	—	—	4,9	12,8	15,0	18,9	5,4	—	—	—
		1975	—	—	0,6	1,1	6,2	15,0	22,0	19,7	7,3	—	—	—
Dubrovnik	Jugoslawien	1971	—	—	0,8	1,8	6,4	7,4	6,4	8,5	5,4	—	—	—
		1975	—	—	—	1,5	5,5	8,2	7,8	8,6	6,1	—	—	—
Rhodos	Griechenland	1971	—	—	—	2,1	2,2	2,2	2,4	2,0	2,3	1,0	—	—
		1975	—	—	1,9	2,8	4,0	3,5	3,1	4,0	4,5	2,6	—	—
Warna	Bulgarien	1971	—	—	—	—	2,3	5,1	7,7	7,1	3,7	0,4	—	—
		1975	—	—	—	—	2,5	6,4	10,9	9,8	5,9	0,4	—	—
Neapel	Italien	1971	—	—	0,9	2,4	3,7	2,9	3,6	2,4	5,1	1,2	—	—
		1975	—	—	2,1	2,7	4,3	3,4	3,3	3,8	3,9	1,6	—	—
Rimini	Italien	1971	—	—	—	—	4,1	8,8	9,0	6,1	3,8	—	—	—
		1975	—	—	—	—	3,6	3,2	5,2	3,8	1,9	—	—	—
Tunis	Tunesien	1971	1,2	1,5	2,4	3,4	4,5	4,7	5,2	4,9	5,2	2,7	1,4	0,8
		1975	0,4	—	0,3	—	0,4	0,6	0,7	0,6	0,5	0,3	1,3	1,4
Djerba	Tunesien	1971	1,5	1,8	2,8	2,5	2,6	2,5	3,0	2,4	3,9	2,4	1,1	1,7
		1975	0,5	0,7	1,8	2,1	2,9	2,2	3,2	2,2	2,4	2,1	—	—

Quelle: Statistisches Bundesamt, Monatsberichte.

Zahlentafel 19: *Beförderungsleistungen in Personenkilometer je Vierteljahr auf 35 Verbindungen des Flughafens Düsseldorf im europäischen und benachbarten außereuropäischen Pauschalflugreiseverkehr während der Sommervierteljahre 1969 – 1976*

Entfernungsbereich (km)	Verbindung mit	Luftlinienentfernung (km)	Personenkilometer in Mill. im 3. Vierteljahr							
			1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
400 – 599	London-Gatwick	495	0,1	0,1	0,1	0,4	0,8	3,8	4,1	5,1
900 – 1299	Rimini	980	13,8	12,4	18,5	13,2	9,1	11,2	10,2	9,5
	Gerona*)	1080	(24,4)	(34,1)	(52,8)	(67,0)	58,9	52,8	57,6	44,5
	Split	1117	4,5	5,5	9,0	10,0	10,3	15,2	14,5	10,0
	Neapel	1290	10,1	8,9	14,2	10,4	6,5	9,4	14,1	9,8
1300 – 1599	Dubrovnik	1300	17,3	28,0	31,1	27,4	28,7	41,0	29,0	20,5
	Palma de Mallorca	1339	144,5	156,5	210,0	206,2	184,3	253,5	279,1	256,3
	Ibiza	1441	25,4	46,7	67,4	75,9	79,4	98,7	109,4	112,0
	Alicante	1550	11,6	18,8	29,1	33,8	32,9	35,0	53,5	40,0
1700 – 1899	Konstanza	1780	58,0	70,0	89,5	79,4	50,6	87,4	84,4	38,6
	Warna	1810	27,5	33,5	31,3	29,5	26,1	26,1	48,1	29,7
	Malaga	1850	24,6	43,7	65,1	63,1	68,6	86,0	82,1	82,9
1900 – 1999	Athen	1990	10,6	12,3	32,1	20,1	25,7	17,9	30,4	48,4
2000 – 2199	Istanbul	2040	1,6	2,0	2,4	9,8	32,0	12,9	19,4	11,8
2100 – 2199	Rhodos	2430	4,6	8,3	16,0	20,2	21,9	10,4	28,4	31,6
3000 – 3199	S. Cruz de Tenerife	3179	23,2	35,9	53,7	48,7	45,5	49,9	55,0	58,5
	Las Palmas	3187	15,6	36,7	73,0	78,7	75,2	113,5	125,6	130,3
Weitere 18 Verbindungen, die unter 14) namentlich aufgeführt sind			34,6	46,6	74,7	77,8	65,3	81,3	82,8	71,9
Summe der Personenkilometer/Vierteljahr			452,0	600,0	861,0	871,6	825,3	1006,0	1127,7	1011,4

*) Aufkommen erst ab 1974 statistisch gesondert ausgewiesen. Klammerwerte anhand des Sitzplatzangebots extrapoliert.

Jahr	Reisende in 1000 im	
	Gruppenreiseverkehr	Pauschalreiseverkehr
1973	49,8	1465,3
1974	90,5	1622,6
1975	115,7	1853,3

Der hier bezifferte Gruppenreise-Verkehr schließt den sogenannten Sonderverkehr mit ein, so Flüge für Presse, Sport- und Orchesterveranstaltungen, für den Austausch von Kreuzfahrtpassagieren, für Selbstbenutzer u. a. m. Aufgrund der Angaben von Condor Flugdienst läßt sich ihr Anteil am Sonderverkehr auf etwa 1 vH schätzen; er war also vernachlässigbar gering. Damit hat sich der Anteil des Gruppenreise-Verkehrs für 1975 auf etwa 6 vH des Aufkommens im Pauschalreiseverkehr belaufen.

Ferner liegen folgende Angaben über Größenordnung und Anteil des Aufkommens im Gruppenreise-Verkehr auf dem Flughafen Düsseldorf vor:

Jahr	Anzahl der Reisenden in 1000 im			Anteil des Gruppenreise-Verkehrs am Flugtourismus (vH)
	Pauschalreise-Verkehr	Gruppenreise-Verkehr	gesamten Flugtourismus	
1969	760,1	60,6	820,7	16,1
1970	1033,2	82,1	1115,3	19,3
1971	1498,9	129,1	1628,0	19,6
1972	1666,8	124,2	1791,0	23,6
1973	1583,8*)	308,0**)	1891,8	16,2
1974	1665,1	326,3	1991,4	16,4
1975	1980,2	348,1	2328,3	15,0

Quelle: Statistisches Bundesamt.

*) Ab 1. 1. 1973 ohne Gastarbeiterverkehr.

***) Ab 1. 1. 1973 einschl. Gastarbeiterverkehr.

Der Gruppenreise-Verkehr in Düsseldorf ist also am gesamten europäischen Flugtourismus im Mittel nur erst mit kaum mehr als einem Sechstel beteiligt. Angesichts seiner niedrigeren Passagepreise und der verstärkten Werbung für ABC-Flüge in der Tagespresse dürfte der Gruppenreise-Verkehr seinen Anteil bald weiter vergrößern. Als Anzeichen in dieser Richtung kann die inzwischen erfolgte Aufnahme solcher Flüge von Düsseldorf aus nach New York und Los Angeles durch die Condor Flugdienst GmbH und seit 1977 auch die LTU gedeutet werden. Die erstere setzt auf diesen Kursen, die 1977 2mal in der Woche betrieben wurden, das Muster Boeing B 707 mit 180 Sitzplätzen ein, die LTU ihre kürzlich beschaffte 3. und 4. Lockheed L 1011 „TriStar“ mit 230 Sitzplätzen.

4.9 Der Anteil Düsseldorfs am Passageaufkommen im europäischen Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland

Im Pauschalreise- und im Gruppenreise-Verkehr wurden auf dem Flughafen Düsseldorf und auf allen übrigen Flughäfen der Bundesrepublik zwischen 1969 und 1975 folgende Mengen an Flugtouristen abgefertigt:

Jahr	Anzahl der Flugtouristen in 1000		Anteil Düsseldorfs (vH)
	auf den 10 Flughäfen	in Düsseldorf	
1969	3294,8	820,7	24,9
1970	4673,2	1155,3	24,7
1971	6250,3	1628,0	26,0
1972	6921,7	1791,0	25,9
1973	7066,2	1891,8	26,8
1974	7204,6	1991,4	27,7
1975	8120,9	2328,3	28,7

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahresberichte.

Der Flughafen Düsseldorf ist demgemäß mit rd. einem Viertel am Gesamtabfertigungsergebnis aller 10 Flughäfen der Bundesrepublik beteiligt. Sein Anteil zeigt deutlich steigende Tendenz, bestätigt also aufs neue die führende Stellung Düsseldorfs in der west-deutschen Flugtouristik.

5. Zusammenfassende Beurteilung der flugtouristischen Nachfrage auf dem Flughafen Düsseldorf

Die Nachfrage nach Flugtouristikpassagen, vor allem nach solchen im Pauschalreiseverkehr, hat auf dem Flughafen Düsseldorf in den 7 Jahren zwischen 1969 und 1976 in außerordentlichem Umfang zugenommen. Sie hat im Jahre 1975 mit beinahe 2 Mill. Flugtouristen einen bisherigen Höchststand erreicht.

5.1 Bisheriger Entwicklungsverlauf

Die Entwicklung im Pauschalreiseverkehr hat sich in 3 Phasen vollzogen:

1. in einem schon 1968 begonnenen, immer steiler werdenden Aufschwung bis zum Jahre 1972,
2. in einem von da ab einsetzenden allmählichen Nachlassen der Nachfrage, ausgelöst durch die um diese Zeit fühlbarer werdende, alle europäischen Industrieländer erfassende wirtschaftliche Rezession, und
3. in der anschließenden und bis heute anhaltenden Stagnation, die teils durch Schwankungen der Nachfrage, teils durch Rückgänge gekennzeichnet ist.

Die Reiseveranstalter haben auf diese Entwicklung mit einer stärkeren Rücknahme ihres Angebots geantwortet¹⁷⁾. Die Größe des sommerlichen Angebots für 1977 deutet darauf hin, daß mit einem Andauern der Stagnation gerechnet wird.

5.2 Die Nachfrage, geordnet nach Zielländern und Verbindungen

Hauptnachfragegebiete im Pauschalreiseverkehr sind die Mittelmeerländer geblieben. Unter diesen hat *Spanien* seine dominierende Stellung, die es schon seit Jahren im Verkehr mit Düsseldorf einnimmt, weiterhin behauptet. Vor allem sind es 4 Verbindungen, mit Mallorca und Ibiza einerseits und mit den beiden Kanarischen Inseln Gran Canaria und Teneriffa andererseits, die alljährlich die meisten Besucher anziehen. Sie haben mehr als die Hälfte (1969) bzw. mehr als 3/5 (1973 – 1975) des gesamten sommerlichen Spanienaufkommens bestritten. Für ihre Beliebtheit spricht auch, daß sich die seit der Konjunkturwende eingetretene Stagnation der Nachfrage auf diese Verbindungen zwar ebenfalls ausgewirkt hat, aber am wenigsten spürbar gewesen ist.

Dagegen haben alle anderen Mittelmeeranlieger ausnahmslos stärkere Nachfrageeinbußen hinnehmen müssen. Selbst *Jugoslawien* und *Italien*, beide langjährig bevorzugte Reisezielländer, scheinen das eine weniger, das andere etwas mehr von ihrer bisherigen Anziehungskraft auf Pauschalflugreisende verloren zu haben. Ähnliches trifft auch auf *Tunesien* zu, das eine Zeitlang stark in Mode gekommen war; allerdings hat es die rückläufige Entwicklung durch eigenes Verschulden bewirkt. In *Griechenland* scheint der Aufschwung der beiden Jahre 1975 und 1976 wieder zum Stillstand gekommen zu sein.

Die beiden Schwarzmeerländer *Bulgarien* und *Rumänien* mußten ebenfalls Nachfragerückgänge hinnehmen. Während das erstere zwar unter manchem Auf und Ab seine Nachfragehöhe bisher einigermaßen halten können, war aber bei den rumänischen Reisezielen, wiederum nicht ohne eigene Schuld, ein langsamer, aber anscheinend unaufhaltbarer Nachfrageschwund zu verzeichnen.

5.3 Neue Reiseziele?

Die Reiseveranstalter bemühen sich, immer mehr Reiseziele im europäischen und benachbarten außereuropäischen Raum zu erschließen. Neue Erholungs- und Urlaubszentren in den Randgebieten sind im Entstehen, z. B. auf der griechischen Halbinsel Chalkidike oder im südlichen Kleinasien an der Bucht von Antalya.

Haben solche Gründungen in heutiger Zeit begründete Aussicht, nennenswerte Mengen von Pauschalflugreisenden aus dem Düsseldorfer Einzugsraum an sich zu ziehen? Können sie sich in der Rangliste der Beliebtheit einen guten Platz sichern?

Um bei den beiden eben genannten Beispielen zu bleiben: beide Zielgebiete sind von Düsseldorf aus mehr als 1750 km bzw. mehr als 2000 km in der Luftlinie entfernt. Ihre

17) Dem Vernehmen nach sollen die Reiseveranstalter den Luftfahrtunternehmen der Bundesrepublik Deutschland im Sommer 1976 Sitzplätze im Wert von um DM 100 Mill. zurückgegeben haben, da die Anzahl der Buchungen den Erwartungen nicht entsprochen habe. Aus diesem Grund habe z. T. das Angebot im Spanienverkehr, vorwiegend bei den spanischen Gesellschaften, erheblich gekürzt werden müssen.

Verbindungen fallen also in den Mittel- bzw. schon in den Fernstreckenbereich. Infolgedessen begrenzt bereits die Höhe der Beförderungssätze – aber auch der Kosten für Unterkunft und Verpflegung – den Interessentenkreis nicht unerheblich.

Ein gleiches wird auch für weitere noch nicht verwirklichte oder in Vorbereitung befindliche Vorhaben gleicher Art im Nahen Osten gelten. Auch ihr Besuch würde in Anbetracht der erheblich mehr als 2000 km betragenden Entfernung von Düsseldorf aus wiederum nur den Angehörigen einer begrenzteren Schicht höherer Einkommen vorbehalten bleiben; solche Ziele würden daher mit einer bestenfalls nur mäßigen Nachfrage aus dem Düsseldorfer Einzugsraum rechnen können.

Angesichts dieser Situation werden grundlegende Veränderungen in der Rangfolge der Beliebtheit unter den z. Z. angefliegenen Luftreisezielen bis auf weiteres wohl kaum zu erwarten sein.

6. Der Anteil westdeutscher Luftfahrtunternehmen am Flugtourismus der Bundesrepublik Deutschland

Alle 5 flugtouristischen Luftfahrtgesellschaften der Bundesrepublik sind auf dem Flughafen Düsseldorf vertreten. Wie für Düsseldorf, so fehlen auch für die anderen 9 westdeutschen Flughäfen Angaben darüber, in welchem Umfang die deutschen Unternehmen an den Abfertigungsergebnissen der einzelnen Flughäfen beteiligt sind. Aus einer Gegenüberstellung der Abfertigungsergebnisse der 10 Flughäfen und der beteiligten 5 Luftfahrtunternehmen lassen sich aber Schlußfolgerungen auf die Größenordnung des westdeutschen Unternehmensanteils ziehen.

Jahr	Anzahl der abgefertigten bzw. beförderten Flugtouristen auf den 10 Flughäfen*) durch die 5 deutschen Unternehmen**)		Anteil der deutschen Unternehmen (vH)
	in Mill.		
1970	4,67	2,00	42,8
1971	6,25	2,59	41,4
1972	6,92	3,22	46,5
1973	7,07	3,63	51,3
1974	7,20	3,94	54,6
1975	8,12	4,28	52,8

Quelle: *) Statistisches Bundesamt.

***) Firmenangaben.

Zwar hat seit 1969 noch die eine oder andere, meist kleinere Luftfahrtgesellschaft ihren Betrieb eingestellt, so Air Commerz, Atlantis Fluggesellschaft, Aviaction, Panair und Paninternational. Aber nur die zweitgenannte Gesellschaft hat eine gewisse Rolle im Pauschalreise-, im Gasterbeiterverkehr mit Istanbul und im Gruppenreise-Verkehr mit den

USA gespielt. Wie stark die Beförderungsergebnisse dieser Unternehmen am Gesamtaufkommen beteiligt waren, läßt sich im einzelnen nicht mehr zuverlässig genug feststellen.

Die oben genannten Ziffern für die 5 westdeutschen Unternehmen stellen also Mindestwerte dar. Trotzdem sind die Anteile von anfangs 2/5 innerhalb des Sechsjahreszeitraums inzwischen auf mehr als die Hälfte der Gesamtabfertigungsergebnisse gestiegen. Dieses Resultat wurde erreicht, obwohl sich z. B. die spanischen Gesellschaften auf den aufkommensträchtigsten Verbindungen mit ihrem Lande seit 1973 eine stärkere Beteiligung gesichert hatten.

Angesichts des erheblichen Kapitalexports, den die Bundesrepublik Deutschland den europäischen Reisezielländern zugute kommen läßt¹⁸⁾, erscheint es nicht unbillig, daß die westdeutschen Luftfahrtunternehmen mit rd. der Hälfte des flugtouristischen Aufkommens am Gesamtergebnis teilhaben.

18) Nach Meldungen der Tagespresse soll sich die Höhe des Kapitalexports, der über den deutschen grenzüberschreitenden Tourismus im Jahr 1975 ins Ausland gegangen ist, auf etwa 22 1/2 Milliarden belaufen haben.

Wird fortgesetzt!

ZEITSCHRIFT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT

Inhaltsangabe der letzten Jahrgänge

- | | |
|---|--|
| <p>Heft
1 <i>Moosmayer, E.</i>: Zur Renaissance der Wegekosten-debatte
1 <i>Göbertsbahn, R.</i>: Die wirtschaftliche Beurteilung von Betriebssystemen im Verkehrswesen und die Absicherung ihrer Aussage aus betriebs-interner Sicht
1 <i>Weimer, K.-H.</i>: Struktur der qualitativen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr
2 <i>Faller, P.</i>: Das Phänomen der Routenstreckung – ein Beispiel für das Zusammenwirken von Verkehrsmittel- und Verkehrswegeinvestitionen
2 <i>Meyer, H.-R.</i>: Einige Gedanken zur praktischen Anwendbarkeit des Konzeptes der Konsumentenrente in Kosten-Nutzen-Analysen im Verkehrsbereich
2 <i>Tofabr, K. W.</i>: Schiffsgröße und Kostenbetrachtungen
2 <i>Böttger, W.</i>: Zur Anwendbarkeit von Cash-Flow-Analysen bei öffentlichen Binnenhäfen und bei der Bundespost
3 <i>Moosmayer, E.</i>: Entscheidungen über langfristige Projekte unter kurzfristigen Budgetrestriktionen – ein vereinfachtes Modell für die praktische Planung von Verkehrswegen
3 <i>Wirsching, A.</i>: Aufgabenerweiterung des Taxis im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs
3 <i>Luks, K.</i>: Die Koordination des Verkehrs in zentral gelenkten Volkswirtschaften
4 <i>Volmer, C.-A.</i>: Eröffnungsansprache des Vorsitzenden der Fördergesellschaft
4 <i>Gscheidle, K.</i>: Wer finanziert den Verkehr – heute und morgen?
4 <i>Willeke, R.</i>: Verkehrsfinanzierung zwischen Markt und Staat
4 <i>Nehring, H.</i>: Wer finanziert den Verkehr – aus der Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen
4 <i>Vaerst, W.</i>: Forderungen zur Verkehrsfinanzierung
4 <i>Lange, H.-G.</i>: Finanzierungsprobleme des öffentlichen Personennahverkehrs
4 Thesen zum Round-Table-Gespräch „Wer finanziert den Verkehr – heute und morgen?“
4 <i>Baum, H., Kentner, W.</i>: Offene Fragen zur Verkehrsfinanzpolitik</p> | <p>1975
3 <i>Funck, R., Retzko, H. G., Schaechterle, K., Cerwenka, P., Frei, H., Keller, M., Leonardy, R., Rothengatter, W., Stengel, W.</i>: Anwendung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Bestimmung von Prioritäten im öffentlichen Personennahverkehr – dargestellt am Beispiel des U-Bahn-Ausbaus in Hamburg –
3 <i>Westphal, J.</i>: Strukturwandel im Kraftfahrzeugbestand der Bundesrepublik Deutschland 1954–1973
3 <i>De Waele, A.</i>: Flexible Zeitordnungen als Instrument zur Verringerung von Verkehrsspitzen
3 <i>Grunewald, A.</i>: Energieverbrauch im Verkehr
4 <i>Drude, M.</i>: Sanierung der Deutschen Bundesbahn durch Privatisierung? – Eine Problemskizze –
4 <i>Cerwenka, P.</i>: Probleme der Bewertung und der Wertsynthese bei der Anwendung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen
4 <i>Klimke, U.</i>: Die Entwicklung des Berlin- und DDR-Verkehrs unter Berücksichtigung der jüngsten mit der DDR ausgehandelten Verbesserungen auf der Straße und Schiene</p> |
| <p>Heft
1 <i>Pöbbs, H.</i>: Der Einfluß der Ölpreiskrise auf die Umweltbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr
1 <i>Dautel, P.</i>: Eigentransport oder Fremtransport?
1 <i>Ploog, H.</i>: Alternativen zur Umgestaltung des Kleingüterverkehrs der Bahn unter Berücksichtigung ausländischer Lösungsansätze
1 <i>Tofabr, W.</i>: Die Entwicklung des seegängigen Weltgüterverkehrs unter Berücksichtigung des Strukturwandels der eingesetzten Schiffstypen und deren Größenentwicklung
2 <i>Storsberg, G.</i>: Nachfrageorientierte Personennahverkehrspolitik
2 <i>Seelbach, H., Rohlfss, J.</i>: Ein Investitionsmodell für die Einrichtung eines Containerdienstes
2 <i>Böttger, W.</i>: Grundlagen, Triebkräfte und Entwicklungen eines Seehafens aus dem Blickfeld seines Hinterlandes: Das Beispiel Antwerpen
3 <i>Weber, H.-P.</i>: Zur Frage der Verbesserung der Treffsicherheit von Verkehrsprognosen durch verhaltensorientierte Modelle
3 <i>Bobne, E.</i>: Vollzugsprobleme der Verkehrswegeplanung
3 <i>Konow, K.-O.</i>: Das staatliche Eisenbahnwesen in Japan
3 <i>Fuchs, B.</i>: Internationale Preis- und Kostenvergleiche von Post- und Fernmeldedienstleistungen – Probleme und Ansätze zu ihrer Bewältigung
4 <i>Marburger, E. A.</i>: Zur direkten Bewertung volkswirtschaftlicher Zusatzkosten in Form gesundheitlicher Schäden durch Abgasmissionen des Straßenverkehrs
4 <i>Westphal, J.</i>: Motorisierung in den Großstädten der Bundesrepublik Deutschland im Zeitraum 1960–1974
4 <i>Weimer, K.-H.</i>: Struktur des Taktbetriebes im öffentlichen Verkehrsunternehmen und Möglichkeiten der Verbesserung des Regelmäßigkeitsniveaus
4 <i>Böttger, W.</i>: Zur Frage der Preisbildung auf Grenzkostenbasis bei Verkehrsunternehmen – dargestellt am Beispiel eines Binnenhafens</p> | <p>1976
1 <i>Krauss, G.</i>: Möglichkeiten und Grenzen einer gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften
1 <i>Kessel, P., Hautzinger, H.</i>: Verkehrsmobilität – Meinungen – Analysen – Prognosen
1 <i>Eckstein, W., Marx, D.</i>: Verkehr als Instrument der Stadtentwicklung
2 <i>Willeke, R.</i>: Möglichkeiten und Grenzen einer gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften
2 <i>Fischer, L.</i>: Die kombinierte Anwendung von Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) und Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA) als Instrument zur Beurteilung von Investitionsmaßnahmen nach § 7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung
2 <i>Fretsch, J., Pötsch, R.</i>: Kartellierung im internationalen Linienuftverkehr – Zur Frage der Stabilität des IATA-Kartells –</p> |