

Die Rückwirkungen einer tariflichen Begünstigung des gesamten großströmigen Eisenbahngüterverkehrs auf das Kräfteverhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowie des industriellen Standorts

Von Prof. Dr. Paul Schulz-Kiesow.

I.

Nach Bäseler braucht die Eisenbahn eine neue technische Form, die ihre Ueberlegenheit gegenüber dem Auto, da wo sie besteht, besser zum Ausdruck bringt. „Es ist der Knotenpunktverkehr, mit Schnellumschlag.“¹⁾ Seiner Meinung nach sollte die Eisenbahn in Zukunft nur zwischen größeren und kleineren Knotenpunkten fahren.²⁾ Nach Bäseler steht nichts im Wege, die Tarife in Zukunft einfach auf die Knotenpunkte abzustellen. Er erstrebt billige Tarife für den Verkehr zwischen den Knotenpunkten und hohe Verteilungstarife, alles ziemlich kostenorientiert.³⁾

Konzentriert sich die zukünftige Eisenbahn auf das Fahren möglichst geschlossener Züge zwischen den Knotenpunkten, mit Schnellumschlag an diesen auf die Straße, sei es durch Schütten oder mittels Behältern, so wird sich, wie Bäseler mit Recht hervorhebt, das Verhältnis von Eisenbahn und Binnenwasserstraße von Grund auf ändern. Worauf die Wasserstraße in Zukunft nicht mehr rechnen kann, ist die Unterstützung durch die Eisenbahn in Form der Sammlung und Verteilung, womöglich mit besonderen Zu- und Ablauftarifen. Die Wasserstraße wird beschränkt sein auf den Verkehr von „Naß“ zu „Naß“, die Eisenbahn von „Trocken“ zu „Trocken“. „Umschlag an nassen Häfen ist selbstverständlich möglich und nötig zu angeschlossenen Betrieben unmittelbar oder im nahen Umkreis; aber dabei dominiert die Straße.“⁴⁾

Der Verfasser vermag sich Bäseler's Verkehrs-konzeption nicht anzuschließen. Er teilt auch nicht dessen Auffassung, daß der Finanzminister willens und in der Lage sein wird, die Eisenbahn durch Subventionierung der revierfernen Gebiete auf dem Steuerwege in ihrer bisherigen allgemeinen und großen Ausgleichsfunktion abzulösen.⁵⁾

Der weitgehende Rückzug der Bundesbahn aus dem Flächenverkehr, die dadurch mögliche starke Verbilligung des Knotenpunkt- und Schwerpunktverkehrs sowie

1) Bäseler, „Der gemeinschaftliche Tarif“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1954, Nr. 17, S. 388.

2) Bäseler, „Der gemeinwirtschaftliche Tarif“, a. a. O., S. 389.

3) Bäseler, „Der gemeinwirtschaftliche Tarif“, a. a. O., S. 390.

4) Bäseler, „Trockene und nasse Häfen“, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jahrg. 1955, Nr. 8, S. 181.

5) Bäseler, „Der gemeinwirtschaftliche Tarif“, a. a. O., S. 379.

die Belastung der von den Knotenpunkten ausstrahlenden Transporte durch Tarifbruch, Umschlagskosten und kostengerechte Anschlußfrachten hätten eine Revolutionierung des industriellen Standorts zur Folge. Ähnlich wie im Fall der großen Binnenhäfen würde sich die Industrie in den „trockenen“ Eisenbahnknotenpunkten konzentrieren. Die Kleinstädte kämen praktisch nur noch als Standorte für solche Industrien in Frage, die sich von den Transportkosten weitgehend emanzipiert haben. Eine Verkümmern aller verkehrsarmen Teilräume wäre unvermeidlich. Der Verfasser glaubt nicht, daß irgendeine deutsche Regierung eine solche Entwicklung zulassen würde.

Der großströmige Massengutverkehr auf kurze und kürzeste Entfernungen ist trotz der tariflichen Schonung der Nahfrachten für die Bundesbahn rentabel. Dieser Teil des Nahverkehrs wird niemals von der Schiene auf die Straße übergehen. Aus diesem Grunde wird der gebrochene Verkehr der Binnenwasserstraßen, soweit er sich beim Zu- und Ablauf auf geschlossene Züge stützt, durch Bäsellers Vorschläge kaum berührt. Der gesamte übrige gebrochene Verkehr der Binnenschiffahrt würde aber im Fall der Beschränkung der Bundesbahn auf den Knotenpunktverkehr zum Erliegen kommen. Damit wäre bereits die Existenz der Binnenschiffahrt ernstlich in Frage gestellt.

Überläßt die Bundesbahn das kostspielige Sammeln und Verteilen ihrer Güter dem gewerblichen Straßenverkehr und verzichtet sie auf die Subventionierung der die Knotenpunkte bedienenden Unternehmer des Güternahverkehrs, so werden die Massenguttarife der Bundesbahn die jetzigen Beförderungsentgelte der Binnenschiffahrt beträchtlich unterschreiten. Die Frachtvorsprünge für Platzgüter würden so sehr zusammenschrumpfen, daß die Binnenschiffahrt, um nicht auch noch einen Teil der Massenverkehre einzubüßen, ihre Beförderungsentgelte denen der Bundesbahn anpassen müßte. Die Folge wäre eine schwere Krise der Binnenschiffahrt, aus der auch Frachtausgleiche gemäß § 32 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 die Binnenschiffahrt nicht herausführen würden. Ebenso würde der Frachtdruck der Bundesbahn dem Einsatz der örtlichen Frachtdifferenzierung enge Grenzen setzen.

Die Erhaltung einer leistungsfähigen Binnenschiffahrt ist eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit. Es dürfen weder die natürlichen noch die bestehenden künstlichen Wasserstraßen dem Schicksal der Verkümmern ausgesetzt werden. Auch aus diesem Grunde muß nach Meinung des Verfassers Bäsellers Verkehrskonzeption als unrealisierbar bezeichnet werden.

II.

Die Bundesbahn gewährt keine allgemeine Frachtbegünstigung für die Auflieferung von geschlossenen Zügen oder Wagengruppen. Sie wendet aber praktisch bei wenigen besonderen Ausnahmetarifen — insbesondere für Eisenerz und Kohlen — bereits die sog. große Mengenstaffel an. Dagegen wird weder beim AT 6 B 1 noch bei den übrigen allgemeinen Ausnahmetarifen und erst recht nicht bei Regeltarif dem Umstand Rechnung getragen, daß ein erheblicher Teil der Massengüter in Ganzzügen oder Wagengruppen zum Versand gebracht wird.

Der Verfasser lehnt nach wie vor die allgemeine Anwendung einer Mengenstaffel, die bis an die bei den Massenguttransporten in geschlossenen Zügen erzielbare Selbstkostensenkung heranreicht, ab. Die völlig kostenechte Mengen-

staffel würde die Durchführung des sozialen Verkehrslastenausgleichs in Frage stellen. Sie würde die Großbetriebe begünstigen und den großen Produktions- und Konsumtionszentren mehr zugute kommen als den wirtschaftsschwachen Gebieten.

Die Mengenstaffel steht ebenso wenig wie die übrigen Staffeln des Eisenbahngütertarifs im direkten Zusammenhang mit dem Prinzip der räumlichen Egalisierung der Tarife. Die Bundesbahn kann aber wegen der Tarifgleichheit im Raum und ihres großen Defizits im Personenverkehr nur einen Teil der Ueberschüsse aus dem großströmigen Verkehr den Versendern von Gütern in geschlossenen Zügen auf dem Wege über die große Mengenstaffel zur Verfügung stellen.

Solange am Hauptinhalt des gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifsystems festgehalten wird, kann ein Uebergang der Bundesbahn zur allgemeinen Anwendung der großen Mengenstaffel nicht in Frage kommen. Die nassen Verkehre der Binnenschiffahrt können daher unter dieser Voraussetzung nicht gefährdet werden. Es sei unterstellt, daß der AT 6 B 1 im Fall von Sendungen in täglich verkehrenden Ganzzügen mit 1000 t Kohlen nach französischem Vorbild einschließlich der Regelmäßigkeitsprämie eine Ermäßigung von 30% gewährt. Selbst wenn man vom gebrochenen Verkehr über Duisburg-Ruhrort ausgeht, würde die Rheinschiffahrt Mannheims Kohlenverbrauchern immer noch einen Frachtreiz von 14% gewähren. Hieraus folgt, daß die Bundesbahn nicht in der Lage wäre, mit Hilfe der Mengenstaffel in die nassen Kohlenverkehre der Rheinschiffahrt einzubrechen.

Sehr viel ernster wären die Zukunftsaussichten des gebrochenen Verkehrs zu beurteilen. Die Binnenschiffahrt dürfte dem Schicksal der weitgehenden Beschränkung auf den nassen Verkehr nur im Fall des Uebergangs zur örtlichen Frachtdifferenzierung entgehen. Da ein solcher allgemeiner Frachtausgleich von der Binnenschiffahrt nicht allein getragen werden kann, müßte sich die Industrie der Binnenhäfen mit einer erheblichen Schrumpfung ihres Frachtvorsprunges abfinden. Die örtliche Frachtdifferenzierung dürfte aber der Binnenschiffahrt lediglich den gebrochenen Verkehr mit kurzem Zu- und Ablauf auf der Schiene sichern. Der gesamte übrige gebrochene Verkehr der Binnenschiffahrt würde unweigerlich auf den geschlossenen Bahnweg übergehen. Die Reichweite des Hinterlandes der Binnenhäfen würde bei Massengütern über 50 km nicht hinausgehen.

Der Verfasser gelangt abschließend zu folgenden Ergebnissen:

1. Die eigentliche Aufgabe der großen Mengenstaffel ist die weitgehende Verdrängung des Kraftwagens aus dem Knotenpunktverkehr.
2. Nichtsdestoweniger würde eine dem Ausmaß der französischen Mengenstaffel entsprechende tarifliche Begünstigung sämtlicher Versender von Gütern in geschlossenen Zügen das Kräfteverhältnis zwischen der Binnenschiffahrt und der Bundesbahn zum Nachteil der Binnenschiffahrt verändern.
3. Die Binnenschiffahrt müßte mit der Verlagerung eines Teils ihres gebrochenen Verkehrs auf den geschlossenen Bahnweg rechnen.
4. Die nicht völlig kostenechte Mengenstaffel führt zu keiner Verdrängung der Binnenschiffahrt aus ihren nassen Verkehren.

5. Der Umfang des zu erwartenden Mehrverkehrs der Bundesbahn zu Lasten der Binnenschifffahrt darf nicht überschätzt werden. Er würde 5% des jetzigen Verkehrsaufkommens der Bundesbahn kaum übersteigen.
6. Die Binnenschifffahrt würde aber wegen des Drucks der großen Mengengruppe auf ihre Beförderungsentgelte die Rentabilität einbüßen.
7. Allgemeine Frachtvergünstigungen für die Auflieferung von geschlossenen Zügen in dem Ausmaß, wie sie von den französischen Eisenbahnen gewährt werden, widersprechen nicht nur den Zielen der Raumordnung, sondern müssen zugleich im Interesse der Existenzhaltung der Binnenschifffahrt abgelehnt werden.

III.

Um nicht mißverstanden zu werden, wiederholt der Verfasser seine alte Forderung nach dem Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge.⁶⁾ Dazu gehört entsprechend den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium eine mäßige allgemeine tarifliche Begünstigung sämtlicher Versender von Gütern in geschlossenen Zügen und Mengengruppen.⁷⁾ Mit der großen Mengengruppe unlösbar verbunden sind die Regelmäßigkeitsprämien. Vom Standpunkt des Eigeninteresses der Eisenbahn sind Regelmäßigkeitsprämien noch wichtiger als Mengenermäßigungen. Der Bundesbahn muß nach Meinung des Verfassers das Recht zugestanden werden, wie bisher bei bestimmten besonderen Ausnahmetarifen die kostenechte Mengengruppe anzuwenden. Der Verfasser plädiert ferner wie der Wissenschaftliche Beirat für die Erstellung durchgerechneter Knotenpunktstarife, auch Verteilertarife genannt.⁸⁾

„Die Verteilertarife haben für Sendungen zu gelten, die auf einer mindestens 300 km langen Teilstrecke bis zum Verteilerort als geschlossene Züge oder Wagengruppen laufen. Sie müßten für diese Teilstrecke eine hohe Mengengruppenermäßigung auf die gewöhnliche Fracht gewähren. Die Reststrecke hätte auf keine besondere Vergünstigungen Anspruch. Es hat aber für die gesamte Strecke die Entfernungsstaffel der Gütertarife Geltung. Der Verfasser erblickt in den Verteilertarifen die einzige Möglichkeit, die wirtschaftsschwachen Gebiete in den Genuß einer sich auf ganze Züge oder Wagengruppen beziehenden Mengengruppe zu bringen.“⁹⁾

Frankreichs Eisenbahnen wenden seit 1922 für Transporte in geschlossenen Zügen grundsätzlich und allgemein die Mengengruppe und Regelmäßigkeitsprämien an. Auf diese Weise ergibt sich z. B. für Hüttenkoks im Fall täglich verkehrender geschlossener Züge mit 1000 t Ladung bei 300 km eine Ermäßigung von insgesamt 30,8%. Der Einsatz von Ganzzügen setzt einen massenhaften Verkehr voraus. Aus diesem Grunde zogen in Frankreich lange Zeit nur die Massengüter und die Großverlader aus der Anwendung der großen Mengengruppe Nutzen. In Frankreich wird neuerdings auch die Beförderung von Gütern

⁶⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Mengengruppe in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1952, Heft 2, S. 79/100.

⁷⁾ „Vorschläge für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs“, a. a. O., S. 12.

⁸⁾ „do“, S. 12.

⁹⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Die Mengengruppe in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik“, a. a. O., S. 93.

in Knotenpunktzügen durch die Mengengruppe begünstigt. Knotenpunktzüge sind in Frankreich Sendungen von Wagenladungen, die von einem Absender, der auch Spediteur sein kann, an eine beliebige Anzahl von Empfängern gerichtet sind und die auf dem ersten Teil ihrer Beförderungsstrecke geschlossen befördert werden. Die Knotenpunktstarife machten in Frankreich auch die hoch- und mittelwertigen Güter zu Gütern des massenhaften Verkehrs. Sie ermöglichten darüber hinaus auch den mittleren und kleinen Verkehrsnutzern die Teilnahme an den tariflichen Vergünstigungen geschlossener Züge und Wagengruppen.¹⁰⁾

Nach Alfons Schmitt schließt die Ordnung des Verkehrs die Preisdifferenzierung keineswegs völlig aus. Eine Differenzierung der Preise durch den Anbieter steht mit dem Grundsatz des echten Leistungswettbewerbs dann im Einklang, wenn die unterschiedlichen Preise Ausdruck unterschiedlicher Leistung oder unterschiedlicher Kosten sind.¹¹⁾ Diesem Grundsatz wird die Mengengruppe durchaus gerecht. Sie wird übrigens in der Binnenschifffahrt seit altersher angewandt.

Die Binnenschifffahrt kann gegen einen mäßigen Gebrauch der großen Mengengruppe in der Form der tariflichen Begünstigung sämtlicher Sendungen in geschlossenen Zügen oder Wagengruppen sowie gegen die Einführung durchgerechneter Knotenpunktstarife keinerlei Einwendungen erheben. Es werden aber zweifellos beide Formen der großen Mengengruppe die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn beeinträchtigen.

Nach Hamm sind die Ausnahmetarife der Bundesbahn in vielen Fällen ein Ersatz für das Fehlen einer entwickelten Mengengruppe. Es läßt sich, bemerkt er, nachweisen, daß die Ausnahmetarife parallel zu den Binnenwasserstraßen schon heute besonders niedrig liegen. „Die Befürchtung, daß der Ausbau der Mengengruppe die Binnenschifffahrt empfindlich trafe, dürfte daher nicht allzu schwerwiegend sein.“¹²⁾

Die Zahl und die Verkehrsbedeutung der Ausnahmetarife, welche der Kostendegression bei steigender Menge bereits voll Rechnung tragen, wird im allgemeinen überschätzt. Ernsthaft konkurrenziert wird die Binnenschifffahrt nur durch wenige besondere Ausnahmetarife für Eisenerz und Kohlen. Hiervon wurden aber ganz überwiegend der Mittellandkanal und der Dortmund-Ems-Kanal betroffen. Parallel zum Oberrhein, Main und Neckar gibt es praktisch keine Ausnahmetarife, deren Frachtsätze besonders niedrig sind.¹³⁾

Dem Bergverkehr der Rheinschifffahrt gibt die Kohle das Gepräge. Die Versorgung Süddeutschlands mit Kohlen auf dem direkten Bahnweg erfolgt nach AT 6 B 1. Wie bereits ausgeführt, stützt sich die Bundesbahn bei ihrem inneren Kostenausgleich in erster Linie auf die Ueberschüsse des mit rd. ¼ am gesamten Wagenladungsverkehr beteiligten AT 6 B 1. Diese Aufgabe kann der AT 6 B 1 nur deshalb erfüllen, weil die Bundesbahn bei seiner Frachtsatzbildung die Mengengruppe nicht anwendet.

¹⁰⁾ Paul Schulz-Kiesow, „Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 1953, Heft 4, S. 262/265.

¹¹⁾ Alfons Schmitt, „Wirtschaftliche Probleme der Binnenschifffahrt“, Schriftenreihe des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen, Heft 8, Düsseldorf 1950, S. 37.

¹²⁾ Walter Hamm, „Schiene und Straße“, Heidelberg 1950, S. 87.

¹³⁾ Es begünstigt zwar der AT 7 B 26 für Doggererze den direkten Bahnweg, doch fördert dafür AT 7 U 4 für Doggererze den gebrochenen Verkehr über die Häfen am Oberrhein, Main und Neckar.

Wie empfindlich bereits eine mäßige Mengenstaffel den doppelt gebrochenen Kohlenverkehr der Rheinschiffahrt treffen würde, davon zeugen die beiden nachstehenden Frachtvergleiche. Als Beispiel wurden die württembergischen Orte Oehringen und Schwäb. Hall-Hessental gewählt. Oehringen ist 27 km, Schwäb. Hall-Hessental 62 km von Heilbronn entfernt. Geht man vom Oberrheinzuschlag aus, so gewährt die Rheinschiffahrt heute den Kohlenverbrauchern in Oehringen einen Frachtanreiz von 3,30 DM je t = 13,5% und denjenigen in Schwäb. Hall-Hessental einen solchen von 2,30 DM je t = 9%. Würde die Einbeziehung des AT 6 B 1 in das System der Knotenpunkttarife den Orten Oehringen und Schwäb. Hall-Hessental eine Senkung ihrer Kohlenbezugskosten auf dem direkten Bahnweg von 10% bringen, so würde der Frachtvorsprung der Binnenschiffahrt beim Versand nach Oehringen auf 80 Pfg je t = 5,6% sinken. Für die Verbraucher in Schwäb. Hall-Hessental würde sich der direkte Bahnweg 30 Pfg. je t billiger als der gebrochene Verkehr über Heilbronn stellen. Wie bereits dargelegt, sind die tatsächlichen Frachtvorteile des gebrochenen Verkehrs um einige Prozent höher, als sie vom Verfasser auf Grund der Oberrheinzuschläge errechnet werden. Trotzdem steht außer jedem Zweifel, daß bereits eine mäßige Mengenstaffel die Binnenschiffahrt auf den gebrochenen Verkehr mit kurzem Zu- und Ablauf auf der Schiene und Straße beschränken würde.

Wenn sich allerdings die Binnenschiffahrt entschließen sollte, bei ihrer Frachtenbildung das vom Verfasser nicht erdachte, sondern nur verfeinerte System der örtlichen Frachtdifferenzierung anzuwenden, dann steht sie einer die Kosten der einzelnen Beförderung stärker berücksichtigenden Tarifbildung keineswegs wehrlos gegenüber. Nicht nur die Eisenbahn, sondern auch die Binnenschiffahrt wird sich von den traditionellen Mitteln der Frachtpolitik freimachen müssen.

Jede noch so mäßige allgemeine Begünstigung des großströmigen Eisenbahngüterverkehrs durch die Mengenstaffel engt den für die Binnenschiffahrt lebenswichtigen gebrochenen Verkehr ein. Allein die örtliche Differenzierung der Wasserfrachten würde die Schrumpfung des Einzugsgebiets sämtlicher Binnenhäfen verhindern. Darüber hinaus hätte diese Frachtbildungsmethode zur Folge, daß anders als bisher, auch bei der Binnenschiffahrt die dezentralisierenden Wirkungen gegenüber den Ballungstendenzen überwiegen. Eine solche gemeinwirtschaftliche, den Zielen der Raumordnung dienende Frachtpolitik würde dem Eigeninteresse der Binnenschiffahrt in keiner Hinsicht zuwiderlaufen.

Der Bedarf an Flugplätzen für den gewerblichen und nichtgewerblichen Kleinflugverkehr in Westdeutschland

Beitrag zur Frage der Notwendigkeit von Maßnahmen zur Ordnung des Luftverkehrs über Westdeutschland und unter Berücksichtigung des Verkehrsbedürfnisses, dargestellt am Beispiel Nordrhein-Westfalens¹⁾.

Von Dipl.-Ing. V. Porger, Köln

Einleitung und Uebersicht

Bis zum Jahresende 1956 waren in Westdeutschland insgesamt 35 Flugplätze für den gewerblichen und nichtgewerblichen Kleinflugverkehr wieder zugelassen (s. Anlage). Z. Z. schweben in den verschiedenen Bundesländern Pläne, weitere Plätze wieder aufleben zu lassen bzw. auszubauen. In einigen wenigen Fällen ist auch an den Bau neuer Anlagen gedacht. Indessen soll die Zahl der 9 westdeutschen Verkehrsflughäfen²⁾ nicht etwa um neue Häfen vermehrt werden. Vielmehr ist geplant, die Masse der Teilnehmer am gewerblichen und nichtgewerblichen Kleinflugverkehr — ein Begriff, der noch genauer zu umreißen sein wird — von den Verkehrsflughäfen auf besondere Flugplätze überzuleiten, die diesem Verkehrszweig mehr oder weniger ausschließlich vorbehalten sein sollen.

Seit der Wiedergewinnung der Lufthoheit hat der Luftverkehr in Westdeutschland in außerordentlichem, kaum erwartetem Maße zugenommen. Dabei muß der Begriff „Verkehr“ insofern umfassender ausgelegt werden, als er sämtliche zivilen Verkehrsteilnehmer mit einschließen soll³⁾. Wird die Anzahl der Flugzeugbewegungen⁴⁾ auf den 10 westdeutschen Verkehrsflughäfen (einschl. Berlins) während des Jahres 1956 nach solchen des gewerblichen und des nicht-

¹⁾ Der Abhandlung liegt z. T. eine Untersuchung über das gleiche Thema zugrunde, die der Verfasser im Auftrage des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Jahre 1956/57 bearbeitete.

²⁾ Ein Verkehrsflughafen dient in erster Linie dem — öffentlichen — Linienverkehr. Er unterscheidet sich äußerlich von einem Flugplatz durch die Art und Größe seiner Anlagen zur verkehrsmäßigen und betrieblichen Abfertigung. Unter den letzteren fallen insbesondere die straßenähnlichen, festen (meist betonierten) Start-, Lande- und Rollbahnen ins Auge. Demgegenüber besitzt ein Flugplatz nur eine grasbewachsene Start-, Lande- und Rollfläche.

³⁾ Neben dem zivilen Luftverkehr gibt es auch noch einen sehr umfangreichen militärischen. Er trägt z. T. Liniencharakter und benutzt eine Reihe von Verkehrsflughäfen in erheblichem Umfange mit. So befliegt das US-amerikanische „Military Air Transport Service, USAF“ (MATS) planmäßig ein Liniennetz, das die amerikanischen Stützpunkte in aller Welt mit den Zentren im Mutterland verbindet. Die Intensität dieser Dienste wird dadurch gekennzeichnet, daß seit der Gründung des MATS im Jahre 1948 der Nordatlantik und der Pazifik mehr als 100 000 mal überquert wurden. Ähnliche Dienste betreiben das britische „Transport Command, RAF“ und das kanadische „Air Transport Command, RCAF“. Die Versorgung Berlins während der Blockade 1948 lag in den Händen der amerikanischen und britischen Lufttransportverbände der beiden vorerwähnten militärischen Organisationen.

⁴⁾ Jeder Start oder jede Landung = je 1 Flugzeugbewegung.