

# Überseeischer Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland

V. ste

VON DIPL.-ING. VIKTOR PORGER, BÜCKEBURG

## 1. Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland

Der europäische Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland war vor kurzem an dieser Stelle am Anwendungsfall des Flughafens Düsseldorf, des westdeutschen flugtouristischen Mittelpunkts, ausführlich behandelt worden<sup>1)</sup>. Der Flugtourismus hat sich aber nicht nur Europa, sondern auch die anderen Kontinente erschlossen. Die folgende Darstellung befaßt sich, anknüpfend an die vorgenannte Abhandlung, mit der Situation in der überseeischen bzw. interkontinentalen Flugtouristik in der Bundesrepublik. (Der Kürze halber wird im folgenden nur vom überseeischen Flugtourismus gesprochen.) Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Darstellung einerseits der hauptsächlichen Ziele, des Reisepreisangebots und des Reisepublikums sowie andererseits auf der Nachfrage nach Passagen während des letzten Jahrzehnts. Ein kurzer Abriß des europäischen Flugtourismus wird zum Vergleich vorangestellt.

## 2. Der grenzüberschreitende innereuropäische Flugtourismus auf den 9 Flughäfen der Bundesrepublik

Die Nachfrage nach Flugtouristikpassagen im Europaverkehr hat auf den 9 westdeutschen Flughäfen im Laufe der letzten 1 1/2 Jahrzehnte eine solche Höhe erreicht, daß bei Andauern dieser Entwicklung ein Gleichstand mit der Nachfrage nach Linienpassagen im laufenden Jahrzehnt erwartet werden könnte. Am bisherigen Nachfrageverlauf hat auch die Wirtschaftsdepression seit Anfang der 70er Jahre nichts grundsätzlich ändern können. Im europäischen Flugtourismus nimmt der P a u s c h a l reiseverkehr den ersten Platz ein, während der G r u p p e n reiseverkehr innerhalb Europas bisher nur eine geringe Rolle gespielt hat<sup>2)</sup>.

### Anschrift des Verfassers:

Dipl.-Ing. Viktor Porger  
Schwieringweg 22  
3062 Bückeburg

- 1) Vgl. Porger, V., Europäischer Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland in Angebot und Nachfrage – dargestellt am Anwendungsfall des Flughafens Düsseldorf, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 49. Jg. (1978), Heft 2 – 4.
- 2) Pauschal- und Gruppenreisende unterscheiden sich nach der Art ihrer Passagebuchung. Die ersten buchen ihre Passage selbst (Individualbuchung); diese schließt Hin- und Rückflug zum bzw. vom Luftreiseziel ein, ferner den sogenannten Hoteltransfer sowie Unterkunft und Verpflegung am Reiseziel für die Dauer des Aufenthalts. Bei den – niedriger tarifierten – Gruppenreisen sammelt der Reiseveranstalter die bei ihm eingehenden Buchungen nach Gruppen (von mindestens 40 Teilnehmern). Diese Reisendengruppen werden, je nach Größe des zur Verfügung stehenden Sitzplatzangebots, entweder für sich allein oder in mehreren Gruppen zusammen in ein und demselben Flugzeug befördert.

## 2.1 Die flugtouristischen Abfertigungsergebnisse der 9 westdeutschen Flughäfen zwischen 1967 und 1978

Die verkehrliche Bedeutung eines Flughafens wird an der Höhe seiner Abfertigungsergebnisse und der Anzahl seiner Verbindungen gemessen. Einige westdeutsche Flughäfen haben sich zu Schwerpunkten im Flugtourismus mit europäischen Ländern entwickelt. Unter ihnen hat der Flughafen Düsseldorf seine Spitzenstellung mit weitem Vorsprung während des ganzen Erfassungszeitraums behauptet. Frankfurt und München bzw. Stuttgart und Hamburg haben um den 2. und 3. bzw. den 4. und 5. Platz in der Rangfolge der Abfertigungsergebnisse mit wechselndem Erfolg gekämpft. Der Verlauf ihrer innereuropäischen flugtouristischen Abfertigungsergebnisse zwischen 1967 und 1978 zeigt, daß sich die Nachfrage im Pauschalreiseverkehr während der 12 Jahre etwa verfünffacht hat (s. Zahlentafel 1 und Zahlentafel 3). Die 9 Flughäfen waren daran in unterschiedlichem Umfang beteiligt.

## 2.2 Europäische Reisezielländer und zugehörige Reiseweiten

Fast alle europäischen Länder waren und sind Ziele des westdeutschen Flugtourismus. Die bereits zitierte Abhandlung nennt mehr als 80 ausländische Zielorte, die allein vom Flughafen Düsseldorf aus in den letzten Jahren angefliegen wurden.

Die Anziehungskraft der verschiedenen europäischen Zielgebiete hat im allgemeinen wenig geschwankt, wie der Verlauf der Abfertigungsergebnisse zeigt. Letztere weisen meist eine mehr oder minder steigende Tendenz auf. Allerdings hat die Wirtschaftsdepression die Nachfrage nach Passagen vorübergehend gedämpft. In einigen Fällen fielen Nachfrageeinbußen mit Beschaffenheitsmängeln des Angebots zusammen und verstärkten deren Wirkung, so zeitweise in einigen Mittelmeer- und Schwarzmeerlandern.

Flugtouristische Reiseweiten innerhalb Europas reichen von etwa 400 bis zu fast 3500 km Länge (in Luftlinienentfernung). Die spanische Insel Mallorca mit der Hauptstadt Palma, bevorzugtes und nächstgelegenes Flugtouristenziel, ist von den westdeutschen Flughäfen zwischen etwa 1100 und 1500 km entfernt, weiteste Ziele wie Las Palmas und S. Cruz de Tenerife auf den Kanarischen Inseln annähernd 3100 – 3400 km.

## 2.3 Der Pauschalreiseverkehr mit den verschiedenen europäischen Ländern

Die europäischen Flugtouristen haben während des letzten Jahrzehnts in der Mehrzahl P a u s c h a l reisen gebucht. Unter den Zielländern bevorzugten sie vor allem Spanien (s. Zahlentafel 2). So entfielen 1978 auf dieses Land rd. 3/5 des Gesamtaufkommens im europäischen Pauschalreiseverkehr. In Spanien gibt es 4 Nachfrageschwerpunkte, die Insel Mallorca, die Costa Brava im Nordosten des Landes, die Insel Ibiza und die Kanarischen

Zahlentafel 1: *Aufkommen an Pauschalreisenden im Europaverkehr auf den 9 Flughäfen der Bundesrepublik in den Jahren zwischen 1967 und 1978*

Flughafen	Anzahl der im Europaverkehr abgefertigten Pauschalflugreisenden in 1000 im Jahre											
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Düsseldorf	418,1	471,2	727,0	985,6	1386,8	1578,1	1493,8	1597,8	1864,8	1763,9	2055,3	2364,7
Frankfurt	374,5	352,8	398,7	508,9	716,5	794,5	681,3	765,9	949,9	889,1	911,0	1015,7
München	213,2	220,3	287,2	614,7	753,8	876,3	826,7	690,1	764,6	835,9	997,5	1081,6
Stuttgart	92,2	115,6	190,2	280,3	386,6	479,7	382,2	463,1	533,3	584,7	556,7	681,8
Hamburg	70,5	100,7	151,2	206,9	333,0	418,2	391,2	452,2	541,3	476,8	536,1	573,4
Hannover	95,5	111,1	175,6	248,1	359,2	428,9	365,7	409,5	445,7	432,0	482,1	524,9
Köln/Bonn	24,5	45,3	84,4	128,4	222,6	260,1	263,6	254,4	268,2	240,7	252,8	280,3
Nürnberg	23,4	28,2	50,8	42,1	61,7	81,8	83,8	81,3	97,2	96,3	95,7	107,7
Bremen	10,0	14,7	17,2	23,2	32,4	40,8	59,0	58,2	74,8	69,9	73,6	82,1

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden, Jahresberichte.

Zahlentafel 2: *Bevorzugte Zielländer im Pauschalreiseverkehr auf den 9 Flughäfen der Bundesrepublik in den Jahren 1967 und 1978*

Flughafen	Meistbevorzugte Reiseländer	Anzahl der Pauschalflugreisenden in 1000		
		im Jahre 1967		
		im Jahre 1978		
Düsseldorf	Spanien	250,8	Spanien	1683,7
	Italien	40,5	Jugoslawien	147,8
	Rumänien	31,0	Griechenland	109,9
	Jugoslawien	17,1	Italien	99,2
Frankfurt	Spanien	206,9	Spanien	574,4
	Italien	47,8	Großbritannien	103,3
	Rumänien	27,9	Jugoslawien	73,4
	Griechenland	23,3	Italien	66,4
München	Großbritannien	32,6	Spanien	329,4
	Italien	28,5	Großbritannien	239,3
	Spanien	11,9	Griechenland	142,2
	Schweden	8,9	Italien	65,4
Stuttgart	Spanien	56,4	Spanien	377,2
	Italien	8,1	Griechenland	94,0
	Rumänien	6,5	Großbritannien	54,1
	Bulgarien	4,2	Italien	43,8
Hamburg	Spanien	45,8	Spanien	406,6
	Bulgarien	9,2	Großbritannien	57,8
	Rumänien	8,0	Jugoslawien	28,2
	Italien	4,0	Italien	23,8
Hannover	Spanien	56,4	Spanien	344,1
	Rumänien	12,5	Großbritannien	43,9
	Bulgarien	9,0	Jugoslawien	39,7
	Italien	7,9	Griechenland	25,5
Köln/Bonn	Spanien	18,1	Spanien	205,6
	Rumänien	6,1	Jugoslawien	17,1
	Italien	0,2	Bulgarien	7,4
	Sonstige	0,5	Großbritannien	6,4
Nürnberg	Spanien	12,4	Spanien	71,9
	Rumänien	7,1	Rumänien	10,8
	Italien	3,0	Jugoslawien	9,0
	Jugoslawien	1,1	Frankreich	4,1
Bremen	Spanien	7,4	Spanien	75,1
	Rumänien	2,3	Rumänien	3,7
	Frankreich	0,2	Jugoslawien	1,5
	Sonstige	0	Sonstige	0

Inseln<sup>3)</sup>. Das Aufkommen an westdeutschen Pauschalreisenden in diesen 4 Räumen ist in den letzten 5 Jahren von mehr als 3/4 des gesamten Spanienaufkommens (1974) auf rd. 4/5 (1978) gestiegen.

Die anderen Zielländer waren erheblich weniger und sehr unterschiedlich am Pauschalreiseaufkommen beteiligt (s. Zahlentafel 3), so – in größerem Abstand von Spanien – Großbritannien, neuerdings Griechenland, ferner in absteigender Folge Jugoslawien, Italien, Bulgarien und Rumänien. – Der scheinbare Rückgang der Menge an Türkeireisenden seit 1973 ist auf die Änderung der statistischen Erfassung zurückzuführen; Gastarbeiter, unter denen die Türken das größte Kontingent stellen, werden seitdem nicht mehr als Pauschalreisende gezählt, sondern als Gruppenreisende.

#### 2.4 Der Gruppenreiseverkehr

Der Gruppenreiseverkehr läßt sich nach Bestimmungsorten erst seit 1976 aufgliedern, nachdem entsprechende statistische Daten veröffentlicht werden. Bei einem Vergleich der Mengen an Gruppenreisenden mit denjenigen an Pauschalreisenden fällt der Unterschied zu ungunsten der ersteren ins Auge. Eine Ausnahme macht der Verkehr mit der Türkei und Jugoslawien, d. h. mit den wichtigsten Gastarbeiterländern, ferner der Verkehr mit Großbritannien (s. Zahlentafel 4).

Zu den „echten“ Touristen im Verkehr mit Großbritannien gehören in erster Linie Schüler und Studenten des deutsch/britischen Austauschdienstes, die zu den niedrigeren Tarifsätzen des Gruppenreiseverkehrs befördert werden. Hinzu kommt die große Anzahl westdeutscher Teilnehmer an den sogenannten „Städtereisen“ und an Sprachkursen. Der Rückgang im Gruppenreiseaufkommen ab 1976 mag durch die Kurssteigerung des britischen £ mitbeeinflusst sein.

Die Masse der Gruppenreisenden im europäischen Verkehr bestand aus türkischen und jugoslawischen Gastarbeitern. Auf westdeutscher Seite waren Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart und Hamburg die Hauptsammelpunkte im jugoslawischen Gastarbeiterverkehr, auf jugoslawischer Seite Belgrad und Zagreb. Im Türkeiverkehr wurden zwischen der Bundesrepublik und Istanbul sowie Izmir ebenfalls überwiegend Gastarbeiter befördert.

Insgesamt ist das Aufkommen an Gruppenreisenden, von demjenigen aus den beiden hauptsächlichsten Gastarbeiterländern abgesehen, seit 1976 zurückgegangen.

3) 1978 wurden im Verkehr mit den 4 unten aufgeführten Zielorten folgende Mengen an Pauschalreisenden abgefertigt:

Zielort	Anzahl der Pauschalreisenden in Mill.
Gerona/Costa Brava	rd. 0,21
Palma de Mallorca	rd. 1,41
Ibiza	rd. 0,49
Las Palmas	rd. 0,81
S. Cruz de Tenerife	rd. 0,35
Insgesamt	rd. 3,27

Dieses Aufkommen erbrachte 1978 über 4/5 des gesamten Spanienaufkommens aller 9 Flughäfen im Pauschalreiseverkehr in Höhe von rd. 4,07 Mill. Reisenden.

Zahlentafel 3: Das Aufkommen an Pauschalflugreisenden im Verkehr mit den europäischen Reisezielländern in den Jahren zwischen 1967 und 1978

Reisezielländer	Anzahl der im Verkehr mit den europäischen Ländern abgefertigten Pauschalflugreisenden in 1000 während der Jahre											
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Bulgarien	69,6	59,0	120,6	152,0	149,7	175,5	167,1	182,4	235,9	179,8	136,1	182,2
Frankreich	17,9	15,4	25,5	33,3	64,1	79,5	81,8	80,4	91,2	77,2	89,9	99,4
Griechenland	40,1	28,2	42,9	76,3	137,3	161,1	183,6	136,9	218,6	347,1	377,7	434,6
Großbritannien	63,5	80,9	182,2	357,0	429,9	582,5	555,9	405,5	443,4	488,5	586,3	567,9
Italien	100,0	140,7	165,7	206,3	248,2	276,0	156,4	195,2	237,8	219,6	277,0	339,8
Jugoslawien	69,3	93,8	163,1	257,2	347,6	348,6	351,4	373,1	351,1	338,4	311,2	393,1
Portugal	12,2	13,4	16,6	26,2	44,1	58,7	75,9	80,4	70,3	62,9	95,4	121,2
Rumänien	108,8	167,7	185,7	192,2	238,6	253,0	179,9	228,3	245,5	135,4	119,6	192,9
Spanien	732,5	796,9	1064,4	1499,0	2288,0	2593,9	2566,1	2814,9	3299,3	3266,8	3650,3	4067,9
Türkei	30,7	42,8	85,5	219,6	308,9	411,7	111,4	91,4	93,9	79,4	82,8	81,5
Sonstige Länder	79,7	66,1	70,7	90,5	132,2	168,5	170,7	178,4	192,6	189,9	235,0	238,0
Alle europäischen Länder	1317,2	1460,0	2082,3	3038,3	4257,2	4953,8	4547,5	4772,7	5539,7	5384,8	5961,3	6712,5

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden, Jahresberichte.

Zahlentafel 4: *Aufkommen an Gruppenreisenden im Europaverkehr auf den 9 Flughäfen der Bundesrepublik in den Jahren 1976 – 1978*

Flughafen	Jahr	Anzahl der Gruppenreisenden in 1000 im Verkehr mit							allen euro- päischen Ländern
		Groß- britan- nien	Span- nien	Por- tu- gal	Tür- kei	Jugo- sla- wien	Ita- lien	Sonst. Ländern	
Düsseldorf	1976	36,3	11,2	16,7	182,3	61,0	1,3	10,6	319,5
	1977	36,9	6,7	20,9	202,0	57,9	3,5	5,3	333,2
	1978	35,3	3,7	13,1	166,1	65,1	0,2	5,9	289,5
Frankfurt	1976	14,8	10,0	3,1	42,4	19,4	2,4	26,6	119,1
	1977	5,7	5,0	1,5	42,1	22,1	2,2	16,4	95,0
	1978	5,3	3,6	1,4	31,9	15,1	2,4	15,7	75,4
München	1976	40,2	2,0	0,9	5,4	1,5	0	25,1	75,9
	1977	2,3	0,4	0,1	7,8	0,9	0,2	6,3	18,0
	1978	1,3	0	1,0	6,2	0,3	0,1	6,6	15,5
Stuttgart	1976	3,5	0	3,4	150,8	26,3	0,2	3,0	187,4
	1977	0,6	0,1	1,1	156,0	23,0	0	1,5	182,3
	1978	1,2	0	2,0	172,0	27,9	0,1	1,6	204,9
Hamburg	1976	2,3	1,8	3,0	66,1	11,8	0,1	4,7	89,7
	1977	2,2	0	3,4	68,0	11,6	0	5,7	90,9
	1978	1,2	0	1,2	67,4	14,3	0,3	3,9	88,3
Hannover	1976	54,5	0,4	0,1	90,8	10,4	0	8,1	164,3
	1977	50,0	0	0	100,6	12,9	1,4	19,6	185,2
	1978	42,6	0,1	0	67,4	14,3	0,3	14,0	174,8
Köln/Bonn	1976	3,6	14,6	3,0	108,6	1,0	6,0	13,6	150,4
	1977	2,6	6,2	5,4	107,1	0,7	4,3	6,4	132,7
	1978	4,2	0,3	1,6	127,5	3,0	1,1	10,4	147,0
Nürnberg	1976	0,8	0,2	0	28,9	0	0,2	3,7	33,7
	1977	0,5	0,2	0,7	32,1	0	0,4	3,8	37,7
	1978	0,8	0	0,4	28,4	1,6	0	5,7	36,9
Bremen	1976	1,0	0	0	0	0	0	0,8	1,9
	1977	2,5	0	0	0,3	0	0	0,7	3,4
	1978	5,2	0	0	0	0	0,2	0,6	5,9
Alle 9 Flughäfen	1976	157,0	40,2	30,2	675,3	131,3	10,2	97,0	1141,9
	1977	103,3	18,8	33,1	715,8	129,0	11,9	66,6	1078,4
	1978	97,2	7,7	20,6	700,6	143,1	5,5	63,2	1038,2

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden

## 2.5 Zusammenfassung

Auf den 9 westdeutschen Flughäfen sind 1978 über 7 3/4 Mill. Europaflugtouristen abgefertigt worden. Davon entfallen mehr als 6 1/2 Mill. auf Pauschal- und mehr als eine Mill. auf Gruppenreisende. An letzteren waren Gastarbeiter aus der Türkei und Jugoslawien mit fast 850 000 Personen beteiligt<sup>4)</sup>.

Während die Nachfrage nach Pauschalreisen von Jahr zu Jahr zugenommen hat, haben Gruppenreisen in Europa so wenig Zuspruch gefunden, daß fast von einer Stagnation gesprochen werden kann.

Spanien, nach wie vor das beliebteste Reisezielland der Bundesbürger, hat 1978 mit über 4,8 Mill. Pauschalreisenden mehr als 3/5 aller Europaflugtouristen angezogen. Der Verkehr mit Großbritannien lag im gleichen Jahr mit fast 670 000 Reisenden auf dem 2. Platz der Aufkommensrangliste, hat aber nur knapp ein Zehntel zum Gesamtaufkommen an Flugtouristen beigetragen. In den Rest teilten sich in absteigender Folge Jugoslawien, Griechenland, Italien, Rumänien und Bulgarien.

Der Flughafen Düsseldorf hat auch 1978 seine bisherige Spitzenstellung im europäischen Flugtouristikgeschäft der Bundesrepublik behalten. Frankfurt, bis 1976 auf dem 2. Platz, trat ihn seit 1977 an München ab. Die 3 „Großen“ haben 1978 zusammen etwa 3/5 des gesamten bundesdeutschen Aufkommens an Flugtouristen im Europaverkehr abgefertigt.

Die Abschwächung der Wirtschaftskonjunktur hat das Aufkommen an europäischen Flugtouristikpassagen kaum nennenswert beeinflußt. Zwar scheint der Verkehr mit Spanien als dem Hauptreiseziel, wie schon 1973 und 1976, auch 1979 einen gewissen Rückschlag erlitten zu haben; Streiks in Hotels und Gaststätten sowie extremistische Anschläge in einigen Feriengebieten haben im Verein mit Preissteigerungen zu dieser Entwicklung beigetragen. Nächstgelegene und weitestentfernte Ziele, so die Inseln Mallorca und Gran Canaria, waren offensichtlich am meisten vom Rückgang betroffen. Indessen kann von einer Nachfragesättigung bis auf weiteres noch nicht die Rede sein, obwohl sie für den Spanienverkehr schon seit Anfang der 70er Jahre immer wieder als bevorstehend angekündigt wurde. Es ist aber damit zu rechnen, daß der bisherige Nachfragezuwachs allmählich abgebaut wird. Allerdings ist auf die günstige Nachfrageentwicklung des 1. Halbjahrs 1979, nach dem Wirksamwerden der neuerlichen Rohölkrise, eine Flaute gefolgt. Es hat den Anschein, als ob die Zuwachsraten des Charterverkehrs – seit längerem ein Novum – in einigen Bereichen unter diejenigen des Linienverkehrs gesunken sind.

4) Bei den türkischen und jugoslawischen Gastarbeitern handelt es sich um die einzigen größeren Reisendenkontingente, die im flugtouristischen Gegenverkehr, d.h. aus ihren Heimatländern in die Bundesrepublik einreisen. Ihre Gesamtanzahl läßt sich zahlenmäßig nur schätzen, da entsprechende statistische Daten nicht veröffentlicht werden. Zusammen mit den spanischen und portugiesischen Gastarbeitern hat sich das auswärtige Quellaufkommen 1978 auf etwa 870 000 Personen belaufen.

### 3. Der überseeische Flugtouristikverkehr

#### 3.1 Der Anfang

Bereits in den 60er Jahren begannen westdeutsche Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen den Flugtouristikverkehr mit überseeischen Ländern aufzunehmen. US-amerikanische Chartergesellschaften hatten schon seit längerem Nordamerikadienste in der Bundesrepublik angeboten. Ende 1968 nahm die westdeutsche Chartergesellschaft Atlantis AG den USA-Verkehr auf. Der Zusammenbruch des Unternehmens im Jahre 1972 beendete die Fortsetzung der Dienste.

Erfolgreich waren dagegen die Bemühungen, den Flugtouristikverkehr mit Afrika, dem nächstgelegenen Erdteil, aufzunehmen. Das Angebot an Pauschalflugreisen in die nordafrikanischen Mittelmeeranlieger wurde vom Reisepublikum gut aufgenommen; Angebot und Nachfrage vergrößerten sich schnell. Bald wurden auch west- und ostafrikanische Küstenländer in den Verkehr einbezogen. Daneben wurden Verbindungen mit Zielen im Mittleren und Fernen Osten angeknüpft; besonders die letzteren fanden bemerkenswert schnell Zuspruch. Schließlich nahmen die beiden westdeutschen Unternehmen Condor Flugdienst und Luftransport Unternehmen (LTU) den 1972 abgerissenen Nordamerikaverkehr von der Bundesrepublik aus wieder auf.

Inzwischen hat das Angebot an überseeischen Flugtouristikreisen in der Bundesrepublik bis zu den Antipoden ausgegriffen. Australien- und Neuseelandreisen werden seit kurzem auf dem westdeutschen Flugtouristikmarkt angeboten. Heute gibt es fast kaum noch ein Land auf der Erde, das dem Flugtourismus nicht erschlossen wäre. Ob Alaska oder die Galapagosinseln, die Arabische Republik Jemen oder Nepal, die Mongolei, die Südseeinseln oder Grönland, nach überall hin bieten die Reiseveranstalter Studien-, Bildungs- oder Badereisen an. Außerdem werden „Safaris“ und sogenannte „Expeditionen“ in wenig oder kaum erschlossene Gegenden veranstaltet, so z. B. nach Neuguinea oder in das Amazonasgebiet.

#### 3.2 Luftreiseziele, Reiseweiten und Reisezeiten

Die von der westdeutschen Flugtouristik angeflogenen Reiseziele liegen in allen Erdteilen. Reiseweiten und Reisezeiten sind überwiegend beträchtlich länger als die weitestentfernten bzw. längstdauernden im europäischen Flugtourismus.

##### 3.2.1 Luftreiseziele

Im überseeischen Pauschal- und Gruppenreiseverkehr wird eine große Anzahl von Reisezielen von den 9 westdeutschen Flughäfen aus angeboten (s. Zahlentafel 5). Das Angebot hat sich von Jahr zu Jahr vergrößert, wenn auch das eine oder andere Ziel im Laufe der Zeit wieder aufgegeben wurde. Die vorgenannte Übersicht nennt für jeden Erdteil eine Auswahl von Zielorten.

##### 3.2.2 Der Reiseweitenbereich

Der Bereich überseeischer Reiseweiten beginnt ab etwa 1500 km Länge von den bundes-

Zahlentafel 5: Großreisentfernungen in der überseeischen Flugtouristik ab der Bundesrepublik (Frankfurt)

Erdteil	Raum und Land	Flughafen	Luftlinienentfernung ab Frankfurt (km)
Afrika	1. Nordafrika	Algier	rd. 1 540
		Tunis	1 470
		Djerba	2 170
	Marokko	Rabat	2 170
		Agadir	2 660
	Ägypten	Kairo	2 920
	2. Westafrika	Dakar	4 580
		Lagos	4 860
		Cotonou	4 870
		Monrovia	5 180
	3. Ostafrika	Nairobi	6 320
		Mombasa	6 520
		Samburu	8 080
	Rhodesien		8 550
	Madagaskar		8 750
	Tansania		8 750
	Arusha		8 800
	Seychellen		8 800
	Mauritius		8 730
Mahé/Port Victoria		8 730	
Port Louis		9 200	
4. Südafrika			
Südafrikanische Union	Johannesburg	6 690	
Amerika	1. Nordamerika	Montreal	5 860
		New York	6 200
		Miami	7 750
	Los Angeles		9 320
		Mexico City	9 550
	Mexiko	Acapulco	9 830
		Honolulu	11 970
	Hawaii		
	2. Mittelamerika	Bermuda	6 170
Inseln			
Bahamas		7 630	
Tribidad		7 630	
Port of Spain			
Asien	3. Südamerika	Caracas	8 080
		Rio de Janeiro	9 570
		Sao Paulo	9 790
		Buenos Aires	11 490
	1. Nahost	Larnaka	2 590
		Beirut	2 840
		Damaskus	2 940
		Tel Aviv	2 950
	2. Mittelost	Colombo	8 070
	3. Fernost	Delhi	6 120
		Bombay	6 570
		Kalkutta	8 090
	China	Peking	7 800
		Bangkok	8 970
	Thailand		9 430
	Japan		10 270
	Singapore		10 300
Philippinen		11 120	
Indonesien		11 600	
Jakarta		11 600	
Surabaya		12 200	
Denpasar/Bali		12 200	
Australien und Neuseeland	Darwin	13 340	
	Perth	13 850	
	Melbourne	16 300	
	Sydney	16 490	
	Auckland	18 160	
Neuseeland	Wellington	18 600	
	Christchurch	18 590	
Polynesien	Papeete	16 000*	
	Suva	16 800*	
Tahiti			
	Fidji		

\*) in Westrichtung gemessen.

deutschen Flughäfen ab und reicht bis zu etwa 18 000 km Länge, also nahezu um den halben Erdumfang. Bei Reisen um die Welt ist sogar mit Flugweglängen um 30 000 km Länge und mehr zu rechnen, je nachdem ob der Weg, wie meist, in Ostrichtung über Tokio, Honolulu und die USA führt oder südlicher über Polynesien und Südamerika wieder nach Europa.

Der Übersichtlichkeit halber wird der gesamte Reiseweitenbereich in 3 Abschnitte aufgeteilt. Der *Kurzstreckenbereich* umfaßt die nordafrikanischen und nahöstlichen Anliegerländer des Mittelmeers, reicht also von etwa 1500 km bis zu etwa 3000 km Länge (s. Zahlentafel 6). Die Luftreiseziele innerhalb dieses Bereichs werden wegen der verhältnismäßig kurzen Flugweiten fast ausnahmslos im Ohnehaltflug erreicht, wenn nicht verkehrliche Gründe einen Zwischenhalt erfordern. — Eine Grenze zwischen Kurz- und *Mittelstreckenbereich* ergibt sich dadurch, daß Ziele im Bereich zwischen etwa 3000 und 4000 km Entfernung bis heute — und wahrscheinlich auch bis auf weiteres — völlig fehlen. So war z. B. zwar Teheran, das rd. 3370 km in der Luftlinie von Frankfurt entfernt und in rd. 5 Stunden zu erreichen ist, schon vor dem Umsturz von 1979 kaum lufttouristisches Reiseziel. Die Obergrenze des Mittelstreckenbereichs liegt in einer Entfernung um etwa 9000 km Länge. Ihr entspricht eine Flugdauer ohne Zwischenlandung von annähernd 12 Stunden<sup>5)</sup>. — Jenseits dieser Entfernung beginnt der *Weitstreckenbereich* (s. Zahlentafel 6). Eins der ersten Reiseziele ist die Insel Mauritius. Ferner fallen Australien, Neuseeland und Polynesien in diesen Bereich. Bei annähernd 18 000 km Länge, d. h. im polynesischen Raum, liegt z. Z. seine Obergrenze<sup>6)</sup>.

Die Grenze zwischen Kurz- und Mittelstreckenbereich ist ungleich stärker ausgeprägt als diejenige zwischen Mittel- und Weitstreckenbereich. Letztere wirkt unschärfer, weil in diesem Entfernungsbereich Zwischenhalte (z. B. zur Betriebsstoffergänzung) häufiger notwendig werden. Deren Dauer ist von Flughafen zu Flughafen von oft sehr unterschiedlicher Länge. Die Obergrenze des Mittelstreckenbereichs ist präzisiert durch die weiteste Entfernung — rd. 9000 km Länge —, die nach dem heutigen Stande der Technik ohne Zwischenhalt im überseeischen Flugtouristikverkehr überbrückt wird (Frankfurt — Los Angeles).

### 3.2.3 Reisezeiten

Die Flugzeiten im Überseeverkehr umfassen eine Spanne von fast 2 bis zu mehr als 24 Stunden. Dabei ist die Dauer etwaiger Zwischenhalte zur Betriebsstoffergänzung oder aus verkehrlichen Gründen eingeschlossen (s. Zahlentafel 6). Die Frage, ob eine Flugdauer von mehr als einem vollen Tag für Flugtouristen zumutbar ist, beantwortet sich durch den Hinweis, daß ja auch geschäftlich oder beruflich Reisende eine so lange Dauer in Kauf nehmen müssen. Beide Reisendenkategorien müssen sich auch damit

5) Einige Weitstreckenverbindungen sind mit bis zu 10 000 und 11 000 km noch länger wie z. B. Madrid—Buenos Aires: rd. 10 080 km, Flugdauer rd. 12 1/2 Std. und Madrid—Cordoba: rd. 10 130 km, Flugdauer rd. 12 3/4 Std. Beide Verbindungen werden im Ohnehaltflug von der spanischen Gesellschaft Iberia mit der Sonderausführung des Modells Boeing B 747 SP befliegen.

6) Ziele wie z. B. Papeete/Tahiti und Apia/Samoa werden auf kürzerem Weg in Westrichtung, d. h. über Nordamerika, angefliegen.

Zahlentafel 6: *Linienverkehrsverbindungen im Überseeverkehr mit der Bundesrepublik*

Verbindung zwischen Frankfurt und	Flugstrecke gemessen auf dem Großkreis (km)	Ortszeit-unterschied gegenüber (MEZ)		Anzahl der Zwischenhalte	Flugzeitdauer nach Flugplangangaben		Flugzeugmuster
		(Std.)	(Min.)		(Std.)	(Min.)	
<i>1. Kurzstreckenbereich</i>							
Tunis	1 470	—	0 h 15'	—	1 h	50'	B 737
Algier	1 540	—	0 h 45'	—	2 h	30'	B 737
Casablanca	2 270	—	1 h 30'	—	3 h	05'	B 727
Kairo	2 920	+	1 h 05'	—	3 h	05'	A 300
Tel Aviv	2 960	+	1 h 15'	—	2 h	45'	B 707
<i>2. Mittelstreckenbereich</i>							
Khartum	4 390	+	1 h 10'	—	4 h	25'	B 707
Dakar	4 580	—	2 h 15'	—	6 h	20'	DC 10
Karatschi	5 700	+	3 h 30'	—	6 h	45'	DC 10
Montreal	5 860	—	5 h 45'	—	7 h	55'	B 707
New York	6 200	—	6 h 00'	—	8 h	30'	DC 10
Nairobi	6 320	+	1 h 30'	—	7 h	15'	B 747
Bombay	6 570	+	3 h 55'	—	7 h	40'	DC 10
Nassau/Bahamas	7 630	—	6 h 00'	—	10 h	00'	DC 8
Miami	7 750	—	6 h 45'	—	11 h	00'	DC 10
Caracas	8 080	—	5 h 30'	—	9 h	40'	DC 10
Mahé/Seychellen	8 750	+	2 h 45'	2	13 h	10'	B 727/B 747
Bangkok	8 970	+	5 h 45'	1	12 h	00'	DC 10
Los Angeles	9 330	—	9 h 00'	—	11 h	50'	B 747
<i>3. Weitstreckenbereich</i>							
Mauritius	9 200	+	2 h 45'	2	13 h	00'	B 707
Tokio	9 430	+	8 h 15'	1	13 h	00'	B 707
Mexico City	9 550	—	7 h 35'	1	13 h	50'	DC 10
Rio de Janeiro	9 570	—	4 h 00'	1	12 h	20'	DC 10
Singapore	10 270	+	6 h 00'	1	13 h	35'	DC 10
Jakarta	11 120	+	6 h 05'	2	15 h	40'	B 747
Buenos Aires	11 490	—	5 h 00'	3	18 h	35'	DC 10
Perth	13 850	+	6 h 45'	3	23 h	25'	B 747/B 707
Papeete/Tahiti	15 950*)	—	10 h 55'	1	25 h	30'	B 747/B 707
Sydney	16 490	+	9 h 00'	2	24 h	55'	B 747
Auckland	18 160*)	+	10 h 45'	2	29 h	05'	B 747/B 707

Quelle: ABC World Airways Guide, July 1979.

\*) über Los Angeles, d. h. beim Flug in Westrichtung.

abfinden, daß der schnelle Klimawechsel und die bei weiten Reisen z. T. erheblichen Ortszeitunterschiede den Rhythmus des gewohnten Tagesablaufs stören und damit das Wohlbefinden sowie die Arbeitsfähigkeit in Unordnung bringen oder beeinträchtigen<sup>7)</sup>.

### 3.3 Die Passagepreise der überseeischen Flugtouristik

Die Passagepreise der überseeischen, insbesondere der nordatlantischen Flugtouristik sind z. T. schon vor dem Inkrafttreten des US-amerikanischen Deregulation Act von 1978<sup>8)</sup> weiter nach unten in Bewegung geraten. Diese Bewegung wurde ausgelöst durch die große Anzahl von sogenannten „Sondertarifen“, mit denen die Liniengesellschaften dem immer stärker werdenden Wettbewerb der Charterunternehmen zu begegnen suchen<sup>9)</sup>. Diese Tarife werden nicht nur im IT-Verkehr angeboten, also bei Passagen mit Pauschalarrangement, sondern auch im GIT-(Group Inclusive Tours-)Verkehr, also bei Gruppenbuchung ebenfalls mit Pauschalarrangement. Die letztgenannten Buchungen gelten für Reisendengruppen ab 10 Teilnehmern.

7) Einen Flugtouristikverkehr mit Überschallflugzeugen gibt es bisher so gut wie nicht. Allerdings hat das Reisebüro Hapag-Lloyd das Überschallflugzeugmuster „Concorde“ in den letzten Jahren ab und an gechartert, um Teilnehmer an besonders aufwendigen Schiffskreuzfahrten in der Karibik auf Flügen zwischen London und Miami zu- und abzubringen.

Ebenso wird auch im Winter 1979/80 den Passagieren von Kreuzfahrten an der Westafrika- und Südamerikaküste ein Sonderflug zum Besuch des Karnevals in Rio de Janeiro ab bzw. nach Paris mit der „Concorde“ der Air France angeboten.

Ferner bietet die Liniengesellschaft British Airways seit kurzem IT-Passagen zwischen London und New York bzw. Washington mit der „Concorde“ an (Rückflug mit Boeing B 747). Der Preis für einen 8tägigen Aufenthalt in New York bzw. Washington beträgt £ 1020,- (z. Z. rd. DM 4800,-) bzw. £ 970,- (z. Z. rd. DM 3900,-).

8) Das Ende 1978 in Kraft getretene Gesetz soll den gesamten Inlandsverkehr der USA von allen einschränkenden staatlichen Auflagen befreien und dem freien Wettbewerb der Verkehrsmittel untereinander öffnen. Soweit der Luftverkehr davon berührt wird, mag es genügen, hier 3 Bestimmungen von wesentlicher Bedeutung anzuführen. Sie besagen, daß

1. der Zugang zum Markt künftig vom Nachweis eines Bedarfs unabhängig wird,
2. Einwirkungen auf die Flugplangestaltung entfallen, also Anzahl der Orte von Zwischenlandungen sowie Bedienungsfrequenzen und Sitzplatzkapazitäten keiner Beschränkung mehr unterliegen und
3. die Tarife nicht mehr an bestimmte Mindestsätze gebunden sind.

Mit den beiden erstgenannten Bestimmungen verliert die Luftfahrtbehörde Civil Aeronautics Board von 1981 ab ihre bisherigen, seit mehr als 30 Jahren bestehenden Eingriffsmöglichkeiten auf allen Inlandsverbindungen der USA. Die 3. Bestimmung nimmt ihr auch die weitere Einwirkungsmöglichkeit auf dem Tarifgebiet.

Ein neues Luftverkehrsabkommen, das die USA-Regierung mit der Bundesregierung kürzlich abgeschlossen hat, wendet offenbar den einen oder anderen neuen, in die oben genannte Richtung zielenden Gesichtspunkt auch auf den internationalen Verkehr an.

9) Sondertarife sind z. B. die sogenannten „Holiday-Tarife“ der Deutschen Lufthansa im Nordatlantik- und Australienverkehr; im ersteren Fall kostet die USA-Passage DM 799,-, im zweiten halbiert der Tarif den bisherigen Normalsatz von etwa DM 4000,-. Ferner ist zu nennen der „Ahorn-Tarif“ der Air Canada und die APEX-(APEX = Advance Purchase Excursion)Tarife anderer Gesellschaften, so z. B. der Super APEX-Tarif der Pan American World Airways. Die australische Quantas Airways hat ab Februar 1979 ihren APEX-Tarif sogar auf DM 1245,- für den Hin- und Rückflug nach bzw. von Europa gesenkt.

Bekanntlich ist es den Reiseveranstaltern zwar verboten, die Höhe der Beförderungssätze zu veröffentlichen, die sie der Kalkulation ihres Angebots zugrunde legen. Nichtsdestoweniger werden aber die Sondertarife und Beförderungssätze im ABC-Verkehr bekanntgegeben. Daneben werden sogenannte „Billigreisen“ und „Billigflüge“, z. T. auch auf einer Art Schwarzmarkt, gehandelt. Schließlich gibt es im ganzen Bereich noch niedrigere Angebote „zur Einführung“<sup>10)</sup>. Ein Teil der Billigangebote läßt nicht erkennen, welchen Nebenbedingungen sie unterliegen. Sie sind daher vor allem für den an Termine gebundenen Reisenden von zweifelhaftem Wert.

Die Sondertarife des Linienverkehrs haben sich in vielen Fällen bereits den Sätzen des Charterverkehrs angenähert. Die Chartergesellschaften sind dadurch in Schwierigkeiten geraten. Indessen stehen Sitzplätze zu Sondertarifen im Rahmen des Linienangebots immer nur in beschränktem Umfang zur Verfügung<sup>11)</sup>. Dadurch sind einer gewissen Abwanderung von Geschäftsreisenden vom Charter- auf den Linienverkehr, wie sie in letzterer Zeit zu beobachten war, schon aus Kapazitätsgründen Grenzen gesetzt.

Aus der Analysierung einer größeren Anzahl von Angeboten (nach dem Stand von Frühjahr 1979) seien folgende Passagebeispiele aufgeführt:

Reisezielland	Passagepreis ab Frankfurt hin und zurück (DM)
<i>Nordatlantik:</i>	
USA, Ostküste	rd. 800,-
USA, Westküste	rd. 1000 – bis 1100,-
<i>Südamerika:</i>	
Brasilien	rd. 2000,- bis 2300,-
Argentinien	rd. 2500,-
Chile	rd. 2600,-
<i>Ferner Osten:</i>	
Japan	rd. 2350,-
Korea	rd. 2350,-
China	rd. 2050,-
<i>Australien:*)</i>	rd. 2650,-
<i>Neuseeland:</i>	rd. 3000,-

\*) APEX-Tarif: rd. 2100,-.  
Gruppenreisentarif: rd. 2300,-.

10) Noch erheblich niedriger sollten vom Frühjahr 1979 ab sogenannte „Einführungstarife“ im ABC-Verkehr zwischen der Bundesrepublik und der Ostküste der USA liegen, wie sie eine US-amerikanische Gesellschaft in westdeutschen Zeitungsanzeigen bereits angekündigt hatte. Diese Tarife mußten aber wieder zurückgezogen werden, da die Bundesregierung nicht zugestimmt hatte. Die US-amerikanische Capitol International Airways bot sogar die einfache Passage zwischen Brüssel und Boston für nur DM 299,- an.

11) So standen z. B. 1979 nur 75 Plätze alle 14 Tage auf der Verbindung Frankfurt – Miami der Deutschen Lufthansa zur Verfügung. Vorausbuchungen über lange Wochen waren daher hier ebenso die Regel wie auf anderen Verbindungen der übrigen Gesellschaften.

### 3.4 Was kosten überseeische Pauschalflugreisen?

Aus der großen Anzahl der Angebote und angesichts der Verschiedenartigkeit ihrer Darbietung ist nur schwer eine einigermaßen zutreffende Vorstellung davon zu gewinnen, ob ein Angebot preiswert und angemessen ist. Hinzu kommt, daß die Angebote auf verschieden hohe Ansprüche abgestellt sind. Ferner verwirrt oft eine Anzahl von Sonderleistungen das Preisbild.

Um mit den Ansprüchen bzw. Anforderungen im einzelnen zu beginnen: sie beziehen sich zunächst auf den Reisezeitpunkt, d.h. ob in der Haupt-, Vor- oder Nachsaison gereist werden soll, dann auf die Reisedauer, auf die Unterbringung an Bord des Flugzeugs, d.h. in der ersten oder in der Touristen-(Economy-)Klasse, ferner auf die Art der Unterbringung im Hotel – vielfach wird nur der Preis für ein halbes Doppelzimmer angeboten – und den Umfang der Hotelverpflegung (Teil- oder Vollverpflegung) sowie schließlich auf die Teilnahme an Sonderveranstaltungen (Ausflüge, Besichtigungen, Folkloreveranstaltungen u. a. m.).

Die folgende Zusammenstellung versucht, eine Vorstellung von der Größenordnung der Kosten zu vermitteln, die bei gehobeneren Ansprüchen mit einer Pauschalreise in überseeische Länder verbunden sind. Dabei wird von den unten angegebenen Voraussetzungen ausgegangen<sup>12)</sup>.

Unter diesen Voraussetzungen wurde die folgende Übersicht zusammengestellt. Sie nennt durchweg höhere, z. T. wesentlich höhere Preise, als sie sich in den Katalogen und Prospekten finden. Allerdings sind hier durchweg höhere Ansprüche gestellt, vor allem hinsichtlich Unterkunft und Verpflegung.

#### 12) Angenommen wird eine Einzelreise

1. von 3 Wochen Dauer während der Hauptsaison,
2. mit Unterbringung an Bord in der Touristenklasse eines neuzeitlichen Strahltriebwerksflugzeugs,
3. mit Unterkunft in einem Einbettzimmer eines sogenannten „4-Sterne“- bzw. Erster-Klasse-Hotels, d. h. eines Hotels für gehobene Ansprüche, mit Vollverpflegung.

Der Mehrpreis für ein Einbettzimmer beträgt (nach dem Stand von Frühjahr 1979) zwischen etwa DM 200,- und bis zu DM 750,- je Woche gegenüber dem Normalangebot.

Eine allgemein anerkannte Definition der Güteigenschaften von Hotels der Luxus- bzw. „5-Sterne“-Klasse und der Erst- bzw. „4-Sterne“-Klasse gibt es nicht. Daß die Auffassungen der Reiseveranstalter und ihrer Kunden über die Güte einer Hotelunterkunft bisweilen auseinandergehen, zeigen Gerichtsurteile.

Immerhin müssen trotz der unterschiedlichen Definition ganz bestimmte hochwertige Qualitätsmerkmale vorausgesetzt werden. Es wird allerdings anerkannt, daß eine über die Landesgrenzen hinausgehende, einheitliche Hotelcharakterisierung schwierig, wenn nicht nahezu unmöglich ist. Indessen können Qualitätsmerkmale auch landesübliche Abweichungen aufweisen, etwa wegen der andersartigen Ernährung, eines andersartigen Lebensrhythmus oder anderer Lebensweise. (Vgl. Fremdenverkehrswoche International, 2. 6. 1979).

Reisezielland	Richtpreis einer flugtouristischen Überseereise (DM)	Reisezielland	Richtpreis einer flugtouristischen Überseereise (DM)
<i>Mittelmeerraum:</i>		<i>Ostafrika:</i>	
Tunesien	ab 1500,- bis 2000,-	Kenia	ab 4000,- bis 4500,-
Marokko	ab 2500,-	Seychellen	ab 6000,- bis 7000,-
Zypern	ab 2500,-	<i>Ferner Osten:</i>	
Ägypten	ab 4000,- bis 4500,-	Thailand	ab 5000,- bis 6500,-
Israel	ab 3500,- bis 4000,-	China <sup>14)</sup>	ab 6000,- bis 8000,-
<i>Nordamerika:</i>		Japan	ab 6000,- bis 8000,-
USA Ostküste	ab 2500,-	Philippinen	ab 5000,- bis 6500,-
USA Westküste	ab 3500,-	Indonesien	ab 5500,- bis 6500,-
Mexiko	ab 5000,- bis 7000,-	<i>Pazifischer Raum:</i>	
<i>Karibik:</i>		Australien	ab 8000,- bis 10000,-
Bahamas	ab 6000,- bis 6500,-	Neuseeland	ab 9000,- bis 10500,-
Jamaika	ab 5000,- bis 6000,-	<i>Reisen um die Welt<sup>15)</sup></i>	ab 10000,- bis 12000,-

Nicht aufgeführt sind Preise sogenannter „Expeditionen“ oder „Safaris“, wie sie für kleinere Gruppen oder auch Einzelpersonen ins Innere wenig erschlossener Gebiete angeboten werden.

Wie setzt sich der Personenkreis zusammen, der von den Angeboten überseeischer Flugtouristikreisen Gebrauch macht?

### 3.5 Das Reisepublikum der überseeischen Flugtouristik

Mit dem Aufkommen des überseeischen Flugtourismus begannen breitere Schichten der westdeutschen Bevölkerung sich mehr und mehr für Flugreisen in ferne Länder zu interessieren. Über die Zusammensetzung des Reisepublikums im flugtouristischen Europaverkehr, so nach Lebensalter, Geschlecht, Beruf, Bildung und Reisemotiv, wurde an dieser Stelle bereits berichtet. Die früheren Feststellungen brauchen hier nicht wiederholt zu werden, um so mehr als sie in großen Zügen auch für den Überseeverkehr gelten.

Zwar kommen die Teilnehmer an flugtouristischen Überseeereisen aus nahezu allen Schichten der westdeutschen „Wohlstandsbevölkerung“. Aber das höhere Reisepreisniveau läßt, wenigstens bei der Zusammensetzung des Teilnehmerkreises an Pauschalreisen, das besser situierte Element stärker in den Vordergrund treten. So findet sich der Unternehmer neben dem gut bezahlten Facharbeiter, die Sekretärin neben der selbständigen Kauffrau, der höhere Beamte neben dem gut gestellten Pensionär oder Rentner. Allerdings scheint das jugendliche Element, das im Europaverkehr stärker vertreten ist, auf Überseeereisen zugunsten der mittleren und älteren Jahrgänge zurückzutreten.

14) Z. Z. wird China im internationalen Verkehr nur über die Flughäfen Peking und Shanghai angefliegen. Die meisten Chinareisen werden indessen über die britische Kronkolonie Hongkong angeboten. Von dort führen innerchinesische Städtereisen mit der Bahn über Kowloon.

15) Ein westdeutscher Reiseveranstalter, als größtes Unternehmen dieser Art bezeichnet, organisiert Weltreisen seit über 25 Jahren. Die Reisen dauern je nach Linienführung zwischen 3 und 3 1/2 Wochen. Die Flüge werden von IATA-Gesellschaften durchgeführt, darunter auch von der westdeutschen Condor Flugdienst GmbH.



Unter den Pauschalreisenden herrscht das Motiv der Erholung, der Erweiterung des Kenntnis- und Bildungshorizonts bei weitem vor, so weit die Reise nicht zum Vergnügen oder der Abwechslung halber unternommen wird. Daneben mag auch eine gewisse Abenteuerlust mit im Spiel sein. Schließlich darf das folgende Reisemotiv, das in seiner Wirkung zwar nicht exakt nachweisbar, aber dennoch nicht zu unterschätzen ist, in der Tatsache gesehen werden, daß die Teilnahme an Überseeereisen, insbesondere wenn sie mit höheren Kosten verbunden sind, in gewissen Kreisen nach wie vor als eine Art „Statussymbol“ gilt. Daß dieses Motiv nicht unwirksam ist, läßt sich an manchem Angebot ablesen, das auf den besonderen „Prestigewert“ der einen oder anderen Reise aufmerksam macht.

Im G r u p p e n reiseverkehr sind 2 Reisendenkategorien zu unterscheiden, einerseits diejenigen Reisenden, die ihre Passage- und Aufenthaltskosten aus eigener Tasche bezahlen, andererseits diejenigen, denen diese Kosten erstattet werden. Zu den ersteren gehören z. B. Reisegesellschaften, die anstatt der teureren Einzelbuchungen die billigere Gruppenbuchung mit Pauschalarrangement (GIT-Passage = Group Inclusive Tours) vorziehen. Dieser Kategorie sind ferner die zahlreichen Besuchsreisenden zuzurechnen, die auf beiden Seiten des Atlantik ihre Verwandten und Bekannten in den USA und Kanada oder diejenigen in der Bundesrepublik aufsuchen. Dieser Besucherverkehr hat inzwischen einen derartigen Umfang angenommen, daß von ihm noch besonders zu sprechen sein wird (4.2.2).

Zu den Gruppenreisenden, die ihre Passage- und Aufenthaltskosten erstattet bekommen, gehören vor allem die Mitglieder von Orchester- und Theatergemeinschaften, von Sportgruppen aller Art, ferner Presseangehörige sowie die Mehrzahl der Besucher von Tagungen wissenschaftlicher, wirtschaftlicher oder kultureller Art. Schließlich reizen die niedrigen Gruppenreisetarife dazu, auch die Reisekosten geschäftlicher und beruflicher Art zu verbilligen. Solche Reisen verdienen allerdings die Bezeichnung „flugtouristisch“ nicht mehr<sup>16)</sup>. Der Teilnehmerkreis all dieser Reisen ist entsprechend vielfältig zusammengesetzt.

### 3.6 Flugtouristische Reiseveranstalter und Luftfahrtunternehmen

Unter Bezugnahme und im Anschluß an die eingangs erwähnte Darstellung sei nur folgendes ergänzt und nachgetragen.

#### 3.6.1 Reiseveranstalter

Die meisten Reiseveranstalter betätigen sich, wenngleich in sehr unterschiedlichem Umfang, auch im Überseeflugtouristikgeschäft. Mehr oder weniger ausschließlich befassen sich 3 westdeutsche Unternehmen mit der Organisation und Veranstaltung von solchen Reisen, die ADAC-Reise GmbH, die „airtours international“ und die Terramar GmbH. Das zweitgenannte ist nach eigenen Angaben größter Anbieter von Pauschalreisen mit Linienflugzeugen.

16) In der europäischen Flugtouristik werden bekanntlich auch die Reisen der Gastarbeiter zwischen ihrem Heimatland und der Bundesrepublik seit 1973 statistisch nicht mehr als Pauschalreisen, sondern als Gruppenreisen eingestuft.

Zusammenschlüsse kleinerer und größerer Unternehmen sind an der Tagesordnung, um den harten Wettbewerb besser bestehen zu können. Unter diesem Vorzeichen haben sich z. B. die Veranstalter NUR-Gut-Reisen, ABC-Reisen GmbH und ADAC-Reise GmbH zu einem sogenannten Flugreisekartell zusammengeschlossen, um für den Bereich der ABC-Sonderflüge in die USA und nach Kanada ihre Flugplangestaltung aufeinander abzustimmen und den Ankauf von Sitzplätzen gemeinsam zu planen.

Neben den Veranstaltern sind auch zahlreiche europäische Luftverkehrsgesellschaften unmittelbar am Reisevermittlungsgeschäft beteiligt. So hat die Deutsche Lufthansa AG seit kurzem Anteile (rd. 11 vH) an der Deutschen Reisebüro GmbH (DER) erworben<sup>17)</sup>. Ferner besitzt das Lufttransport Unternehmen (LTU) die firmeneigene Transair Flugreisen GmbH; an letzterer hat sich die Neckermann + Reisen GmbH (NUR) beteiligt, die als zweitgrößter westdeutscher Reiseveranstalter zum Karstadt-Konzern gehört. Besonders anspruchsvolle und zahlungskräftige Kunden will der französische Veranstalter und Reiseunternehmer Club Méditerranée, Paris, ansprechen; er unterhält auch in der Bundesrepublik ein Tochterunternehmen<sup>18)</sup>.

#### 3.6.2 Luftfahrtunternehmen

An der überseeischen Flugtouristik von der Bundesrepublik aus nehmen neben einigen westdeutschen Unternehmen zahlreiche ausländische Luftfahrtgesellschaften teil.

##### 3.6.2.1 Unternehmen in der Bundesrepublik

Z. Z. betreiben 3 Chartergesellschaften flugtouristische Überseedienste von Westdeutschland aus:

1. die Condor Flugdienst GmbH, Neu-Isenburg, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa,
2. das Lufttransport Unternehmen (LTU), Düsseldorf und
3. die Hapag-Lloyd Fluggesellschaft, Bremen.

Die 3 Gesellschaften fliegen Ziele im Mittelmeerraum, in West- und Ostafrika, im Mittleren und Fernen Osten an, ferner eine Reihe von Städten in den USA und Mexico, im Karibischen Raum und in Südamerika.

##### 3.6.2.2 Ausländische Unternehmen

Hier sind in erster Linie einige US-amerikanische Luftfahrtgesellschaften zu nennen, die teils schon länger, teils aufgrund des neuen Luftverkehrsabkommens verschiedene west-

17) Weitere Gesellschafter des DER sind die Hapag-Lloyd AG, die Deutsche Bundesbahn (mit über 50 vH) und das Amtliche Bayerische Reisebüro (ARB). – Die Deutsche Lufthansa beteiligt sich ferner mit 50 vH an dem Reiseveranstaltungsverband F.i.r.s.t. GmbH (Jahresumsatz 1978 rd. DM 600 Mill.), dem über 20 private Reisebürounternehmen angehören.

18) Club Méditerranée unterhält rd. 100 sogenannte „Feriendörfer“ in vielen europäischen und vor allem überseeischen Erholungsgebieten. In den abgeschlossenen „Dorfbezirken“ befinden sich teils komfortable Hotels oder gut ausgestattete Bungalows, teils einfache „Hütten“ in tropischen Gegenden. An- und Abreise zu bzw. von den Luftreisezielen erfolgt in Gruppen von 6 – 20 Teilnehmern mit Flugzeugen der IATA-Gesellschaften.

deutsche Flughäfen, vorwiegend aber Frankfurt, im Verkehr zwischen den USA und der Bundesrepublik anfliegen. Sie im einzelnen hier zu nennen, würde zu weit führen. – Daneben befördern ausländische Liniengesellschaften größere Mengen an Flugtouristen im IT- bzw. noch mehr im GIT-Verkehr, vor allem seit die sogenannten Sondertarife die Passagepreise von Charter- und Linienverkehr einander sehr angenähert haben.

### 3.6.3 Flugzeuge des überseeischen Flugtouristikverkehrs

4 US-amerikanische Flugzeugmuster sind hauptsächlich im überseeischen Flugtouristikverkehr eingesetzt:

Boeing B 707	mit bis zu 180 Sitzplätzen,
Douglas DC 8	mit bis zu 180 Sitzplätzen,
Douglas DC 10	mit bis zu 345 Sitzplätzen und
Lockheed L 1011	mit bis zu 320 Sitzplätzen.
„TriStar“	

Die beiden ersteren werden durch je 4 Strahltriebwerke, die beiden letzteren durch je 3 Strahltriebwerke angetrieben<sup>19)</sup>.

Zu diesen Einheiten ist in letzter Zeit noch das Muster Airbus A 300 mit 2 Strahltriebwerken getreten, eine europäische Gemeinschaftsentwicklung, an der auch Werke der Bundesrepublik maßgeblich beteiligt sind. In der Ausführung A 300-B4 faßt es rd. 310 Sitzplätze. Das Flugzeug wird auf solchen Überseeverbindungen eingesetzt, die nicht über weite Meeresstrecken führen, so z. Z. u. a. über das Mittelmeer und nach Sri Lanka im Mittleren Osten.

Auf besondere technische Merkmale einzugehen, verbietet sich aus Platzgründen. Erwähnt sei aber ein besonderes Kennzeichen der Überseeflugzeuge im Weitstreckeneinsatz: der übergroße Anteil ihrer Brennstoffzuladung am Abfluggewicht<sup>20)</sup>. Die große Brennstoffmenge setzt die Flugzeuge in die Lage, so weite Entfernungen wie z. B. Frankfurt – Los Angeles (rd. 9000 km in der Luftlinie) ohne Zwischenhalt zu überbrücken. Das Gewicht der Nutzlast nimmt sich der Brennstofflast gegenüber bescheiden aus.

19) Das bis zu 498 Sitzplätze fassende Muster Boeing B 747 wurde von der Condor Flugdienst GmbH, dem einzigen europäischen Unternehmen, das die B 747 bisher in der Flugtouristik eingesetzt hat, nur im Europaverkehr verwendet. Neuerdings setzt das Unternehmen das Flugzeug nur auf Charterflügen um die Welt ein.

20) Die Brennstoffmenge teilt sich auf in den sogenannten „Blockzeit“-Vorrat, d. h. für die Zeit vom Beginn des Abrollens auf dem Ausgangsflughafen bis zum Stillstand auf dem Zielflughafen, und in die sogenannte „Streckenreserve“ für den Mehrbedarf bei Gegenwind und für etwaiges „Warten“ über dem Zielflughafen bei Andrang von Flugzeugen. Folgende Beispielrechnung bezieht sich auf einen Flug von Frankfurt nach New York mit dem Muster Boeing B 707 – 330 B:

Betriebsgewicht des Flugzeugs einschl. Besatzung und Bordvorräten	rd. 66 700 kg
Nutzlast = 165 Passagiere mit Gepäck sowie Fracht	rd. 19 500 kg
„Block“-Brennstoff	rd. 56 000 kg
Brennstoff für Streckenreserve, Ausweich- und „Warteflug“	rd. 10 750 kg

Gesamtgewicht beim Abrollen vom Startplatz . . . . . rd. 152 950 kg

## 4. Die Nachfrage nach flugtouristischen Überseepassagen

Ebenso wie im europäischen Flugtourismus wird auch in seinem überseeischen Zweig zwischen der Nachfrage nach Pauschal- und nach Gruppenreisepassagen unterschieden. Zwischen beiden bestehen z. T. beträchtliche Unterschiede in der Nachfragehöhe.

### 4.1 Die Nachfrage nach Pauschalreisen

Das Aufkommen an Pauschalreisenden im Überseeverkehr hat sich zwischen 1967 und 1978 sehr unterschiedlich auf die 9 Flughäfen der Bundesrepublik verteilt (s. Zahlentafel 7). Vor der Wende der Wirtschaftskonjunktur im Jahre 1972 überschritt das überseeische Aufkommen erstmals eine halbe Million Reisende, ein Wert, der nach dem Rückgang der Nachfrage in den folgenden Jahren erst 1977 wieder überschritten wurde.

Die meisten Pauschalreisenden im Überseeverkehr wurden bzw. werden in Frankfurt registriert. Düsseldorf, das Zentrum im flugtouristischen Europaverkehr, folgt erst in weitem Abstand.

#### 4.1.1 Die Nachfrage nach überseeischen Pauschalreisen auf den westdeutschen Flughäfen, geordnet nach Erdteilen und ihren Ländern

Werden die auf den 9 Flughäfen abgefertigten Pauschalreisenden nach ihren Zielen, d. h. nach Erdteilen und ihren Ländern, geordnet, so ergeben sich Schwerpunkte des Aufkommens nur auf den 4 größeren Flughäfen (s. Zahlentafel 8). Dort überwiegt das Aufkommen im Verkehr mit A f r i k a . Inwieweit die beiden anderen Erdteile bevorzugt wurden, geht aus der Übersicht hervor.

Aufschlußreicher ist eine Aufgliederung des Aufkommens nach Zielländern. Auch hier lohnt sich die Wiedergabe von Abfertigungsergebnissen nur für die 4 größeren Flughäfen (s. Zahlentafel 9). Erwartungsgemäß weisen die afrikanischen Länder das größte Aufkommen auf. – Im Verkehr mit der Südafrikanischen Republik hat die amtliche Statistik bisher noch kein erfassungswürdiges Aufkommen an Flugtouristen registriert. Wenn nach Pressemeldungen 1978 gegen 30 000 westdeutsche Touristen das Land besucht haben sollen, so können sie nur als Linienpassagiere bzw. als IT-Reisende des Linienverkehrs befördert sein. Das läßt sich durch die entsprechenden statistischen Daten belegen.

Auffallend gering war in letzter Zeit die Nachfrage nach Pauschalreisepassagen in amerikanischen Ländern, mit alleiniger Ausnahme Mexikos (s. Zahlentafel 9). Im Verkehr mit den USA ist auf den steilen Nachfrageanstieg in Frankfurt bis 1972 ein starker Abfall bis auf einen nahezu bedeutungslosen Wert gefolgt.

Im N a h e n O s t e n hatte Israel als einziges Land eine nennenswerte Nachfrage in München und Düsseldorf zu verzeichnen. Der Verkehr mit Syrien, dem Libanon und Zypern ist infolge der dortigen Unruhen völlig zum Erliegen gekommen. – Im Mittleren Osten hat sich das Aufkommen im Verkehr mit Sri Lanka auf den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf bemerkenswert gut entwickelt. – Favorit der von Frankfurt in den F e r n e n O s t e n abfliegenden Pauschalreisenden war Thailand. Nach einer Nachfragespitze um die Mitte der 70er Jahre ist die Anzahl der Buchungen

Zahlentafel 7: *Aufkommen an überseeischen Pauschalflugreisenden auf den 9 Flughäfen der Bundesrepublik in den Jahren 1967 – 1978*

Flughafen	Anzahl der im überseeischen Pauschalreiseverkehr abgefertigten Reisenden in 1000 im Jahre											
	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Düsseldorf	21,6	30,0	25,5	39,1	82,2	88,0	78,8	49,2	75,4	76,8	100,5	116,6
Frankfurt	80,9	112,9	77,3	97,1	190,6	310,6	223,4	194,2	208,2	246,0	260,1	283,7
München	6,5	17,4	13,0	24,1	50,5	59,1	51,3	23,9	39,8	56,4	76,9	111,7
Stuttgart	2,1	11,0	7,4	13,8	38,3	38,5	25,0	31,0	47,8	63,3	72,5	77,5
Hamburg	1,6	6,9	4,6	6,4	17,2	25,7	18,1	13,6	20,2	15,9	15,7	12,8
Hannover	5,2	7,9	7,0	6,5	19,1	26,0	17,2	15,9	20,4	17,3	23,0	18,0
Köln/Bonn	0,8	5,5	5,6	6,3	11,3	11,7	25,5	6,4	7,6	5,6	8,4	24,4
Nürnberg	0	0	2,1	0	0,1	0,4	2,4	0	0	4,2	3,9	12,4
Bremen	0	0	0	0	0	0	0	0,4	0	2,3	2,0	4,0
<b>Alle 9 Flughäfen</b>	<b>118,7</b>	<b>191,6</b>	<b>142,5</b>	<b>193,3</b>	<b>409,3</b>	<b>560,0</b>	<b>441,7</b>	<b>334,2</b>	<b>419,4</b>	<b>487,8</b>	<b>563,0</b>	<b>665,5</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden, Jahresberichte.

Zahlentafel 8: *Aufkommen an Pauschalreisenden im Überseeverkehr auf den 9 Flughäfen der Bundesrepublik zwischen 1967 und 1978, aufgliedert nach den 3 Erdteilen Afrika, Amerika und Asien als Zielräumen*

Flughafen	Erdteil	Anzahl der abgefertigten Pauschalflugreisenden in 1000 im Jahre											
		1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Frankfurt	Afrika	54,0	53,8	42,2	61,5	117,5	122,6	105,1	89,3	105,1	128,1	138,9	159,6
	Amerika	20,2	49,6	23,6	18,7	42,3	126,0	61,1	42,1	40,8	49,0	53,0	70,1
	Asien	6,7	9,5	11,5	16,9	30,8	62,0	57,2	62,8	62,3	68,9	68,2	54,0
Düsseldorf	Insgesamt	80,9	112,9	77,3	97,1	190,6	310,6	223,4	194,2	208,2	246,0	260,1	283,7
	Afrika	20,6	28,2	25,0	37,6	80,1	80,7	63,7	45,0	73,9	72,7	79,7	76,4
	Amerika	1,0	1,8	0,5	1,0	0,3	0,5	2,8	0,6	0,6	0,9	5,5	18,4
München	Asien	0	0	0	0,5	1,8	6,8	12,3	3,6	0,9	3,2	15,3	21,8
	Insgesamt	21,6	36,0	25,5	39,1	82,2	88,0	78,8	49,2	75,4	76,8	100,5	116,6
	Afrika	5,9	13,5	11,3	20,6	39,3	39,2	26,1	19,0	37,6	38,4	46,3	58,5
Stuttgart	Amerika	0,6	3,7	0,7	1,1	7,0	18,1	29,3	2,2	1,1	17,0	13,2	9,2
	Asien	0	0,2	1,0	2,4	4,2	1,8	1,9	2,7	1,1	1,0	17,4	44,0
	Insgesamt	6,5	17,4	13,0	24,1	50,5	59,1	51,3	23,9	39,8	56,4	76,9	111,7
Übrige 5 Flughäfen	Afrika	0,6	5,8	6,6	12,7	36,5	38,4	21,0	29,6	47,7	60,7	60,4	58,3
	Amerika	1,5	4,9	0,8	1,1	1,3	0	3,6	0,3	0,1	2,6	2,7	2,9
	Asien	0	0,3	0	0	0,5	0,1	0,4	1,1	0	0	9,4	16,3
Alle 9 Flughäfen	Insgesamt	2,1	11,0	7,4	13,8	38,3	38,5	23,0	31,0	47,8	63,3	72,5	77,5
	Alle 3 Erdteile	7,6	20,3	19,3	19,2	47,7	63,8	63,2	35,9	48,2	45,3	53,2	71,6
	Afrika	86,7	118,7	102,6	150,1	318,9	342,0	255,1	214,4	311,7	344,8	376,2	416,0
Alle 9 Flughäfen	Amerika	20,4	62,5	26,9	23,0	51,7	145,3	113,6	46,2	43,4	69,8	75,8	109,7
	Asien	7,3	10,3	12,8	20,2	38,7	72,7	73,1	73,6	64,5	73,1	111,3	139,8
	Insgesamt	118,4	191,5	142,3	193,3	409,3	560,0	481,8	334,2	419,6	487,7	563,3	665,7

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden, Jahresberichte.

Zahlentafel 9: Aufkommen an Pauschalflugreisenden auf einigen Flughäfen der Bundesrepublik im Verkehr mit den 3 Erdteilen und ihren Ländern zwischen 1967 und 1978

Flughafen	Erdteil bzw. Land	Anzahl der abgefertigten Pauschalflugreisenden in 1000 im Jahre															
		1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978				
Frankfurt	Afrika, 1. Nordafrika																
	Marokko	0,6	1,4	1,1	4,5	11,8	10,9	15,1	19,3	16,6	21,9	26,1	33,8				
	Tunesien	33,1	31,7	24,8	34,7	62,8	57,4	36,6	30,0	37,3	42,2	41,6	45,0				
Düsseldorf	Marokko	0,1	0,7	0,8	1,1	4,0	8,8	14,3	9,4	16,7	10,5	10,6	12,6				
	Tunesien	18,9	27,2	23,1	33,8	71,6	67,6	42,1	33,1	54,5	50,6	55,1	64,1				
München	Tunesien	5,8	13,5	10,8	17,5	34,8	38,1	19,1	17,3	36,2	35,0	34,7	46,7				
	Ägypten	0	0	0	0	1,2	0,7	4,3	3,6	4,3	13,1	13,5	10,5				
	Tunesien	0,6	5,7	6,6	11,9	39,2	37,4	20,1	24,3	37,8	38,6	34,2	36,2				
Frankfurt	2. Westafrika																
	Senegal	0	0	0	0	0	0	5,7	12,9	14,1	12,8	9,4	7,9				
Frankfurt	3. Ostafrika																
	Kenia	12,2	14,5	11,6	18,0	34,3	41,7	31,4	20,1	28,3	42,9	58,8	73,3				
Frankfurt	Amerika, 1. Nordamerika																
	USA	18,0	44,1	20,2	15,7	32,8	102,8	28,9	1,0	4,0	5,1	2,2	6,5				
	Mexiko	0	0	0	0,3	4,3	17,2	28,7	27,6	21,0	25,1	27,5	36,1				
München	USA	0,4	3,5	0,7	1,2	7,0	17,3	28,5	2,0	1,1	16,0	12,4	9,2				
	2. Mittelamerika																
	Bahamas	0	0	0	0	0	0	0	4,0	2,4	2,5	6,4	11,1				
	Westindien	0	0	0	0	0	1,2	1,9	1,3	4,3	10,4	6,6	3,7				
Düsseldorf	Asien, Naher Osten																
	Zypern	0	0	0	0	0	6,2	12,3	3,5	0	0	0	0				
	Israel	0,2	0,1	0,3	0,5	1,2	2,9	0,6	0	1,0	3,7	10,8	9,5				
München	Israel	0	0	0	0	0	0,7	0,2	0	0,2	0,2	11,5	40,2				
	Mittlerer Osten																
	Sri Lanka	0,2	1,4	3,8	6,7	7,2	10,1	14,2	16,5	16,6	24,2	30,7	22,3				
Düsseldorf	Sri Lanka	0	0	0	0,1	0	0	0	0	0,2	0,4	1,2	11,3				
	3. Ferner Osten																
	Thailand	1,8	4,1	5,3	7,6	18,4	42,1	41,6	45,3	45,3	44,3	35,7	27,7				

inzwischen wieder zurückgegangen, wahrscheinlich infolge der kriegischen Ereignisse in den Nachbarländern. — Für Japan hat die amtliche Statistik noch keine Pauschalreisenden im Charterverkehr nachgewiesen. Dafür verzeichnete der Linienverkehr 1977 rd. 100 000 Reisende und im folgenden Jahr rd. 130 000, ein Zeichen, daß ein ausreichendes Potential auch für den Tourismus vorhanden sein müßte.

Die erst seit kurzem angebotenen Pauschalreisen nach Australien, Neuseeland und Polynesien haben ebenfalls noch keine registrierungswürdige Nachfrage ausgelöst. Die seit 1979 eingeführten Sondertarife der Liniengesellschaften dürften sich erst ab 1980 auswirken. Ein ausreichendes Nachfragepotential scheint, den Linienverkehrsergebnissen nach zu schließen, vorhanden zu sein.

#### 4.2 Der Gruppenreiseverkehr

Der Gruppenreiseverkehr mit Übersee zeigt ein wesentlich anderes Erscheinungsbild als der Pauschalreiseverkehr. Das gilt für seine Reiseziele und Nachfrageschwerpunkte, sein Reisepublikum und dessen Reisemotive. Was ist Gruppenreiseverkehr? Die zu Beginn gegebene kurze Erklärung bedarf noch einer Ergänzung.

##### 4.2.1 Begriffserläuterung

Unter den Begriff des überseeischen Gruppenreiseverkehrs fällt eine Reihe von Beförderungsarten, deren gemeinsames Kennzeichen die Gruppenbuchung (im Gegensatz zur Einzelbuchung beim Pauschalreiseverkehr) und die Beförderung der Reisendengruppen im geschlossenen Transport in ein und demselben Flugzeug ist<sup>21)</sup>.

Die in Westdeutschland meistgebuchte Gruppenreise ist die ABC-Reise. Sie wird zunächst beim Reiseveranstalter gebucht, der die Buchungen zu jeweils einer Gruppe von

21) Folgende Arten von Gruppenreisen sind zu unterscheiden:

Art der Flüge	Geltungsbereich	Zusatzbestimmungen
1. ABC-Charter	Nordatlantik	Mindestanzahl einer Gruppe = 40 Teilnehmer, z.T. weniger*). Vorbuchungsfrist 45 Tage*). Split-Charter, d.h. Beförderung mehrerer Gruppen in einem Flugzeug zulässig.
2. Affinitätsgruppencharter	Weltweit ohne Nordatlantik	Charternde Vereinigung beruflicher oder nichtberuflicher Art muß mindestens 2 Jahre bestanden haben.
3. Gastarbeiterverkehr	Ohne Beschränkung	Gilt nur zusammen mit einer Bescheinigung des Arbeitgebers.
4. USA-Militärcharter	Nur für die USA	Nur für Angehörige des aktiven Militärs sowie für Zivilangestellte (mit US-amerikanischer Staatsangehörigkeit) samt nächsten Familienangehörigen beider, wenn sie auf eigene Kosten reisen.
5. Travel Group	Nur für den Verkehr in und ab den USA	Einschl. Rückflug in die USA. Mindestens 40 Teilnehmer je Gruppe. Mindestaufenthalt in Europa 10 Tage.

\*) Im ABC-Verkehr mit den USA braucht die Passage nur 30 Tage vor Abflug gebucht zu werden. Die Mindestanzahl einer Gruppe umfaßt in diesem Fall 20 Personen. Die Mindestreisedauer beträgt nur 7 Tage.

40 Teilnehmern und u. U. auch weniger zusammenfaßt und die entsprechenden Sitzplätze beim Luftfahrtunternehmen einkauft. Der stark reduzierte Preis hat in letzter Zeit durch die mehrfach erwähnten Sondertarife der Linienverkehrsgesellschaften erhebliche Konkurrenz bekommen.

#### 4.2.2 Das Reisepublikum und seine Reisemotive

Die niedrigen Beförderungspreise der Gruppenreise haben eine neue Reisendenkategorie entstehen lassen, die im überseeischen Pauschalreiseverkehr nicht zu finden ist, die Besuchsreisenden. Voraussetzung dieses Verkehrs ist die große Anzahl deutscher Auswanderer in Nordamerika, die sich schon im vorigen Jahrhundert, dann nach den beiden Weltkriegen in den USA, später auch in Kanada niedergelassen haben. Auf der anderen Seite des Atlantik sind es die Nachkommen jener Auswanderer, die in großer Anzahl die alte Heimat aufsuchen.

Nach einer repräsentativen Befragung<sup>22)</sup> besuchten 1974 fast 82 000 Westdeutsche ihre Verwandten und Bekannten in den USA sowie mehr als 12 500 in Kanada. Bemerkenswert groß war der Anteil derjenigen Verwandtenbesucher, die über ein nur verhältnismäßig geringes Einkommen verfügten, ferner die großen Anteile älterer Jahrgänge, der Arbeiter, Angestellten und Beamten sowie der Hausfrauen, Pensionäre und Rentner. Die Reiseveranstalter haben Menge und Art dieses Aufkommens erheblich unterschätzt bzw. unzutreffend beurteilt<sup>23)</sup>. Erheblich größer als die Menge westdeutscher Besucher war die Anzahl der US-Amerikaner, die während dieser Zeit in die Bundesrepublik gekommen sind. Sie ist im Zusammenhang mit dem Verfall der USA-Währung von Jahr zu Jahr zurückgegangen<sup>24)</sup>.

Das Reisendenkontingent, das die Gruppenreise für geschäftliche oder berufliche Zwecke nutzt – es ist gegenüber der Menge der Besuchsreisenden z. Z. noch sehr viel kleiner –, wurde bereits erwähnt (3.5). Es dürfte erst dann nennenswert zunehmen, wenn eines Tages auch in der Bundesrepublik die entsprechenden Voraussetzungen dafür gegeben sein sollten (s. a.: 4.2.3).

Schließlich gehören die Benutzer der USA-Militärcharterdienste zu den Gruppenreisenden. Auf die erhebliche Größenordnung dieses Reisendenkontingents wird noch zurückzukommen sein (4.4.2).

22) Vgl. *Bachmann, K.*, Der Charterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Forschungsbericht der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Raum- und Luftfahrt, Köln 1978.

Das oben genannte Resultat wurde ermittelt anhand der Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von rd. 2000 westdeutschen ABC-Reisenden, die 1974 die USA und Kanada besucht haben. Die Anzahl der Befragten entsprach einer Menge von rd. 95 000 Zustiegern, die anhand der Passagierlisten ermittelt und später zu Hause befragt wurden.

23) Nach Pressemeldungen berichtete die ADAC-Reise GmbH, die sich in letzter Zeit vorzugsweise mit der Organisation und Veranstaltung von Nordamerikareisen befaßt hat, daß die Nachfrage nach organisierten Reisen im überseeischen ABC-Verkehr erheblich nachgelassen habe zugunsten von Besuchsreisen. Für diese Reisen seien aber nur Passagen gebucht worden.

24) Vgl. *Fremdenverkehrswoche International*, 24. 6. 79. Nach einer dort nicht näher bezeichneten Quelle – sie steht möglicherweise dem United States Travel Service (USTS) nahe, der Verf. – haben 1977 noch rd. 3,9 Mill. US-Amerikaner Europa besucht. Im folgenden Jahr seien es nur noch rd. 2 1/2 Mill. gewesen. Der Rückgang könne durch die niedrigeren Tarife nicht aufgefangen werden.

#### 4.2.3 Die Doppelfunktion des Gruppenreiseverkehrs

Der Gruppenreiseverkehr erfüllt, wie bereits gezeigt wurde, eine Reihe verschiedenartiger Beförderungsaufgaben. Entsprechend vielfältig setzt sich auch der Kreis der Verkehrsteilnehmer zusammen.

Bei näherer Betrachtung ergibt sich eine Zweiteilung der Aufgaben. Einerseits dient der Gruppenreiseverkehr – und das ist z. Z. seine Hauptaufgabe – dem Tourismus mit Pauschalarrangement sowie dem Besucherverkehr, letzterer meist ohne solches Arrangement. Seine Verkehrskunden buchen ihre Passagen überwiegend auf eigene Kosten<sup>25)</sup>. Andererseits wird der Gruppenreiseverkehr mehr und mehr auch für geschäftliche und berufliche Zwecke benutzt. Diese Reisenden wechseln vom höher tarifierten Linienverkehr zum billigeren Charterverkehr über, um ihr Reisekostenbudget zu entlasten. Zum geschäftlichen und beruflichen Verkehr gehören im übrigen die Reisen der Gastarbeiter sowie diejenigen des Sonderverkehrs (3.5).

Das Aufkommen im Touristik-, Gastarbeiter- und Sonderverkehr läßt sich zuverlässig genug erfassen. Dagegen entzieht sich die Menge der aus geschäftlichen und beruflichen Gründen „Überwechselnden“ zum Charterverkehr jeder Bezifferung. Selbst entsprechende Befragungen würden hier aus verständlichen Gründen zu keinem brauchbaren Ergebnis führen<sup>26)</sup>.

Von diesem Nebeneinander der beiden Hauptaufgaben ist es nicht mehr weit zum „Jedermannverkehr“, wie ihn die britische Chartergesellschaft Laker Airways betreibt. Dieses Unternehmen hat schon frühzeitig mit seinen Plänen die Entwicklung zu den heutigen niedrigen Passagepreisen im flugtouristischen Überseeverkehr in Gang gesetzt.

#### 4.2.4 Der „Jedermannverkehr“ der britischen Laker Airways

Die heutigen niedrigen Passagepreise in der überseeischen Flugtouristik sind das Ergebnis einer Entwicklung, die bis in den Anfang der 70er Jahre zurückreicht. 1971 suchte die britische Laker Airways um Genehmigung eines sogenannten „Skytrain-Dienstes“ zwischen London und New York nach. Der Verkehr sollte täglich einmal in beiden Richtungen mit 180sitzigen Boeing B 707-Flugzeugen durchgeführt werden. Die einfache Passage sollte – ohne Vorausbuchungsmöglichkeit, ohne Sitzplatzreservierung und ohne kostenlose Mahlzeiten an Bord – im Sommer £ 37.50 und im Winter £ 32.50 kosten. Flug-

25) Auch Pauschalreisen und Gruppenreisen mit Pauschalarrangement werden nicht ausschließlich von Selbstzahlenden gebucht. Seit kurzem werden sogenannte „Incentive-Reisen“ nach amerikanischem Vorbild auch auf dem westdeutschen Flugtouristikmarkt angeboten. Wirtschaftsunternehmen setzen die Teilnahme an diesen Reisen als Belohnung für solche Mitarbeiter aus, die sich besonders bewährt haben. Dadurch soll ein Anreiz zur Teilnahme an einem betriebsinternen Wettstreit geschaffen werden.

26) Das Aufkommen im Sonderverkehr ist offensichtlich gering. Es wird statistisch nicht gesondert ausgewiesen. Ab und an finden sich aber entsprechende Angaben der Luftfahrtunternehmen. So beziffert z. B. die Condor Flugdienst GmbH, die größte westdeutsche Charterfluggesellschaft, ihr diesbezügliches Aufkommen in den Jahresberichten der letzten Zeit fast durchweg mit nur etwa 1 vH ihres Beförderungsergebnisses.

scheine sollten nur auf dem Flughafen wenige Stunden vor dem Abflug gelöst werden können.

Gegen starken Widerstand der britischen und US-amerikanischen Regierung sowie der beiderseitigen Luftverkehrsgesellschaften erstritt sich Laker Airways schließlich 1977 Zulassung und Verkehrsgenehmigung. Sie eröffnete daraufhin im Herbst desselben Jahres den „Skytrain-Dienst“ mit 345sitzigen Mc Donnell Douglas DC 10-Flugzeugen. Inzwischen kostete die einfache Passage £ 70.— (nach dem heutigen Stand: rd. DM 200,—) und die Hin- und Rückpassage £ 204.— (rd. DM 815,—). — Im ersten Betriebsjahr wurden bereits etwa 1 1/4 Mill. Passagiere befördert. Laker Airways eröffnete 1978 auch einen „Skytrain-Verkehr“ zwischen London und Los Angeles. Außerdem beantragte sie Rechte für einen gleichartigen Dienst mit Australien.

Seit kurzem dürfen Sitzplätze auch vorausgebucht und reserviert werden (gegen Aufpreis). Ferner sind die Verkehrsrechte insofern erweitert worden, als auch APEX-(Advance Booking Excursion-)Passagen gebucht werden dürfen, für deren Inhaber auf jedem Flug ein bestimmtes Sitzplatzkontingent freigehalten wird.

Die US-amerikanische Regierung hat im Gegenzug ihren am Nordatlantikverkehr beteiligten Luftfahrtgesellschaften Beförderungssätze von ähnlicher Höhe wie Laker Airways genehmigt. So kostet z. B. der Hin- und Rückflug zwischen Berlin und New York nach dem sogenannten Budget-Tarif der Pan American World Airways DM 644,—. Dieser Tarif gilt aber nicht für Flüge von der Bundesrepublik aus.

Laker Airways charakterisiert den größeren Teil ihrer Kunden als „Rucksack-, Gitarren- und Hippie-Reisende“, die nichts als eine billige Nordamerikapassage suchen. Während der sommerlichen Spitzennachfrage verstärken auch zahlreiche Studenten die an sich schon starke Nachfrage. Wenn auch die Kennzeichnung des Kundenkreises z. T. überspitzt sein mag, so besteht aber der Eindruck, daß mit diesem „Jedermann-Verkehr“ ein neues, bisher kaum oder nur unbedeutend genutztes Reisendenreservoir angezapft ist.

Mit dem vorerwähnten Erwerb der Rechte, auch andere als nur Skytrainpassagiere und darüber hinaus auch Fracht zu befördern, ist Laker Airways eine Chartergesellschaft wie andere auch geworden. Ihre besondere Bedeutung für den Verkehrskunden liegt darin, daß sie der Schrittmacher für die Einführung von „Jedermannstarifen“ im Nordatlantikverkehr gewesen ist.

#### 4.3 Die Abfertigungsergebnisse im überseeischen Gruppenreiseverkehr

Statistische Daten über die Höhe des Gesamtaufkommens an Überseereisen liegen zwar schon seit 1969 vor. Aber erst seit 1976 werden auch die Reiseziele mit ausgewiesen.

##### 4.3.1 Die Aufgliederung des Aufkommens nach Erdteilen

Zwischen 1976 und 1978 hat sich das Gesamtaufkommen an Gruppenreisenden auf die 3 Erdteile folgendermaßen verteilt:

Erdteil	Aufkommen an Gruppenreisenden in 1000 im Jahre			Anteil am Gesamtaufkommen in vH im Jahre		
	1976	1977	1978	1976	1977	1978
Afrika	8,5	3,7	4,6	0,9	0,3	0,4
Amerika	901,2	1058,5	1082,4	98,2	99,3	99,3
Asien	8,2	4,1	3,1	0,9	0,4	0,3
Alle 3 Erdteile	917,8	1066,3	1090,1	100,0	100,0	100,0

Überseeischer Gruppenreiseverkehr mit Afrika und Asien ist also seiner Menge nach gegenüber dem Amerikaverkehr bedeutungslos.

Nach einer, hier nicht aufgeführten Aufgliederung der Abfertigungsergebnisse nach Flughäfen hatte der Flughafen Frankfurt den weitaus überwiegenden Anteil am Aufkommen an Gruppenreisenden im Nordamerikaverkehr mit den USA und Kanada aufzuweisen; auf ihn entfielen 4/5 und mehr des Gesamtaufkommens aller 9 Flughäfen. Lediglich der Anteil Münchens – jedoch weniger als 1/10 – ist noch erwähnenswert.

##### 4.3.2 Das Aufkommen im Gruppenreiseverkehr mit den USA

Die amtliche Statistik beziffert das Aufkommen an Gruppenreisenden zwischen der Bundesrepublik und den USA für insgesamt 35 größere US-amerikanische Flughäfen und 7 Regionen, für die das Aufkommen der dortigen, meist kleineren Flughäfen zusammengefaßt ist.

Etwa ein Drittel der 35 Flughäfen sind Großflughäfen, darunter New York und Chicago im Osten sowie Los Angeles im Westen des Landes. Außer diesen hatte noch Charleston im Osten erhebliche Mengen an Gruppenreisenden abgefertigt. Auf den beiden westdeutschen Hauptflughäfen im USA-Verkehr, Frankfurt und München, wurden zwischen 1976 und 1978 folgende Mengen an Gruppenreisenden registriert:

Flughafen	Verbindung mit	Anzahl der Gruppenreisenden in 1000 im Jahre		
		1967	1977	1978
Frankfurt	New York	211,3	253,8	204,9
	Chicago	79,6	108,2	79,1
	Charleston	92,9	110,7	102,5
	Los Angeles	57,8	68,6	65,5
München	New York	20,6	22,2	14,6
	Chicago	9,6	9,8	10,7
	Charleston	0	1,5	0
	Los Angeles	1,4	0	2,4

Wird das Gesamtaufkommen an Gruppenreisenden auf die 3 großen Bereiche der USA, Osten, Mitte und Westen<sup>27)</sup> aufgeteilt, so ergibt sich folgende Verteilung für den Zeitraum 1976 – 1978:

Jahr	Anteil des Bereichsaufkommens am Gesamtaufkommen der USA (vH)			insgesamt
	im Osten	in der Mitte	im Westen	
1976	84,4	3,9	11,7	100,0
1977	82,7	5,2	12,1	100,0
1978	79,2	6,3	14,5	100,0

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden.

Während des Erfassungszeitraums entfielen rd. 4/5 auf den Osten, mehr als 1/10 auf den Westen und der Rest auf die Mitte des Landes.

#### 4.3.3 Reisendenkategorien im Gruppenreiseverkehr zwischen der Bundesrepublik und den USA

Angaben darüber, wie stark die verschiedenen Reisendenkategorien nach Nationalität, so nach Westdeutschen und US-Amerikanern, oder nach Zivil- und Militärreisenden am Gruppenreiseverkehr beteiligt sind, liegen nicht vor. Eine Aufgliederung dieser Reisendenmenge nach Art und Größenordnung ist deswegen von Interesse, weil es sich bei den US-amerikanischen Westdeutschlandbesuchern um das bisher größte auswärtige Quellaufkommen in der überseeischen Flugtouristik der Bundesrepublik handeln dürfte. Die Voraussetzungen, unter denen die folgende Aufgliederungsschätzung durchgeführt wurde, sind unten aufgeführt<sup>28)</sup>.

27) Für die Einteilung in die Bereiche Osten, Mitte und Westen bilden der Lauf des Mississippi einerseits und der Verlauf der Rocky Mountains andererseits je eine etwa von Norden nach Süden verlaufende Grenze.

28) Im Jahre 1977 haben rd. 170 000 Westdeutsche (d. h. Zustieger, der Verf.) ABC-Flugreisen nach Nordamerika gebucht (FAZ vom 3. 10. 1978), entsprechend einem Aufkommen von rd. 340 000 Hin- und Rückreisenden.

Nach einer Mitteilung des Statistischen Bundesamts an den Verfasser hat der Anteil der ABC-Reisenden im USA-Gruppenreiseverkehr 1977 mehr als 60 vH betragen, während der Militärcharterverkehr nur weniger als ein Drittel ausmachte. Im Verkehr mit Kanada war der Anteil der Militärcharterreisenden bedeutungslos gegenüber demjenigen an ABC-Reisenden.

Das Aufkommen an westdeutschen USA-Reisenden hat sich zu demjenigen an Kanadareisenden zwischen 1976 und 1978 im Mittel wie etwa 13 : 1 verhalten. Der entsprechende Aufkommensanteil wurde vom Aufkommen an Nordamerikareisenden abgezogen, um das USA-Aufkommen zu erhalten.

Unter der Annahme, daß die Anzahl der Reisenden im Militärcharterverkehr etwa 30 vH des Gesamtaufkommens im Gruppenreiseverkehr betragen hat – letzteres hat sich 1977 auf rd. 984 600 Reisende belaufen –, ergibt sich ein Aufkommen von rd. 295 400 Militärreisenden. Der Rest, bestehend aus Zivilreisenden deutscher und US-amerikanischer Nationalität, ist nach Abzug des deutschen Anteils gleich der oben angegebenen Anzahl US-amerikanischer Zivilreisender.

Reisendenkategorie	Anzahl der Gruppenreisenden in 1000 im Jahre 1974	Anteil am Gesamtaufkommen an Gruppenreisenden (vH)
Westdeutsche Zivilreisende	rd. 290,0	rd. 29,5
US-amerikanische Zivilreisende	rd. 399,2	rd. 40,5
USA-Militärcharterreisende	rd. 295,4	rd. 30,0
Gruppenreisende im USA-Verkehr insgesamt	rd. 984,6	rd. 100,0

Dieses Schätzungsergebnis besagt, daß sich zwar das Aufkommen an westdeutschen USA-Besuchern des Jahres 1977 gegenüber demjenigen von 1974 annähernd verdreifacht hat, daß aber die Anzahl der US-amerikanischen Westdeutschlandbesucher trotz ihres Rückgangs immer noch beträchtlich über derjenigen westdeutscher USA-Besucher liegt.

## 5. Die Bedeutung des Europa- und des Überseeverkehrs im Rahmen des grenzüberschreitenden Flugtourismus der Bundesrepublik

Eine Reihe tabellarischer Gegenüberstellungen, die die Abfertigungsergebnisse beider flugtouristischer Zweige einerseits sowie der Ergebnisse im Europa- und Überseeverkehr zwischen 1976 und 1978 andererseits enthalten, zeigt die Bedeutung beider im Rahmen des gesamten Flugtourismus der Bundesrepublik auf (s. Zahlentafel 10). Die Übersichten bedürfen keiner besonderen Erläuterung. Dennoch sei noch folgendes dazu angemerkt.

### 5.1 Die Verteilung der Nachfrage in der Flugtouristik der Bundesrepublik auf die beiden Verkehrswege

In der Flugtouristik der Bundesrepublik entfallen auf den Pauschal- und den Gruppenreiseverkehr rd. 3/4 bzw. 1/4 des Gesamtaufkommens an Passagen.

Bei einer Aufteilung nach Europa- und nach Überseepassagen überwiegen die ersteren mit rd. 4/5 des Aufkommens, während auf die letzteren das restliche 1/5 entfällt.

### 5.2 Europa- und Überseeverkehr, unterschieden nach Pauschal- und nach Gruppenreisepassagen

Im Europavekehr wurden in den letzten Jahren rd. 5- bis 6mal soviel Pauschal- wie Gruppenreisepassagen gebucht.

Im Überseeverkehr entfielen rd. 1/3 der Nachfrage auf Pauschal- und rd. 2/3 auf Gruppenreisen.

### 5.3 Der Anteil der Pauschal- und der Gruppenreisen am Europa- und Überseeverkehr

Pauschalreisen wurden zu rd. 9/10 im Europaverkehr und zu rd. 1/10 im Überseeverkehr gebucht.

Bei Gruppenreisen hielten sich die Buchungen im Europa- und im Überseeverkehr annähernd die Waage.

### 5.4 Die meistbevorzugten Reisezielländer im Europa- und Überseeverkehr

#### Europaverkehr:

Im europäischen Pauschalreiseverkehr entfielen rd. 3/5 des Gesamtaufkommens auf Spanien (Das Aufkommen im Gruppenreiseverkehr mit Spanien war unbedeutend).

Im europäischen Gruppenreiseverkehr entfielen die meisten Passagen auf den Verkehr mit der Türkei und mit Jugoslawien (im Gastarbeiterverkehr).

#### Überseeverkehr:

Im überseeischen Pauschalreiseverkehr waren die afrikanischen Länder Tunesien und Kenia die meistbevorzugten Ziele. – Erst in weitem Abstand folgten die 3 asiatischen Länder Israel, Sri Lanka und Thailand. –

Im überseeischen Gruppenreiseverkehr entfielen allein auf die USA rd. 2/10 der überseeischen Gesamtnachfrage, in weitem Abstand gefolgt von Kanada (rd. 6,5 vH).

Zahlentafel 10: Die Bedeutung der beiden flugtouristischen Zweige, des Pauschal- und des Gruppenreiseverkehrs, im Rahmen des grenzüberschreitenden (inner-) europäischen und des überseeischen Flugtourismus der Bundesrepublik von 1976 bis 1978

#### 1. Pauschal- und Gruppenreiseverkehr im Rahmen der westdeutschen Flugtouristik

##### 1.1 Pauschal- und Gruppenreiseverkehr

Jahr	Anzahl der Reisenden (in 1000) im			Anteil des	
	Pauschalreiseverkehr	Gruppenreiseverkehr	Flugtouristikverkehr	Pauschalreiseverkehrs an der Flugtouristik (vH)	Gruppenreiseverkehrs an der Flugtouristik (vH)
1976	5877,1	2059,4	7936,5	74,1	25,9
1977	6523,8	2148,2	8672,0	75,2	24,8
1978	7378,2	2128,1	9506,3	77,6	22,4

##### 1.2 Europa- und Überseeverkehr

Jahr	Anzahl der Flugtouristen in 1000 im			Anteil des Aufkommens im	
	Europa-	Übersee-	Gesamt-	Europa-	Übersee-
1976	6531,2	1405,3	7936,5	82,3	17,7
1977	7039,2	1632,8	8672,0	81,2	18,8
1978	7750,9	1755,4	9506,3	81,5	18,5

### 2. Die Anteile der beiden flugtouristischen Zweige am Europa- und Überseeverkehr

#### 2.1 Der Anteil der Pauschal- und Gruppenreisenden am Europaverkehr

Jahr	Anzahl der Reisenden in 1000 im europäischen			Anteil des	
	Pauschalreiseverkehr	Gruppenreiseverkehr	in der europäischen Flugtouristik	Pauschalreiseverkehrs (vH)	Gruppenreiseverkehrs (vH)
1976	5389,3	1141,9	6531,2	82,5	17,5
1977	5960,6	1078,4	7039,2	84,7	15,3
1978	6712,7	1038,2	7750,9	86,6	13,4

#### 2.2 Der Anteil der Pauschal- und Gruppenreisenden am Überseeverkehr

Jahr	Anzahl der Reisenden in 1000 im überseeischen			Anteil des	
	Pauschalreiseverkehr	Gruppenreiseverkehr	in der überseeischen Flugtouristik	Pauschalreiseverkehrs (vH)	Gruppenreiseverkehrs (vH)
1976	478,8	917,5	1405,3	34,7	65,3
1977	563,0	1069,8	1632,8	34,5	65,5
1978	665,5	1090,0	1755,5	37,9	62,1

### 3. Die Verteilung der Nachfrage innerhalb der beiden flugtouristischen Zweige auf die beiden Zielräume Europa und Übersee

#### 3.1 Das Aufkommen an Pauschalreisenden im Europa- und Überseeverkehr

Jahr	Anzahl der Pauschalreisenden in 1000 im			Anteil der	
	Europa-	Übersee-	gesamten Pauschalreise-	Europa-	Übersee-
1976	5389,3	487,8	5877,1	91,7	8,3
1977	5960,8	563,0	6523,8	91,3	8,7
1978	6712,7	665,5	7378,2	91,0	9,0

#### 3.2 Das Aufkommen an Gruppenreisenden im Europa- und Überseeverkehr

Jahr	Anzahl der Gruppenreisenden in 1000 im			Anteil am	
	Europa-	Übersee-	gesamten Gruppen-	Europa-	Übersee-
1976	1141,8	917,5	2059,4	55,4	44,6
1977	1078,4	1069,8	2148,2	50,2	49,8
1978	1038,2	1090,0	2128,2	48,8	51,2



#### 4. Die Spitzennachfrage der beiden flugtouristischen Zweige innerhalb der beiden Zielräume Europa und Übersee

##### 4.1 Der Anteil der Spanienpassagen am Aufkommen im europäischen Pauschalreiseverkehr

Jahr	Anzahl der Pauschalreisenden in 1000 im		Anteil der Spanienreisenden am Europaverkehr (vH)
	Spanienverkehr	Europaverkehr	
1976	3266,8	5384,8	60,7
1977	3650,3	5961,3	61,2
1978	4067,9	6712,5	60,6

##### 4.2 Der Anteil der türkischen und jugoslawischen Gastarbeiter am innereuropäischen Gruppenreiseverkehr

Jahr	Anzahl der Gruppenreisenden in 1000 im Gastarbeiterverkehr			Anteil der Gastarbeiter beider Länder am europäischen Gruppenreiseverkehr (vH)
	der Türkei	Jugoslawien	im europäischen Gruppenreiseverkehr	
1976	675,3	131,3	1141,9	70,6
1977	715,8	129,0	1078,4	78,3
1978	700,6	143,1	1038,2	81,3

##### 4.3 Der Anteil der beiden Länder mit Spitzenaufkommen im afrikanischen Pauschalreiseverkehr am entsprechenden afrikanischen Gesamtaufkommen

Jahr	Anzahl der Pauschalreisenden in 1000 im Verkehr mit			Anteil beider Länder am gesamten Afrikanerverkehr (vH)
	Tunesien	Kenia	allen afrikanischen Ländern	
1976	209,2	46,2	344,8	74,1
1977	209,9	61,5	376,2	72,1
1978	246,8	73,1	416,0	76,9

##### 4.4 Der Anteil von 3 Ländern mit Spitzenaufkommen im asiatischen Pauschalreiseverkehr am entsprechenden asiatischen Gesamtaufkommen

Jahr	Anzahl der Pauschalreisenden in 1000 im Verkehr mit				Anteil der 3 Länder am gesamten Asienverkehr (vH)
	Israel	Sri Lanka	Thailand	allen asiatischen Ländern	
1976	1,0	12,3	22,6	36,7	97,8
1977	16,6	16,9	18,3	55,6	93,2
1978	35,9	18,9	14,3	70,0	98,7

#### 4.5 Der Anteil der USA-Passagen am Aufkommen im überseeischen Flugtouristikverkehr

Jahr	Pauschalreiseverkehr	Anzahl der USA-Reisenden in 1000 im gesamten USA-Verkehr		Anteil des USA-Verkehrs am gesamten Überseeverkehr (vH)
		Gruppenreiseverkehr	gesamten Überseeverkehr	
1976	22,8	813,7	836,5	59,5
1977	19,2	984,6	1003,8	61,5
1978	19,2	992,0	1011,2	57,6

Quelle: Statistisches Bundesamt/Wiesbaden, Jahresberichte.

## 6. Zukunftsaussichten

Zum ersten Mal seit der Wende der Wirtschaftskonjunktur Anfang der 70er Jahre besteht Unsicherheit darüber, wie sich europäischer und überseeischer Flugtourismus in der Bundesrepublik künftig entwickeln werden. Wie kommt es zu solchen Zweifeln?

### 6.1 Die derzeitige Situation

Zwei voneinander unabhängige, nahezu gleichzeitige Ereignisse haben den Ausblick auf das künftige Geschehen in der Flugtouristik undurchsichtig werden lassen:

1. die sogenannte „Rohölkrise“ als Folge des Umsturzes im Iran, einem der wichtigsten Rohöllieferanten des Westens, und
2. die Auswirkungen des Ende 1978 in Kraft getretenen US-amerikanischen Deregulation Act auf die inzwischen abgeschlossenen internationalen Luftverkehrsabkommen, insbesondere auch mit der Bundesrepublik.

#### 6.1.1 Die „Rohölkrise“

Durch die erneute Verknappung der Rohöllieferungen aus dem Mittleren Osten und die wiederholten Preiserhöhungen für Betriebsstoffe innerhalb kurzer Zeit ist eine Lage entstanden, die für die Charterfluggesellschaften von geradezu existenzbedrohender Bedeutung werden kann. Inzwischen ist eine Reihe von Nordatlantikdiensten bereits eingestellt, außerdem wurden Bedienungsfrequenzen eingeschränkt, und schließlich hat sogar die Pan American World Airways ihren gesamten Charterverkehr einstellen müssen. Auf der Angebotsseite haben die Veranstalter überall mit sogenannten „Rohölzuschlägen“ zu den Reisepreisen auf die Betriebsstoffverteuerung geantwortet.

Die Lage auf dem Rohölmarkt, vor allem in den mittelöstlichen Lieferländern, bleibt unsicher, da politische Einflüsse mit im Spiel sind. Es droht eine weitere Verknappung und Verteuerung der Betriebsstoffe.

Auf der Nachfrageseite haben die Folgen der Krise in erster Linie diejenigen Bevölkerungsschichten getroffen, aus denen sich die Masse der Flugtouristen rekrutiert. Die Er-

höhung der Heizkosten hat ihr Haushaltsbudget empfindlich geschmälert. Dadurch werden die freien Mittel erheblich gekürzt, die sonst für die alljährliche Urlaubsreise zur Verfügung standen. Voraussichtlich wird gerade der Besuch billigerer Urlaubsziele, d. h. der Europaverkehr, daraufhin zurückgehen. — Der Überseeverkehr scheint von den Auswirkungen der Krise kaum berührt zu werden; hatte er doch schon früher unter den Rückwirkungen des Umschwungs der Wirtschaftskonjunktur kaum zu leiden. Im übrigen wird die Wintersaison 1979/80 einen Testfall für seine weitere Entwicklung abgeben. Bisher wird von einem z. T. schleppenden Buchungsgeschäft gesprochen.

#### 6.1.2 Die neuen Luftverkehrsabkommen mit den USA

Die neuen Luftverkehrsabkommen, die die USA ab Anfang 1979 mit verschiedenen europäischen Ländern abgeschlossen haben, begünstigen in erster Linie den Zugang US-amerikanischer Luftverkehrsgesellschaften zu weiteren Zielen in Westeuropa. Im Fall der Bundesrepublik verstärkt das Eindringen der US-amerikanischen, kapitalmäßig gut ausgestatteten Unternehmen in den hart umkämpften westdeutschen Markt der Überseeflugtouristik den Wettbewerb mit den westdeutschen kapitalschwächeren Charterunternehmen. Hinzu kommt, daß nach den neuen Vereinbarungen die bisherige westdeutsche Zustimmung bei der künftigen Tarifgestaltung im Nordatlantikverkehr bei Flügen in Ostrichtung entfällt. Daher haben sich die Passagepreise angesichts der niedrigeren US-amerikanischen Sätze bereits mehr oder weniger stark ermäßigt, wie gezeigt wurde.

Indessen scheint sich die Mengenkonzunktur auf dem Nordatlantik bisher noch in Grenzen gehalten zu haben. Zuverlässige Beförderungsergebnisse liegen zwar noch nicht vor. Pressemeldungen zufolge soll sich das westdeutsche Buchungsgeschäft aber stärker belebt haben. Dagegen scheint der Aufkommensrückgang der US-amerikanischen Europa- und Westdeutschlandbesucher noch nicht zum Stillstand gekommen zu sein.

#### 6.2 Entwicklungsaussichten

Im Verkehr mit den nächstgelegenen Überseeländern, so mit Nordafrika und mit den Ländern im Ostmitteleerraum, dürfte die Nachfrage nach Pauschalflügeisen, wenn überhaupt, so kaum nennenswert zurückgehen. Bisher bevorzugte Ziele wie in Ostafrika (Kenia), im Mittleren Osten (Sri Lanka) und im Fernen Osten (Thailand) dürften ihre bisherige Anziehungskraft im wesentlichen behalten; vorausgesetzt ist bei den letzteren, daß die kriegerische Tätigkeit in den Nachbarländern nicht zunimmt.

Die Nachfrage im entwicklungsreichsten Zweig des Gruppenreiseverkehrs, dem Besucherverkehr zwischen der Bundesrepublik und den USA, hat zwar in der letzten Zeit von Jahr zu Jahr zugenommen. Ob sich aber US-amerikanische Hoffnungen auf eine bevorstehende „boom decade“ erfüllen werden, muß angesichts der derzeitigen Situation offen bleiben. Vorerst scheinen die Aussichten dafür noch unter keinem besonders günstigen Stern zu stehen.

Eine verstärkte Nachfrage im Nordatlantikverkehr wird die sommerliche Spitze noch weiter in die Höhe treiben, ohne daß ihr ein angemessenes Äquivalent während der ungünstigen Jahreszeit gegenüberstehen dürfte. Wie das vergrößerte Angebot mit diesem Mißverhältnis auf die Dauer fertig werden will, läßt sich nicht absehen. Mit dem Wieder-

ausscheren der einen oder anderen Gesellschaft aus dem Nordatlantikgeschäft muß daher gerechnet werden.

Um das flugtouristische Bild zu vervollständigen, bleibt noch nachzutragen, daß die europäische Flugtouristik ihre Sättigungsgrenze noch keineswegs erreicht hat. Das gilt vor allem für den Verkehr der Bundesrepublik mit Spanien trotz des einen oder anderen Nachfragerückgangs in den letzten Jahren.

#### Summary

For some time, West German air tourism has increasingly been providing services to overseas destinations. In general, air tours overseas are considerably more expensive than European tours which are by far the more favored to begin with. Number and composition of customers are greatly affected by the circumstances.

Up to the present time, there have been about half as many overseas package tour travellers as charter flight passengers. With respect to air trips to the U.S., which are predominantly the province of charter flight tourism, the latter are mainly interested in booking ABC flights. If the U.S. Dollar declines further, West German visitors to the U.S. may soon outnumber U.S. visitors to Germany, a development to which the controversy over air rates between airline and charter flight companies and the decline in airline charges for North Atlantic flights have contributed.

The recent crude-oil shortage and rise in oil prices, together with their political background, and the liberalistic principles practised by the U.S. Government with respect to the aviation agreements with European States are likely to jeopardize the future of air tourism.

#### Résumé

Depuis quelques temps déjà, le tourisme aérien ouest-allemand dessert de plus en plus des destinations d'outre-mer. Les voyages touristiques par avion dans des pays d'outre-mer valent sensiblement plus cher que les voyages en Europe qui sont nettement plus favorisés. Le nombre et la catégorie des voyageurs en sont fortement influencés.

On n'a compté, pour les voyageurs à forfait partant en outre-mer, seulement la moitié du nombre de voyageurs en charters. Ces derniers retiennent, en ce qui concerne les voyages aux États-Unis, un domaine du tourisme de groupe, en majorité les vols ABC à prix modérés. Si le cours du dollar continue à se détériorer, le nombre des visiteurs allemands en USA sera bientôt supérieur au nombre de visiteurs américains en Allemagne, une évolution à laquelle ont contribué la sévère concurrence entre les compagnies de transport aérien de ligne et charters ainsi que la chute des prix des vols sur l'Atlantique du Nord qu'elle a entraînée.

L'avenir du tourisme aérien est menacé par la dernière crise du pétrole, le bond des prix du pétrole et ses dessous politiques ainsi que l'application par le Gouvernement américain de principes libéraux lors de la conclusion d'accords aériens avec les états européens.