

Die Position der deutschen Bundesrepublik im internationalen Personenluftverkehr.

Von Dipl. Ing. Dr. rer. pol. H. Röhm

Leiter der Abteilung Luftfahrt am Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

Bei den Erörterungen, wie nach Rückgabe der Lufthoheit an die deutsche Bundesrepublik eine eigene Handelsluftfahrt wiederaufgebaut werden kann, muß darauf hingewiesen werden, daß der zum integralen Bestandteil des ganzen Verkehrswesens gewachsene Luftverkehr von so allgemeiner volkswirtschaftlicher Bedeutung geworden ist, daß er nicht allein vom Standpunkt der Erwerbswirtschaft aus beurteilt werden darf. Es ist aber in Anbetracht unserer wirtschaftlichen Lage zu verlangen, daß eine nationale Luftverkehrsgesellschaft wie jedes wirtschaftliche Unternehmen sich selbst trägt, wenn nicht wichtige Gründe vorhanden sind, die ein Abweichen von diesem Grundsatz rechtfertigen. Die technische Entwicklung der Flugzeuge und die Größe des Bundesgebietes lassen jedoch einen auf sich selbst gestellten deutschen Binnenverkehr wenig sinnvoll erscheinen. Im deutschen und teilweise auch im kontinentalen europäischen Luftverkehrsnetz setzt das Zeitvorsprungsmaß gegenüber den Erdverkehrsmitteln¹⁾ der Wirtschaftlichkeit der z. Zt. eingesetzten Verkehrsflugzeuge verhältnismäßig enge Grenzen; sie hängt neben ihrer technischen Leistungsfähigkeit und dem hohen Preis von etwa 130.— DM/kg Fluggewicht von der verkehrsmäßig, täglich erreichbaren Flugstundenzahl entscheidend ab. So sind auch laufende Bemühungen weiterer Luftverkehrsgesellschaften des Auslandes, das deutsche Bundesgebiet anfliegen zu können, noch kein Beweis für die Wirtschaftlichkeit eines kommenden deutschen Luftverkehrs, sondern nur Bestätigung der in der Luftverkehrswirtschaft gültigen Gesetze und Erkenntnisse. Konzessionsanträge auf Streckenverlängerungen über den derzeitigen Zentralflughafen Frankfurt hinaus und das stärkere Einbeziehen weiterer Randflughäfen des außerordentlich verkehrsintensiven westdeutschen Bundesgebiets deuten aber auf einen im internationalen Luftverkehr immer vermuteten, bedeutenden deutschen Verkehrsbedarf der Verkehrsträger Personen, Post und Fracht hin.

Die deutsche Wirtschaft ist auf den Export ihrer Erzeugnisse und die gesteigerte Aufnahme von Außenhandelsbeziehungen angewiesen. Sie muß also, um Devisen zu sparen, danach trachten, ihre Exportgüter weitgehend mit eigenen Verkehrsmitteln zu befördern. Die im internationalen Luftverkehr geleistete Transportarbeit wird somit selbst zum Exportgut und Devisenbringer. Das Ziel eines deutschen Luftverkehrs kann demnach nur der Ausbau eines auf die deutschen Außenhandelsbelange abgestellten internationalen Streckennetzes sein, so daß der deutsche Binnenverkehr als eine willkommene Zugabe und innerhalb des gesteckten Rahmens eine betriebliche Notwendigkeit ist, um Reisende, Post und Fracht für den transozeanen und kontinentalen Luftverkehr zu sammeln und zu verteilen. Es dürfte selbstverständlich sein, daß eine eigene Gesellschaft inner-

¹⁾ Pirath, Der Europäische Luftverkehr in Planung und Gestaltung, Springer-Verlag 1952 Berlin.

deutschen Verkehrsbedürfnissen am besten Rechnung tragen könnte, und es ist keineswegs bewiesen, daß die Bedienung der im Bundesgebiet liegenden Streckenabschnitte zwangsläufig unrentabel sein muß; das innerdeutsche Streckennetz muß damit als lebensnotwendiger Bestandteil des gesamten in Aussicht zu nehmenden Liniensystems angesehen werden.

Diese kombinierte Streckenführung weist so bereits auf die voraussichtliche Lösung der gestellten Aufgabe hin. Die Ausgangspunkte dieser internationalen Strecken, die vorwiegend Mittel- und Langstrecken umfassen, werden die Flughäfen in der Tiefe des Bundesgebietes sein müssen. Je nach Richtung und Entfernung des Flugziels kann dann vor dem Ueberfliegen der Landesgrenze auf dem Durchflug durch das Bundesgebiet bei Zwischenlandungen auf einem oder mehreren deutschen Flughäfen Ladung aufgenommen oder beim Rückflug abgegeben werden. Die internationalen und besonders die interkontinentalen Strecken dürfen also nicht aus dem Zentrum des Bundesgebietes heraus beginnen, sondern nehmen ihren Ausgang aus den an der Nord- bzw. Südgrenze gelegenen Flughäfen, da das in der Nord-Süd-Richtung schmale Bundesgebiet eine Ost-West-Strecke kaum zuläßt. Durch diese Streckenführung wird gleichzeitig der Bedeutung Frankfurts mit seiner augenblicklich intensiven Verkehrsbedienung durch ausländische Luftverkehrsgesellschaften Rechnung getragen. Bei dem Bestreben, so rasch wie möglich die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen, sind natürlich die betriebswirtschaftlich günstigeren Langstrecken und hier vor allem die Verbindungen nach Nord- und Südamerika, nach Südafrika und dem Nahen und Fernen Osten von besonderer Wichtigkeit. Sehr günstig darf ferner der Umstand beurteilt werden, daß für den ersten Ausbau des Stammstreckennetzes sich die Linienführung auf die Strecken stärksten Verkehrsaufkommens konzentrieren kann. Einer eigenen Handelsluftfahrt steht außerdem, im Gegensatz zu anderen europäischen Gesellschaften, ein beträchtlicher, stetig steigender deutscher Luftverkehrsbedarf an Reisenden, Post und Fracht zur Verfügung, der von den ausländischen Luftverkehrsgesellschaften bei der Gestaltung ihrer Flugpläne nicht immer genügend wahrgenommen werden konnte.

Das Luftverkehrsgut wird durch die Luftverkehrsgesellschaften noch vorwiegend im Gesamtverkehr — d. h. Reisende, Post und Fracht in einem Flugzeug zusammen — befördert, obwohl die einzelnen Verkehrsträger ziemlich unterschiedliche Transportweiten aufweisen. Ohne auf die Beladung von Fracht und Post verzichten zu können, legt ein Verkehrsunternehmen auf den Personenverkehr größten Wert, da er im Durchschnitt zwischen 70% und 80% der Einnahmen bringt. Die Bemühungen um die Intensivierung des Reiseverkehrs lassen sich auch aus dem zunächst für den Nordatlantikverkehr eingeführten und 1953 für bestimmte kontinentale Strecken erweiterten Touristendienst, sowie aus Flugpreisermäßigungen für Rückflüge und Flugreisen außerhalb der Saison erkennen. Der Schwerpunkt einer nationalen Luftfahrt mit seinen devisensparenden und devisenbringenden Momenten und Bestrebungen wird sich also stark auf den Personenluftverkehr legen müssen.

Um nun für den bevorstehenden eigenen Luftverkehr planen zu können, kommt der Untersuchung des möglichen Gesamtvolumens im internationalen Personenluftverkehr der deutschen Bundesrepublik ganz besondere Bedeutung zu, zumal, von der Verkehrsseite her, dieses Gebiet bis heute noch nicht intensiv untersucht werden konnte. Hierbei interessiert neben dem zu erwartenden Verkehrsbedürfnis an Luftreisenden von, nach und durch das Bundesgebiet auch der Personen-

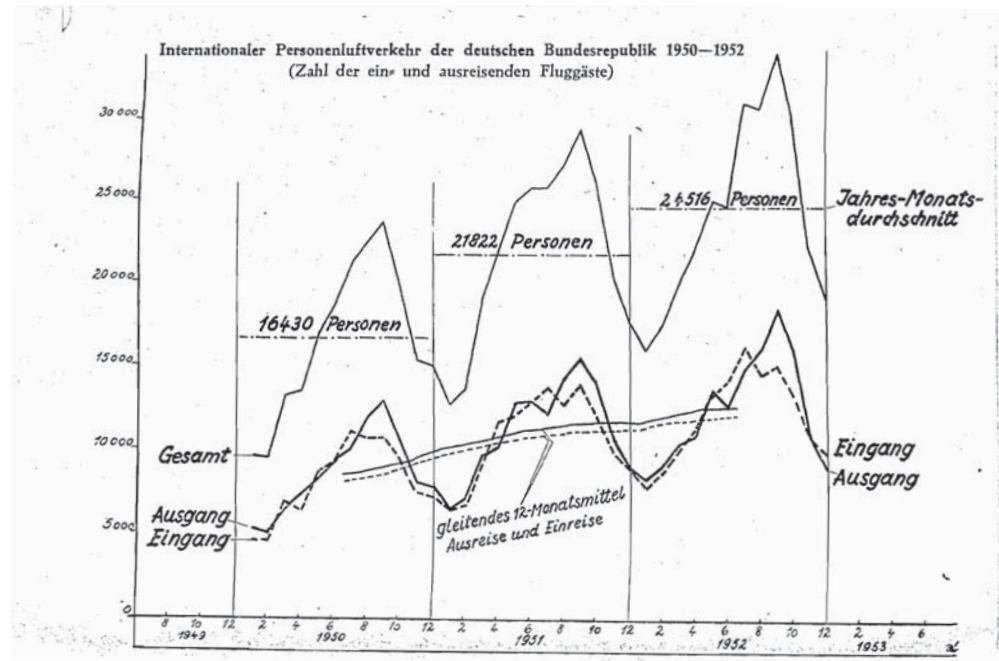
verkehr aus eigener Pofenz und der deutsche Anteil am Gesamten. Wenn auch Vergleiche des Verkehrsvolumens vor dem Kriege mit den heutigen Verhältnissen schwer anzustellen sind und die Entwicklung des deutschen Nachkriegs-luftverkehrs erst seit kurzer Zeit zu überblicken ist, so lassen sich doch am Ende des Jahres 1952 eine ganz bestimmte Struktur, Richtung und Entwicklungstendenz erkennen, aus denen sich mit Hilfe der Transportweite die notwendige Beförderungsleistung vonseiten der Nachfrage ermitteln läßt. Ob und wie stark eine eigene Gesellschaft eine Steigerung der Nachfrage bringen wird, ist schwer abzusehen. Es kann jedoch mit Bestimmtheit angenommen werden, daß nach Abschluß der bilateralen Verträge das deutsche Angebot eine gewisse Menge Neuverkehr schaffen wird.

Mengenmäßige Entwicklung

Um über eine Reihe von Monaten vergleichbare Unterlagen zur Verfügung zu haben, wurden zur Untersuchung des internationalen Personenluftverkehrs Zahlen aus der Statistik der Grenzüberschreitungen²⁾ auf dem Luftwege herangezogen, welche die Gewähr für unbedingte Genauigkeit und Einheitlichkeit bieten und den Charakter amtlicher Unterlagen besitzen. Die Art der Erfassung vermeidet in jedem Falle Mehrfachzählungen und sichert an allen Stellen die gleiche Behandlung der Transitreisenden.

Zur Veranschaulichung der mengenmäßigen Entwicklung ist die Zahl der über die deutschen Grenzflughäfen einreisenden und ausreisenden Fluggäste über den Monaten der Jahre 1950 bis 1952 in der Darstellung auf Seite 26 aufgetragen. Die Linien der Ein- und Ausgänge zeigen die für den deutschen Luftverkehr charakteristischen jahreszeitlichen Schwankungen mit einer deutlichen Verkehrsspitze im Ausgang des Monats September, deren Ursache das Zusammenfallen von strukturellen und konjunkturellen Momenten sein dürfte; die höchste Zahl der monatlich ins Bundesgebiet einreisenden Personen ist jeweils bereits im Juli erreicht. Die Zeitabschnitte der größten Steigerung des Verkehrsaufkommens von Februar zum März und des größten Rückgangs von Oktober zum November fallen mit dem Zeitraum des Beginns und der Beendigung des Sommerluftverkehrs mit seinem gesteigerten Verkehrsangebot zusammen. Vom Januar bis Anfang April jeden Jahres ist bei einem leichten Uebergewicht der Ausreise eine gewisse Gleichmäßigkeit der Verkehrsbeziehungen festzustellen, so daß dieser Zeitraum, in dem sich der Reiseverkehr ungestört durch Ferienreisen abspielt, strukturell repräsentativ angesehen werden kann. In den nachfolgenden Monaten bis Anfang August, mit einer kurzen Unterbrechung im Mai, reisen mehr Personen in das Bundesgebiet ein als aus; sie verlassen es dann, beginnend im Laufe des August, in den Herbstmonaten wieder. Diese Unpaarigkeit der Verkehrsströme im deutschen Luftverkehr ist einmal durch den erst etwa 30% betragenden Anteil des deutschen Flugreisenden bedingt und muß zum anderen seine Ursache in den Reisegründen der das Bundesgebiet besuchenden ausländischen Reisenden haben.

²⁾ Bei Wiederaufnahme des deutschen Luftverkehrs war es zunächst nur örtlich deutschen Stellen möglich, eine inoffizielle Statistik des Luftverkehrs zu führen. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) in Stuttgart stellte für 1950 erstmalig eine koordinierte Statistik für die ihr angeschlossenen Flughäfen auf, aus welcher der Auslandsverkehr nicht zu eliminieren ist. Erst am 1. 1. 1952 ist im Zusammenhang mit der Uebergabe der Statistik von alliierten an deutsche Stellen die Erfassung und Aufbereitung der Luftverkehrsstatistik, allerdings zunächst mit den vom Civil Aviation Board (CAB) angewandten Methoden, ganz auf das statistische Bundesamt übergangen.



Die Durchgangsreisenden, sowohl solche, welche auf ihrem Durchflug durch das Bundesgebiet bei betrieblich notwendigen Zwischenlandungen einen deutschen Flughafen kurzzeitig berühren, als auch solche, die eine begrenzte Aufenthalts-erlaubnis für das Bundesgebiet haben, sind zwar erfaßt, aber hier nicht in die Betrachtungen einbezogen. Ihr Anteil am Gesamten schwankt; er beträgt etwa 8—10 % und läßt keinerlei Gesetzmäßigkeiten erkennen. Eine verständliche Erhöhung der Passagierzahlen des Durchgangsverkehrs in den Sommermonaten ist festzustellen.

Für die Ein- und Ausreise ist über dem verfügbaren Zeitraum von drei Jahren der gleitende Zwölfmonatsdurchschnitt so aufgetragen, daß er jeweils in der Mitte des betrachteten Jahresabschnitts erscheint. Hierbei zeigt sich, daß nicht ein einziges Mal die Werte der Einreise die der Ausreise übersteigen, sondern immer das für den deutschen Auslandsluftverkehr typische Merkmal hervortritt, daß sich bei Betrachtung der Gesamtmenge eine deutliche Unpaarigkeit der Verkehrsbeziehungen in der Personenbeförderung zeigt. Die Gründe hierfür lassen sich nur vermuten und mit starken Unterschieden und häufig vielfachem Ueberwiegen der Auswanderer- gegenüber den Einwandererzahlen erklären.

Die Mittelwerte aus den Jahren 1950 und 1951 zeigen einen ziemlich stetigen Verlauf. Die Steigung der Linien für die Ein- und Ausgänge der Jahresmonatsmittel aus den Jahren 1951 und 1952 geht jedoch mehr und mehr zurück, woraus zu ersehen ist, daß trotz des im Jahre 1952 eingeführten Touristenverkehrs über den Nordatlantik und trotz der neu erteilten Konzessionen an weitere ausländische Gesellschaften und der damit verbundenen Verdichtung der Strecken und des höheren Platzangebots die Hoffnungen auf eine Fortsetzung der gleichmäßig ansteigenden Personenbewegung im Auslandsluftverkehr 1952 nicht voll erfüllt wurden. Da Auswanderungen aus dem Bundesgebiet nach Uebersee als Hauptursachen der Unpaarigkeit mit Sicherheit anzunehmen sind und diese, von der deutschen Bundesrepublik aus gesehen, voraussichtlich nicht mehr ansteigen, ist mit einem stärkeren Anwachsen der Ausreisen über die Einreisen nicht mehr zu rechnen. Die Werte der Jahresmonatsmittel für die einzelnen Jahre entsprechen mengenmäßig meist den Ergebnissen der Frühjahrsmonate nach Inkrafttreten des Sommerflugplans. Für die Einreise kann im Jahre 1950 der Monat Mai und für 1951/1952 der Monat April als Jahresmonatsmittel angesehen werden; für die Ausreise im Jahre 1950 der Monat Mai, 1951 April und 1952 wieder Mai. Daraus läßt sich auch ableiten, daß für eine eventuell später notwendige Repräsentativuntersuchung die Monate April und Mai als geeignet zu bezeichnen sind, während die Herbstmonate wegen des in dieser Zeit schnellen und starken Rückgangs des Verkehrsvolumens und der erheblichen Unterschiede im Ein- und Ausgang nicht zu empfehlen sind. Es ist dann sichergestellt, daß die dabei gewonnenen Werte aus dem Sommerluftverkehr angefallen sind, der vergleichsweise zum Winterluftverkehr nicht in dem erheblichen Maße mit Betriebsstörungen und Flugausfällen zu rechnen hat.

Aus dem Verlauf der Kurven der Einreise und Ausreise im Bereich der Frühjahrsmonate April und Mai 1952 ist auffallend festzustellen, daß die Steigerung der Personenzahlen, besonders die der Einreise, relativ und absolut nicht dieselbe Höhe des Vorjahres erreicht hat. In diesen Zeitraum fällt auch der Streik der amerikanischen Oelarbeiter³⁾, der Betriebseinschränkungen im Nordatlantikverkehr zur Folge hatte, die sich auch im deutschen Auslandsverkehr auswirkten. Erst nach

³⁾ Beginn des Streiks 15. 5. 1952, Ende 5. 6. 1952.

Lockerung der Betriebsstoffknappheit brachte der Zweite-Klasse-Verkehr mit seinen um 20 bis 25 % niedrigeren Tarifen dem Personenluftverkehr in der deutschen Bundesrepublik eine sichtbare Steigerung des Verkehrsaufkommens. Der Einfluß dieses Touristendienstes reicht ungefähr von Mitte Mai bis Mitte Oktober. Während dieser Zeit ist dann auch eine zeitweilige Verdichtung und Verstärkung der Verkehrsbeziehungen auf der Nordamerikastrecke anzunehmen. Das Angebot in der Hochsaison reichte aber nicht aus, um die im Frühjahr zu wenig erzielten Beförderungsleistungen auszugleichen.

Für die die Atlantikstrecken befliegenden Luftverkehrsgesellschaften besteht dieses Problem des unausgeglichenen Verkehrs schon seit dem Jahre 1948, seit welchem laufend die Nachfrage in der Ost-West-Richtung die der entgegengesetzten Richtung übersteigt:

Personenbeförderung im Nordatlantikverkehr der IATA-Gesellschaften
1948 bis 1951⁴⁾.

Anzahl der Flug-Reisenden	1948			1949		
	West-Ost	Ost-West	Gesamt	West-Ost	Ost-West	Gesamt
a) Planmäßige Flüge	96 421	144 051	240 472	119 9 8	146 597	266 535
b) Charterflüge	2 691	9 701	12 392	2 005	4 097	6 102
Gesamt	99 112	1 53 752	252 864	121 943	150 694	372 637

Anzahl der Flug-Reisenden	1950			1951		
	West-Ost	Ost-West	Gesamt	West-Ost	Ost-West	Gesamt
a) Planmäßige Flüge	142 309	169 236	311 545	148 106	181 550	329 656
b) Charterflüge	3 284	2 335	5 619	4 532	7 335	11 867
Gesamt	1 45 593	171 571	317 164	152 638	188 885	341 523

Die Verkehrsspitzen lagen in den letzten vier Jahren in der West-Ost-Richtung im Juni und Juli und in der Ost-West-Richtung im September. In diesen Monaten war die Zahl der in der West-Ost-Richtung beförderten Personen um 30 % höher als in der Ost-West-Richtung. Inwieweit diese Tatbestände aus dem Nordatlantikverkehr Auswirkungen auf den Luftverkehr Deutschlands haben, läßt sich aus dem Anteil der Nationalitäten, der später untersucht wird, noch weiter verfolgen. Die über das Jahresende bei den Erdverkehrsmitteln und bei den Verkehrsarten der Post und teilweise auch der Fracht übliche Verkehrszunahme ist merkwürdigerweise im Luftverkehr nicht festzustellen. Hier scheinen sich die in Europa durch Schlechtwetterlagen bedingten Flugausfälle nachteilig auszuwirken. So weist allgemein der Monat Januar trotz seiner gegenüber dem Monat Februar um 10 % längeren Betriebszeit das geringste Verkehrsvolumen auf.

Zusammengefaßt kann man also sagen, daß der Auslandspersonenluftverkehr bei steigender Tendenz periodisch verläuft. Auf eine Ende März mit dem Sommer

⁴⁾ IATA-Bulletin, Nr. 15, 1952.

luftverkehr beginnende und bis Mitte August anhaltende Periode, in der mehr Fluggäste in das Bundesgebiet einreisen als ausreisen, folgt eine wieder bis Ende März dauernde, also längere Periode, während welcher die Zahlen der ausreisenden Fluggäste überwiegen. Strukturell gesehen dürften die Reisegründe in der Periode des Einreiseüberschusses Besuchs- und Geschäftsreisen mit längerer Aufenthaltsdauer im Bundesgebiet bzw. in Europa sein, die ihren Ausgang aus Orten in größerer Entfernung vom Bundesgebiet oder in Uebersee genommen haben. Die Verkehrsspitzen in den Herbstmonaten wurden durch günstige Verkehrsangebote bei den zu dieser Jahreszeit in Europa herrschenden guten klimatischen Bedingungen, durch Besuchsreisen mehr privater Natur und neuerdings durch Ferienreisen und den Touristenverkehr hervorgerufen. Obwohl es nicht üblich ist, bei der Personenbewegung die Ein- und Ausgänge zu addieren, da im Reiseverkehr mit der Gleichmäßigkeit der Verkehrsströme gerechnet wird, ist doch in der Darstellung Seite 26 über dem ganzen Bereich des untersuchten Auslandsverkehrs der deutschen Bundesrepublik die Summe der über die Bundesbegrenzungen einreisenden und ausreisenden Personen als Gesamtlinie eingetragen. Aus dem Vergleich der Verkehrsmengen und ihrem jahreszeitlichen Aufkommen läßt sich deutlich ablesen, daß in den Jahren 1950 und 1951 die höchste monatliche Verkehrszunahme sehr zeitig einsetzte, während im Jahre 1952 die stärkste Zunahme erst im Juli erfolgte. Weiterhin wurde der Anstieg der Verkehrsmengen 1952 in den Monaten Juni und August unterbrochen, die sogar, wenn auch un- erheblich, geringere Werte als ihre Vormonate erreichten. Die zwischen den extremsten Monatsergebnissen des kleinsten Aufkommens im Januar und der größten Personenzahl im September fast gleichmäßig verlaufende Mengenlinie läßt immer schmäler werdende Verkehrsspitzen und als Folge einen immer steiler werdenden Abfall der Verkehrsbedürfnisse im Herbst der einzelnen Jahre erkennen. Diese von den Luftverkehrsgesellschaften, und besonders von denen, die europäische Strecken befliegen, gefürchteten saisonalen Schwankungen zeigen also größer werdende Ausschläge, welche die eigentliche Ursache betriebswirtschaftlicher Schwierigkeiten im Luftverkehrsgeschäft sind. Die Anstrengungen, die im Jahre 1953 durch die Einführung der Touristentarife auch im kontinentalen Luftverkehr Europas gemacht werden, um diesen wirklich kritischen Mangel zu mildern, werden wohl noch nicht ausreichen, um eine fühlbare Aenderung herbeizuführen.

Es ist nun interessant, festzustellen, daß zwischen dem internationalen Reiseluftverkehr der deutschen Bundesrepublik und dem Weltluftverkehr gleichlaufende Bewegungen bestehen. So betrug im Jahre 1950 die Zahl der im internationalen und internen Weltluftverkehr beförderten Personen 31,2 Mill.; sie stieg im Jahre 1951 um 28 % auf 39,9 Mill. und erreichte nach vorläufigen Ergebnissen der ICAO 45 Mill. im Jahre 1952, was einer Steigerung von nur etwa 13 % entspricht. Damit hat sich zum ersten Mal seit dem Kriege die Steigerung des Personenverkehrsvolumens, die im Mittel während der letzten sieben Jahre 20 % betrug, nicht fortgesetzt, sondern ist trotz gehogter Erwartungen zurückgegangen. Wie aus den in der Gesamtkurve des Personenverkehrs eingezeichneten Jahresmonatsdurchschnitten ersichtlich ist, beträgt auch die Steigerung des Jahresmonatsdurchschnitts im deutschen Auslandsverkehr im Jahre 1950 von 16430 Fluggästen auf 21822 Personen im Jahre 1951 noch rund 33 %; die Zahl der beförderten Personen im Durchschnittsmonat des Jahres 1952 stieg nur um 12,5 % auf 24516 Flugreisende gegenüber dem Vorjahr.

Übersicht über den Auslandsluftreiseverkehr der deutschen Bundesrepublik 1950—1952⁶⁾.

Jahr	1950	1951	1952
Einreisen	95 954	129 803	144 635
Ausreisen	101 209	134 063	149 556
Gesamt	197 163	263 866	294 191
Transit	1 579	21 273	23 100

Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, daß die in einer von mir angestellten Untersuchung⁵⁾ errechnete Steigerung des spezifischen Verkehrsbedürfnisses des deutschen Auslandsverkehrs für 1952 nicht ganz eingetreten ist. Anstatt der aus den Verkehrsergebnissen der Monate Februar und März für das ganze Jahr geschätzten 7 Ein- und Ausreisen/1000 Einwohner stieg der Verkehrsbedarf nur auf 6,3—6,6 Reisen/1000 Einwohner. Die Ursachen dürften in dem durch den amerikanischen Oelarbeiterstreik eingeschränkten Verkehrsangebot im internationalen Verkehr in den Frühjahrsmonaten 1952 zu suchen sein.

In diesem Zusammenhang zeigt die Tabelle auf Seite 31, in der das Verkehrsvolumen des deutschen Auslandsluftverkehrs über die letzten drei Jahre in der Einreise und Ausreise nach den deutschen Grenzflughäfen differenziert dargestellt ist, eine bemerkenswerte Entwicklung. Während eigentlich nur die drei Flughäfen Frankfurt, Hamburg, Düsseldorf und nach der Eröffnung und stärkeren Einschaltung des Flughafens Hannover-Langenhagen in den internationalen Luftverkehr auch Hannover ein gegenüber dem Vorjahr gesteigertes Verkehrsaufkommen aufweist, ist im Jahre 1952 die Zahl der Grenzüberschreitungen von und nach den übrigen Grenzflughäfen gegenüber dem Vorjahr gleichgeblieben, teilweise sogar zurückgegangen. Mengenmäßig sind diese drei Flughäfen Grenzflughäfen für über 74 % aller Auslandsreisen. Allein Frankfurt hat durch die große Anzahl seiner direkten Auslandsanschlüsse, die fast 50 % vom Gesamten betragen, und als Ausgangspunkt und häufig einziger Zwischenlandeplatz interkontinentaler und transkontinentaler Strecken im Bundesgebiet fast ein Drittel des deutschen Auslandsverkehrs umgeschlagen. Es folgt dann Hamburg mit 25 %, Düsseldorf mit fast 17 %, München mit etwas über 12 % und Stuttgart mit fast 7 %. Erwähnenswert ist noch, daß trotz der insgesamt größeren Zahl der aus dem Bundesgebiet ausreisenden Personen, die Zahl der einreisenden Fluggäste auf den Flughäfen Stuttgart, Hannover, Köln/Bonn über der der Ausreise liegen. Der starke Unterschied zwischen Ein- und Ausreise in Bremen ist durch die hohe Zahl der über Bremen auf dem Luftwege ausreisenden Auswanderer bedingt.

⁵⁾ Grenzübertritte von Zivilreisenden ohne Soldaten und ohne Zivilangestellte der Besatzungsmächte nach Angabe der Paßkontrollstellen auf den Grenzflughäfen.

⁶⁾ Röhm, Die Entwicklungstendenzen im deutschen Luftverkehr, Heft 21 der Schriftenreihe des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Droste-Verlag Düsseldorf.

Der Internationale Luftverkehr über die Grenzflughäfen der deutschen Bundesrepublik¹⁾
Zahl der einreisenden und ausreisenden Personen 1950—1952

Flughafen	Eingang 1950					Eingang 1951					Eingang 1952				
	1. Vj. 1950	2. Vj. 1950	3. Vj. 1950	4. Vj. 1950	1950 zusammen	1. Vj. 1951	2. Vj. 1951	3. Vj. 1951	4. Vj. 1951	1951 zusammen	1. Vj. 1952	2. Vj. 1952	3. Vj. 1952	4. Vj. 1952	1952 zusammen
Frankfurt	5909	8168	11296	8814	34187	7830	11843	13118	9093	41884	7140	12925	15761	11425	47251
Hamburg	4077	6708	8277	5827	24889	5499	9849	10303	7684	33335	7306	9842	11012	8030	36190
Düsseldorf	2501	4338	6378	4004	17221	3519	5503	7211	5616	21849	4290	6503	7262	6276	24331
München	2158	2888	3950	3136	12132	2681	4423	5497	4137	16738	3787	4336	5289	3966	17378
Stuttgart	548	901	1428	1454	4331	1936	2821	2165	2816	9738	2623	2443	2906	2427	10399
Hannover*	219	314	139	82	754	155	509	78	87	829	343	1236	1758	805	4142
Köln/Bonn	94	180	234	70	578	369	1296	1580	912	4157	652	1090	1291	888	3921
Bremen	116	372	402	319	1209	366	251	243	171	1031	37	198	269	231	735
Nürnberg	124	152	233	144	653	69	56	36	81	242	74	53	84	77	288
Gesamt-Eingang	15746	24021	32337	23850	95954	22424	36551	40231	30597	129803	26252	38626	45632	34125	144635
Flughafen	Ausgang 1950					Ausgang 1951					Ausgang 1952				
	1. Vj. 1950	2. Vj. 1950	3. Vj. 1950	4. Vj. 1950	1950 zusammen	1. Vj. 1951	2. Vj. 1951	3. Vj. 1951	4. Vj. 1951	1951 zusammen	1. Vj. 1952	2. Vj. 1952	3. Vj. 1952	4. Vj. 1952	1952 zusammen
Frankfurt	6711	9432	12830	9402	38375	8092	11167	13322	10392	42973	7660	11179	17830	12800	49469
Hamburg	3306	5728	8806	6636	24476	5655	9979	10401	8066	34101	7486	9220	11290	8323	36319
Düsseldorf	2203	3925	6351	4233	16712	3610	5634	7682	5737	22663	4859	5950	7853	6462	25094
München	2365	3360	4337	3641	13703	3114	4749	6322	5393	19578	4104	5509	5309	4070	18992
Stuttgart	695	991	1378	1441	4505	1861	2635	2216	2415	9127	2275	2317	2937	1615	9144
Hannover*	193	310	129	96	728	108	501	70	80	759	337	973	1879	534	3723
Köln/Bonn	47	78	209	77	411	303	1107	1506	913	3829	687	1088	1252	816	3843
Bremen	393	506	357	271	1527	208	252	142	310	912	795	626	388	848	2657
Nürnberg	128	205	231	208	772	40	22	44	15	121	4	72	166	73	315
Gesamt Ausgang	16041	24535	34678	26005	101209	22991	36046	41705	33321	134063	28177	36934	48904	35541	149556

¹⁾ Grenzübertritte nach Angaben der Paßkontrollstellen auf den Grenzflughäfen.

²⁾ Hannover-Wunstorf, Bückeburg, Langenhagen.

Die Position der deutschen Bundesrepublik im internationalen Personenluftverkehr

31

Die Struktur des Auslandsluftverkehrs nach Nationalitäten.

Wie aus den vorangegangenen Darstellungen hervorgeht, hat die Weiträumigkeit des internationalen Luftverkehrs und seine technische und betriebswirtschaftliche Entwicklung dazu geführt, daß im augenblicklichen Stadium der direkte Auslandsluftverkehr der deutschen Bundesrepublik sich auf ganz wenige Flughäfen konzentriert. Sogar der zentral gelegene Flughafen Frankfurt ist zum bedeutendsten Grenzflughafen mit den meisten direkten Auslandsanschlüssen geworden. Aus diesem Grunde ist die Kenntnis der Richtungen der Personenverkehrsströme, der zeitlichen und jahreszeitlichen Schwankungen und der Veränderungen in ihrem Gefüge von ganz besonderem Interesse und Bedeutung. Leider ist bis heute nicht möglich gewesen, eine Statistik zu führen, die über die Richtung und Entfernung der Reiseverkehrsbedürfnisse erschöpfend und genau berichten würde. Wohl beobachtet die Vielzahl der Deutschland anfliegenden Gesellschaften mit Hilfe der auf ihrem Streckennetz erfliegenen Verkehrsergebnisse und Beförderungseleistungen den Markt. Aber solche Ergebnisse sind, selbst wenn sie zugänglich wären, nur Teilstücke und untereinander nicht absolut vergleichbar. Auch gibt die Lage und Ausdehnung des Streckennetzes sowie das nach Frequenz und Dichte bekannte flugplanmäßige Platzangebot gewisse Hinweise, die aber nicht ausreichend sind, da Zubringerverkehr und Weltverkehr aus der Schau des Bundesgebiets sich schwer auseinander halten lassen. Wenn auch die anteilmäßige Beteiligung der Nationalitäten an den Verkehrsbeziehungen mit dem Bundesgebiet nicht identisch sind mit der Verteilung der Verkehrsrichtungen, so ergeben sich aus den Verhältniszahlen der Nationalitäten doch wertvolle Schlüsse über die Verkehrsbeziehungen mit dem Bundesgebiet und über die Struktur und damit über die Bedeutung seines Auslandsverkehrs. Für diese Betrachtungen lassen sich um so mehr mit einer bestimmten Berechtigung die Verkehrsergebnisse des Jahres 1952 heranziehen, als, wie auch oben festgestellt werden konnte, in der Personenbewegungsstatistik im deutschen Luftverkehr seit 1950 eine gewisse gesetzmäßige Gleichmäßigkeit sowohl des periodischen Verlaufs als auch der zeitlichen und strukturellen Schwankungen eingetreten ist.

Seit dem Sommer 1952 ist zum ersten Mal auf allen deutschen Grenzflughäfen nach einheitlichen Gesichtspunkten ein großer Teil der Auslandsreisenden bei der Ein- und Ausreise nach ihrer Staatsangehörigkeit erfaßt worden. Die Ergebnisse konnten auf den Flughäfen selbst und aus einer von mir im Februar und März durchgeführten Repräsentativuntersuchung soweit ergänzt werden, daß über eine gewisse Gruppe von Nationalitäten der Ueberblick über ein ganzes Kalenderjahr gegeben ist. In die Erfassung einbezogen sind Reisende amerikanischer Staatsangehörigkeit, der größte Teil der europäischen Nationen mit Deutschland, Staatenlose und der übrige Rest. Eine weitere Differenzierung ist nicht möglich, da diese Ermittlungen nach paßrechtlichen und nicht nach verkehrsstatistischen Gesichtspunkten erstellt sind (siehe Seite 34 und 35).

Mit 47 618 Aus- und 40 133 Einreisen erreichen die deutschen Auslandsreisenden 30 % des gesamten Verkehrsaufkommens des internationalen Luftreiseverkehrs. Dies bedeutet eine erfreuliche Größe und die weitere Steigerung des deutschen Anteils, der 1950 nur etwa 25 % und 1951 noch 27 % betragen hatte. Auffällig ist die Unpaarigkeit der deutschen Auslandsreisen, die eine um fast 7500 Personen höhere Ausreise zeigt. Da bei den einzelnen Nationalitäten mit Ausnahme der Staatenlosen kaum ins Gewicht fallende Unterschiede zwischen der Ein- und Ausreise bestehen und eher die Einreise überwiegt, ist klar, daß es die deutschen Reisenden sind, welche die bereits festgestellte Unpaarigkeit des Ge-

samtverkehrs mit höherer Ausreise verursachen. Da man sicher annehmen kann, daß die Gesamtzahl der Auswanderungen aus dem Bundesgebiet auf dem Luftwege im Jahre 1952 nur etwa 3500 betragen hat und vor allem auch Staatenlose und andere Nationalitäten daran beteiligt waren, dürften andere Gründe für diese für die Luftverkehrswirtschaft so kritischen Tatbestände vorliegen. Ob Richtungsschwankungen oder Saisonfluktuation die Gründe für diese unausgeglichenen Personenbewegungen sind, ist nicht festzustellen, so daß zukünftig diesen Problemen erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.

Mit der Erschließung des Nordatlantik für den Luftverkehr ist die Alte und die Neue Welt, die wirtschaftliche, private, politische und militärische Beziehungen verbinden, durch das Flugzeug enger zusammengerückt. Ein großer Bedarf an Geschäftsreisen für Handelszwecke, starkes auf beiden Seiten des Ozeans vorhandenes Streben, abgerissene familiäre Verbindungen wieder aufzunehmen oder neu geschaffene aufrecht zu halten, sowie eine breite Schicht mit hohem Lebensstandard, die bezahlten Urlaub hat und eine ergiebige Quelle zu Erholungsreisen bildet, hat diesem Verkehrsabschnitt starken Auftrieb verliehen. Allerdings hängen ihm neben den betriebswirtschaftlichen Vorteilen der langen Streckenabschnitte die Mängel der saisonalen Schwankungen in beiden Richtungen an. Durch Tarifmanipulationen konnten zwar die saisonalen Schwankungen in der West-Ost-Richtung in gewissem Umfange abgeschwächt werden, jedoch blieb die Septemberspitze in der Richtung Nordamerika—Europa unverändert bestehen. Die Auswirkung dieser Faktoren auf den Bereich der deutschen Bundesrepublik geht aus der Beobachtung der Personenbewegung der Reisenden amerikanischer Staatsangehörigkeit deutlich hervor.

Im Jahre 1952 sind 31 562 Amerikaner in das Bundesgebiet auf dem Luftwege eingereist und 29 878 wieder ausgereist. Wenn auch der Anteil der Amerikaner am deutschen Auslandsluftverkehr im Jahresdurchschnitt etwa 20 % ausmacht, so ist er doch nicht wie vergleichsweise der deutsche Anteil über das ganze Jahr konstant, sondern schwankt je nach Zeitlage in einer weiten Spanne zwischen 10 % und 30 %. Diese Schwankungen über das ganze Jahr nach Ein- und Ausreise getrennt zu verfolgen, gibt nun einen besonders guten Einblick in die Struktur und das Wesen des internationalen Luftverkehrs und einen Ueberblick in gewissem Umfang auch über seine Verkehrsrichtungen, da anzunehmen ist, daß Ausgangsort und Ziel der Amerikaner fast ausschließlich die USA sind.

Nach ziemlich ausgeglichenen Verkehrsmengen in der Ein- und Ausreise setzt der Zustrom der amerikanischen Luftreisenden nach dem Bundesgebiet im Mai ein und erreicht bei langsam sich verringendem Zuwachs mit 4834 Personen die Verkehrsspitze bereits im Juli, um dann stetig wieder fast auf den Ausgangswert zu Beginn des Jahres abzusinken. Die Zahl der ausreisenden Amerikaner beginnt ab Januar progressiv bis zum höchsten Wert mit 5081 Reisenden im August zu steigen, während doch im Nordatlantikverkehr die Verkehrsspitze erst im September liegt. Der sich anschließende Rückgang verläuft ebenfalls bis fast zum Jahresende wieder progressiv fallend. Vergleichsweise hierzu läßt sich für den deutschen Anteil feststellen, daß die Kurve der aus dem Bundesgebiet Ausreisenden mit deutscher Staatsangehörigkeit starken Schwankungen bis zur größten Zahl von 5480 Personen im September unterworfen ist, während die Linie der Einreise eine zunächst stärkere, gegen Herbst des Jahres abflachende Steigung aufzeigt. Die relativ geringe Zahl der im August ausreisenden Deutschen läßt sich damit erklären, daß der Monat August der Ferienmonat in Deutschland ist, in welchem noch Devisenmangel für private Zwecke Auslandsurlaubs-

Verkehrsergebnisse des deutschen Auslandsluft

Nationalitäten	Januar		Februar		März		April		Mai		ein
	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	
Deutsche . . .	2003	3286	2462	2945	2875	3476	2949	2432	3421	3979	3504
Amerikaner . .	1052	883	1258	1333	1729	1455	1719	1697	3429	2266	4272
Engländer . . .	1489	1533	1455	1346	1572	1670	2073	1717	2048	2187	2005
Französer . . .	179	167	195	211	159	197	175	161	243	301	241
Holländer . . .	367	332	388	403	379	392	344	348	337	378	356
Belgier	96	94	96	77	132	133	104	124	173	165	141
Schweizer . . .	279	217	290	285	322	337	365	385	327	377	401
Dänen	195	175	194	214	222	224	248	264	217	231	236
Osterreicher . .	210	208	226	212	248	233	274	252	275	293	271
Luxemburger . .	2	1	3	4	2	3	4	11	4	1	4
Tschechoslow. .	1	268	1	277	9	4	13	27	1	4	—
Staatenlose . .	256	253	272	297	310	303	279	361	332	640	308
Andere	1614	1253	1779	1404	1924	1917	2745	2021	2453	2788	2335
Gesamt	7741	8824	8628	9009	9883	10344	11292	10780	13260	13610	14074

Internationaler Luftreiseverkehr über die deut

Nationalitäten	Amerikaner		Belgier		Engländer		Dänen		Deutsche		Franzosen
	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	
Frankfurt . . .	14844	13634	752	736	5211	5386	334	309	13058	16854	1418
Hamburg	4966	4680	123	97	4633	4690	2183	2069	9776	10969	171
Düsseldorf . . .	4958	4581	406	444	7170	7102	124	118	7085	8306	826
München	3283	3732	53	63	992	948	74	136	5607	6279	246
Stuttgart	2150	1820	26	26	710	669	58	53	3119	2801	122
Hannover ¹⁾ . . .	361	326	57	53	2399	1988	23	13	514	646	38
Köln/Bonn . . .	525	513	254	264	1887	1787	14	10	822	858	55
Bremen	355	472	2	2	37	27	60	53	96	806	—
Nürnberg	120	120	7	3	33	34	2	—	56	99	5
Gesamt	31 562	29 878	1680	1688	23 072	22 631	2872	2761	40 133	47 618	2881
Anteile	21,8%	20%	1,2%	1,1%	16%	15,1%	2%	1,8%	27,8%	32%	2%

¹⁾ Nach den Angaben des Amtes für den Paßkontrolldienst und der Paßkontrollstellen.

²⁾ Hannover - Langenhagen, Wunstorf, Bückeburg.

Nationalitäten (Januar—Dezember 1952)¹⁾

	Juli		August		September		Oktober		November		Dezember		Gesamt	
	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	
2	4592	3663	3979	3856	5480	4071	5222	3544	3937	3932	3105	40133	47618	
4	3630	3905	5081	3280	4324	2367	3252	1993	1654	1717	1481	31562	29878	
6	2248	2387	2510	2557	2806	1958	2222	1438	1504	1444	1209	23072	22631	
8	254	244	237	337	395	394	425	243	264	182	204	2881	3069	
9	408	441	449	492	494	445	435	395	376	282	263	4685	4591	
1	164	158	149	182	228	173	179	153	130	121	120	1680	1688	
5	451	402	383	606	599	431	447	322	290	237	235	4477	4378	
5	224	286	272	297	311	307	273	260	217	160	176	2872	2761	
4	291	208	209	280	306	275	276	240	188	199	160	3014	2881	
7	7	7	9	11	8	11	10	15	13	7	5	76	73	
—	—	1	—	—	6	—	—	4	—	—	1	30	587	
0	349	300	349	247	369	222	366	255	440	221	267	3392	4475	
7	2103	2447	2309	2926	2921	2614	2694	1918	1876	1573	1619	26765	24926	
02	14721	14459	15936	15071	18247	13269	15803	10781	10693	10075	8845	144635	149556	

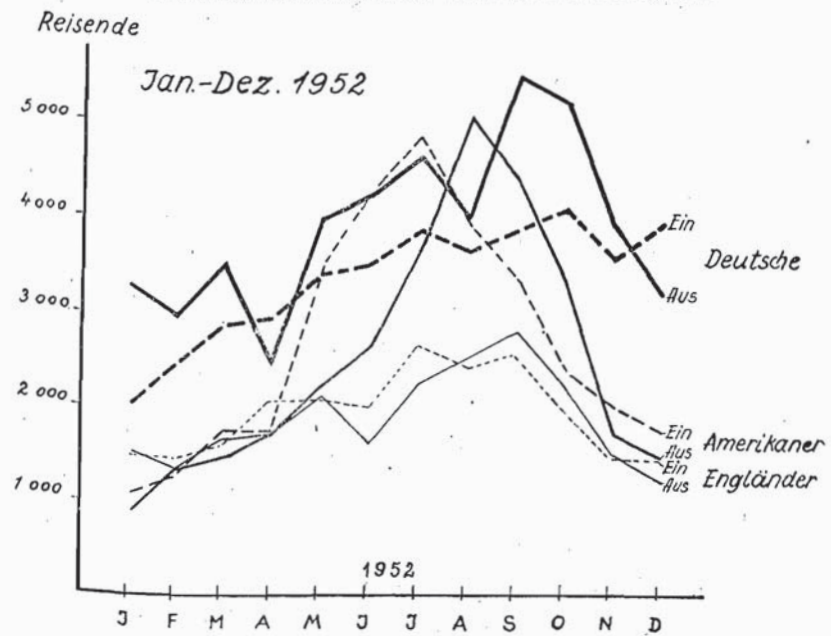
Ein- und Ausflüge nach Nationalitäten im Jahre 1952¹⁾

Nationalität	Amerikaner		Holländer		Österreicher		Schweizer		Staatenlose		Tschechen		Andere		Gesamt	
	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	ein	aus	
1	32	1660	1607	636	611	862	850	1222	1245	16	19	7214	6680	47251	49469	
1	1	1570	1548	197	207	278	229	400	459	—	—	11891	11162	30190	36319	
27	608	615	155	157	145	154	639	602	—	—	2186	2131	24331	25094		
4	380	486	1775	1711	990	1047	837	1504	11	58	3122	2770	17378	18992		
—	103	64	208	150	2146	2008	178	148	—	1	1583	1282	10399	9144		
—	284	193	13	14	28	43	39	28	1	—	385	360	4142	3723		
9	22	32	27	19	21	32	65	62	—	—	216	198	3921	3843		
—	18	21	1	11	4	10	11	418	—	509	151	325	735	2657		
—	40	25	2	1	3	5	1	9	2	—	17	18	288	315		
73	4685	4591	3014	2881	4477	4378	3392	4475	30	587	26765	24926	144635	149556		
—	3,2%	3,1%	2,1%	1,9%	3,1%	2,9%	2,4%	3%	—	0,4%	18,5%	16,6%	100%	100%		

reisen auf dem Luftwege weitgehend verhindert. Um so mehr überrascht die Zuwachsrate vom August zum September und auch das verhältnismäßig hohe Verkehrsaufkommen deutscher Auslandsreisen im Oktober.

Bei Betrachtung des graphisch dargestellten Luftreiseverkehrs deutscher, amerikanischer und englischer Staatsangehöriger, der etwa 65 % des gesamten internationalen Luftverkehrs der deutschen Bundesrepublik ausmacht, tritt deutlich hervor, daß der amerikanische, vor allem auch der deutsche Verkehrsteilnehmer zusammenwirkend sowohl quantitativ als auch in seinen jahreszeitlichen Schwankungen und Richtungen dem deutschen Auslandsluftverkehr sein Gepräge gibt. Die Mengelinien der englischen Reisenden laufen fast periodisch gleichmäßig und die Verkehrszahlen bringen nicht das starke Gefälle zwischen der sommerlichen Hochsaison und der Flaute im Winter; sie können also das durch den amerikanischen und deutschen Reisenden hervorgebrachte Bild kaum beeinflussen, sondern nur noch beleben.

Reisende deutscher, amerikanischer und englischer Nationalität im Auslandsluftverkehr der deutschen Bundesrepublik



Ergänzt durch früher angestellte Teil- und Repräsentativuntersuchungen läßt sich die Zusammensetzung des deutschen Auslandsluftverkehrs nach Nationalitäten grob so umreißen, daß in der Reihenfolge ihrer mengenmäßigen Bedeutung die Länder Schweden, Holland, Schweiz, Frankreich, Oesterreich, Dänemark, Norwegen, Finnland und Belgien den wesentlichen europäischen Anteil bilden. Man kann sagen, daß zusammen mit Deutschland die europäischen Nationen mit 75 %

am Gesamtverkehr beteiligt sind. Damit hat sich an der von mir im Laufe des Jahres 1952 festgestellten Verteilung der Nationalitäten wahrscheinlich nichts geändert. Sie beträgt für Reisende aus Europa 74 %, Nordamerika 20 %, Süd- und Mittelamerika etwa 2 %, Afrika 0,5 %, Naher und Ferner Osten 3—4 %, Australien 0,3 %.

Es läßt sich auch mit Sicherheit entnehmen, daß im allgemeinen der internationale Luftverkehr mit Deutschland überwiegend geschäftlichen Charakter hat und daß die verbilligten Tarife über den Nordatlantik nur für den amerikanischen Reisenden Anreiz zu Besuchs- und Erholungsreisen geben und zweifellos Neuverkehr geschaffen haben. Ob aber das Zweiklassensystem nach seiner Einführung in den europäischen und kontinentalen Bereich auch diesen Verkehrssektor auf eine breitere Grundlage stellt und eine neue Kategorie von Reisenden erschließen wird, läßt sich nicht absehen. Ausschlaggebend dürften für den europäischen und damit auch für den deutschen Luftverkehr die wirtschaftliche und politische Lage sein, die sich in den verschiedenen starken Verkehrsbeziehungen ausdrückt. So erscheint der Anteil der Luftreisenden französischer Nationalität mit 2 % vergleichsweise zum holländischen Reisenden mit über 3 % klein. Dieser Eindruck wird noch verstärkt, wenn berücksichtigt wird, daß nicht nur anteilmäßig nach Nationalitäten, sondern auch etwa 80 % der Reiseziele und Richtungen des deutschen Auslandsluftverkehrs in Europa liegen.

Wenn auch die Zahl der Auslandsreisenden auf den Grenzflughäfen allein nicht ausreicht, um den Verkehrswert eines Flughafens zu bestimmen, da er außerdem noch den Binnenverkehr und in Deutschland auch den besonders gelagerten Verkehr mit Berlin umzuschlagen hat, so gibt die Verkehrsmenge doch Aufschluß über seine Lage zum Weltverkehr. Mit der Zahl der direkten Verbindungen mit dem Ausland und der Linienführung der Flugstrecken wächst oder fällt der Anschlußwert eines Flughafens. Die Linienführung der internationalen Strecken mit der Tendenz nach Erhöhung der Streckenabschnittslängen erfordert eine immer höhere Konzentration des Luftverkehrs auf eine ganz geringe Zahl von Flughäfen. Da das deutsche Luftverkehrsbedürfnis räumlich relativ gleichmäßig verteilt ist, ist auch die Nachfrage des deutschen Auslandsreisenden im Auslandsverkehr anteilmäßig ziemlich gleich und erreicht auf den fünf bedeutendsten Flughäfen im Mittel etwa 30% (siehe Seite 34 und 35).

Eine besondere Stellung nimmt der Flughafen Frankfurt ein, die er seiner Lage als Grenzflughafen in der Mitte des Bundesgebiets verdankt. Zügig geführter kontinentaler und interkontinentaler Langstreckenverkehr macht ihn zunächst zum einzigen deutschen Zwischenlandeplatz im Weltstreckennetz vorwiegend außereuropäischer Luftverkehrsgesellschaften. Der Wunsch des Luftreisenden, sein Flugziel möglichst schnell, ohne viele Zwischenhalte und ohne Flugzeugwechsel oder gar Wechsel der Luftverkehrsgesellschaft zu erreichen, findet in diesem Kristallisationspunkt für die Verkehrsbedürfnisse des Fern- und Ueberseeverkehrs seine Erfüllung. Aber nicht nur der deutsche Reisende nimmt dieses hier an Häufigkeit der Verkehrsgelegenheiten und an Vielzahl der Möglichkeiten günstige Angebot wahr, wie das im Jahre 1952 mit etwa 30 000 ein- und ausreisenden deutschen Auslandsfluggästen höchste Verkehrsvolumen auf deutschen Grenzflughäfen beweist. Auch der anteilmäßig an zweiter Stelle im deutschen Auslandsluftverkehr stehende amerikanische Luftreisende landet meist mit eigenen Luftverkehrsgesellschaften aus dem Ausland kommend oder startet vorwiegend in Frankfurt unmittelbar ins Ausland. Da, wie schon festgestellt wurde, Reisende

deutscher und amerikanischer Nationalität die saisonalen Schwankungen und die starken Verkehrsspitzen verursachen, ist es nicht verwunderlich, daß in Frankfurt das Verkehrsvolumen im Sommer eine Ausweitung von über dem Zweieinhalbfachen gegenüber den Ausgangswerten des vorangegangenen Winters erfährt, wie sie kein anderer deutscher Flughafen erreicht. Neben der durch amerikanische und außereuropäische Luftverkehrsgesellschaften bevorzugten Bedienung tritt die zentrale Lage Frankfurts zu den Verwaltungsstellen der Besatzungsmacht in der amerikanischen Besatzungszone als weiterer Faktor hinzu.

Aus der Lage der übrigen Grenzflughäfen zu den angrenzenden Nachbarstaaten ergibt sich zwangsläufig ein erhöhtes Personenaufkommen von Staatsangehörigen dieser Länder an den jeweiligen Grenzübergangsstellen. So ist der Anteil unter „Andere“ auf der Tabelle auf Seite 34 und 35 erfaßten Nationalitäten in Hamburg, das keine solch ausgeprägte Schwankungen kennt, mit 23 153 Reisenden oder 32 % vom Gesamten besonders hoch anzusprechen, weil darin in erster Linie die Angehörigen schwedischer, norwegischer und finnischer Nationalität enthalten sind.

Ueber Düsseldorf reisen fast so viele Engländer wie Deutsche. Außerdem läßt sich erkennen, daß dieser Flughafen, in der Mitte eines Einzugsgebiets mit hoher Bevölkerungsdichte liegend, bis zu seiner stärkeren Einschaltung in den Ueberseeverkehr ein bedeutender Umschlaghafen des europäischen Luftverkehrs war. Wenn sein Bedienungswert sich erhöhen läßt, wird auch sein Sommerluftverkehr höhere Verkehrsspitzen aufweisen.

In München überwiegen die Oesterreicher und in Stuttgart die Schweizer, die etwa 60—70 % der über diese Flughäfen reisenden Deutschen betragen.

Schlußbetrachtung.

Dieser knappe Ueberblick über die letzten drei Jahre des internationalen Luftreiseverkehrs der deutschen Bundesrepublik läßt erkennen, daß dieser bei einem laufend steigenden Verkehrsaufkommen mengenmäßig eine beachtliche Höhe erreicht hat. Aber auch die Dichte, Richtung und die Struktur des deutschen Auslandsluftverkehrs, der zur Zeit von 28 ausländischen Luftverkehrsgesellschaften betrieben wird, zeichnet sich in etwa ab. Vor allem sind wesentliche Merkmale der Entwicklung, des saisonalen Verlaufs und seine Größenordnung festgestellt worden, die auch nach Rückgabe der Lufthoheit gültig bleiben dürften. Eine weitere Durchdringung der Verkehrsbedürfnisse und die Ermittlung der Reisegründe bleiben aber noch vordringliche Aufgaben.

Das im Jahre 1952 mit fast 100 000 deutschen Auslandsreisenden ermittelte Verkehrsvolumen stellt ein beträchtliches Verkehrspotential dar, wenn man berücksichtigt, daß diese Menge trotz verkehrshemmender Deviseneinschränkungen befördert wurde. Daß etwa 75% dieses Volumens im europäischen Bereich liegen, in dem die Tarife gegenüber dem Weltverkehr im Mittel um 15% höher liegen, kann diesen Tatbestand nur noch unterstreichen. Freilich haben die ausländischen Luftverkehrsgesellschaften mit ihrer leistungsfähigen Organisation und, da sie den deutschen Markt kennen, einen großen Vorsprung. Aber sie konnten aus den verschiedensten hauptsächlich betriebswirtschaftlichen Gründen deutschen Verkehrsbedürfnissen bei der Gestaltung ihrer Flugpläne nicht genügend Rechnung tragen. Die deutsche Aufgabe kann sich deshalb nicht nur auf die Bereitstellung einiger modern aus-

gerüsteter Flughäfen beschränken, um diese von ausländischen Gesellschaften anfliegen zu lassen, sondern es gilt den in Deutschland vorhandenen Luftverkehrsbedarf mit einem selbstbetriebenen Luftverkehr verstärkt zu erfassen, der dazu, zunächst auch ohne den zusätzlich wirkenden Werbefaktor des eigenen Geräts, am besten in der Lage zu sein scheint. Es ist ein erfolgversprechender Weg, die mit jährlich zwischen 100 und 150 Mill. DM bezifferten und steigenden Devisenausgaben zu senken und mit einer ansprechenden fliegerischen und verkehrsmäßigen Leistung Neuverkehr zu wecken und selbst Devisen zu erzielen. Ein solch hohes eigenes Verkehrspotential im Hintergrund, das auch ein beachtliches Verkehrsvolumen an Luftpost und Luftfracht enthält, ist Veranlassung genug zu der zuversichtlichen Annahme, daß eine aktive Teilnahme am internationalen Luftverkehr für Deutschland kein kostspieliges Abenteuer zu werden braucht.

Unter laufender Beobachtung der deutschen Luftverkehrsbedürfnisse ist, um die größtwahrscheinlichen Einnahmen zu erzielen, das Schwergewicht auf den Auslandsverkehr mit seinen rentierenden Fernstrecken zu legen und hier auf Strecken, auf denen mit Bodenverkehrsmitteln ausschließlich gebrochener Verkehr möglich ist, sowie auf Verkehrslinien mit großen Streckenabschnittslängen. Das eigene Potential ist groß genug, um selbst bei einem gleich großen, reziproken Streckennetz ausländischer Luftverkehrsgesellschaften den Bedarf der eigenen Gesellschaft zu decken.

Aktuelle Probleme der Tarifbildung nach den neuen Bundesverkehrsgesetzen

Von Oberreichsbahnrat Kurt Ebel, Wuppertal-Elberfeld

Erster Teil: Einführung

A. Allgemeines

Wenn am Ende der nunmehr in Kürze ablaufenden Legislaturperiode des Bundestages Rechenschaft über das in den zurückliegenden vier Jahren Geleistete abgelegt wird, dann wird der Verkehr auf eine zufriedenstellende Bilanz verweisen können. Zwar ist es nicht gelungen, das große Koordinierungswerk Schiene / Straße in Angriff zu nehmen oder gar zu vollenden; aber es werden wesentliche Vorbedingungen für die Lösung dieses Problems geschaffen worden sein. Insbesondere wird es gelungen sein, zunächst einmal jedem Verkehrsbranche eine neue, den jetzigen staats- und wirtschaftspolitischen Verhältnissen angepaßte Ordnung zu geben — eine Leistung, die der breiten Öffentlichkeit in der Konsequenz ihrer Durchführung meist nicht bewußt geworden ist und oft nicht hinreichend gewürdigt wird.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind in diesem Zusammenhang das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 29. 3. 1951 und das Bundesbahngesetz (BBG) vom 13. 12. 1951, auf dem Gebiete des Güterkraftverkehrs das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 17. 10. 1952 zu nennen. Das Binnenschiffahrtsgesetz (BSchG) ist zwar noch nicht verabschiedet, aber bereits im Bundestag eingebracht, und das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dürfte in Kürze eingebracht werden; beide Gesetze werden aller Wahrscheinlichkeit nach noch bis zum Herbst 1953 fertiggestellt sein.

Eines der Kernstücke jedes dieser Gesetze ist die Regelung des Tarifrechts, das sind die Vorschriften, die sich mit der Tarifhoheit, dem Verfahren der Tarifsetzung usw. befassen. Angesichts des brennenden Problems der Koordinierung hat ja die Frage der Tarifgestaltung gerade in der heutigen Zeit ganz besondere Bedeutung.

Aufgabe der nachstehenden Ausführungen soll es sein, das Tarifrecht auf den verschiedenen Sektoren des deutschen Verkehrswesens an Hand der neuen Gesetze darzustellen und miteinander zu vergleichen. Es wird weiterhin versucht werden, die Beziehungen des eigentlichen Tarifrechts zum Preisrecht und die daraus sich etwa ergebenden Ueberschneidungen zu behandeln und die Grenze zwischen diesen beiden Sphären abzustecken. Eine Erörterung dieser Fragen dürfte deswegen nicht ohne Nutzen und insbesondere für die Praxis von Bedeutung sein, weil das Tarifrecht in den oben genannten Gesetzen keineswegs einheitlich gestaltet und teilweise durch das Preisrecht so überlagert ist, daß der Versuch einer Klarstellung erforderlich erscheint. Ueberdies haben gerade in jüngster Zeit Verhandlungen im Bundesrat über die Frage des Tarifrechts der Bundesbahn eine Reihe von Problemen aufgeworfen, die im Hinblick auf ihre einschneidende Bedeutung für die Praxis einer näheren Untersuchung bedürfen.