

ZEITSCHRIFT
FÜR
VERKEHRS-
WISSENSCHAFT

INHALT DES HEFTES:

Elemente eines neuen verkehrspolitischen
Programms

Von Prof. Dr. Walter Hamm, Marburg

Seite 213

Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte
im Verkehr mit deutschen Seehäfen

Von Dr. K.-O. Konow, Frankfurt

Seite 221

Der deutsche Flugtourismus im nächsten
Jahrzehnt

Von Dipl.-Volkswirt Wolfgang Sauer, München

Seite 228

Buchbesprechungen

Seite 259

Zuschriften für die Redaktion sind zu richten an Professor
Dr. R. Willeke, Institut für Verkehrswissenschaft an der Uni-
versität zu Köln, 5 Köln-Lindenthal, Universitätsstraße 22.

Schriftleitung: Dr. Gerd Aberle, 5 Köln-Lindenthal, Uni-
versitätsstraße 22.

Anzeigenleitung: Peter Conraths, 4 Düsseldorf 1, Handelsblatt-
haus, Kreuzstraße 21.

Druck: A. Hellendoorn, 4442 Bentheim, Postfach 78.

Einzelheft DM 9,23, Jahresabonnement DM 36,93.

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 4.

Verlag: Handelsblatt GmbH, 4 Düsseldorf 1, Handelsblatt-
haus, Kreuzstraße 21, Postfach 1102, Tel. 8 38 81, Postscheck-
konten für Vertrieb: Köln 1905 41, für Anzeigen: Essen 6 16 67.

*Es ist ohne ausdrückliche Ge-
nehmigung des Verlages nicht
gestattet, photographische Ver-
vielfältigungen, Mikrofilme, Mi-
krophotos u. ä. von den Zeit-
schriftenheften, von einzelnen
Beiträgen oder von Teilen
daraus herzustellen.*

Elemente eines neuen verkehrspolitischen Programms^{*)}

VON PROF. DR. WALTER HAMM, MARBURG

Die Bundesregierung steht vor der Aufgabe, ein neues verkehrspolitisches Konzept zu entwerfen. Das vor rund zwei Jahren verkündete Verkehrspolitische Programm für die Jahre 1968 bis 1972 weist neben einigen positiven Seiten manche Schwächen auf, die Korrekturen dringlich erscheinen lassen. Teils sind auf den beschrittenen Wegen nachhaltige Erfolge nicht zu erzielen, teils sind die getroffenen Regelungen ineffizient oder verbesserungsbedürftig, teils gelten die Maßnahmen nur für eine Übergangszeit und müssen schon bald durch andere Lösungen ersetzt werden. Die deutsche Volkswirtschaft hätte mit steigenden Wohlstandsverlusten in der Zukunft zu rechnen, wenn mit den gleichen Leitbildern wie bisher gearbeitet wird.

Die Kernfrage, um die es in der Verkehrspolitik geht, ist schon oft — gerade auch in den Arbeiten des Kölner Instituts für Verkehrswissenschaft — umrissen worden. Gleichwohl ist es zu Beginn eines neuen Abschnitts der Verkehrspolitik nützlich, an die Lösung dieser Kernfrage zu erinnern. Politiker, die einem sich ständig wiederholenden Plebiszit unterworfen sind, streben verständlicherweise nach kurzfristig sichtbaren Erfolgen. Auf lange Sicht reife Früchte sind deshalb wenig erstrebenswert. Um so wichtiger erscheint es, immer wieder auf die langfristigen Entwicklungsprobleme im Verkehr hinzuweisen, ohne deren Lösung alle Reformbemühungen Stückwerk bleiben müssen. Die zahlreichen Spannungen und Schwierigkeiten, mit denen die Verkehrspolitik heute zu kämpfen hat, sind letztlich das Ergebnis von verkehrspolitisch weitgehend unbewältigten Strukturwandlungen auf den Verkehrsmärkten. Jahrzehnte hindurch haben Verkehrspolitiker versucht, Anpassungsvorgänge und Umstellungsprozesse zu verhindern oder doch mit Macht zu bremsen. Mit den staatlichen Interventionen aus der Zeit der Weltwirtschaftskrise ließen sich überkommene Strukturen zunächst relativ leicht, allmählich jedoch nur um den Preis immer härterer prozeßpolitischer Eingriffe konservieren. Die Verkehrsgesetze der letzten Jahre lassen dieses Bemühen deutlich erkennen.

Ein hohes Maß an Immobilismus, das methodische Vorgehen betreffend, beherrschte — trotz mancher Ansätze zu Reformen — die Verkehrspolitik. Daß Verkehrsfragen nicht wirklich gelöst werden können, wenn man sie ständig vor sich herschiebt, ist inzwischen weithin erkannt worden. Die Chancen, mit einer fortschrittlichen Verkehrspolitik politische Erfolge zu erzielen, sind entsprechend gestiegen. Zudem wird künftig von Brüssel ein wachsender Druck ausgehen, die massiven staatlichen Restriktionen abzubauen.

Welchen Leitlinien könnte die Verkehrspolitik folgen? An dieser Stelle kann nur auf einige Aspekte hingewiesen werden. Tiefgreifende Reformen, das sei vorweg nachdrück-

^{*)} Vortrag, gehalten anlässlich der Mitgliederversammlung der Fördergesellschaft des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln am 14. November 1969 in Köln.

lich hervorgehoben, lassen sich nicht von heute auf morgen realisieren. Deshalb erscheint es ratsam, einen *verkehrspolitischen Stufenplan* aufzustellen und zur Grundlage des weiteren Handelns zu machen. Ein Stufenplan sollte kein starres Konzept darstellen. Die Erfahrungen, die mit den ersten Teilmaßnahmen gesammelt werden, sollten vielmehr ausgewertet und bei den Beschlüssen über den Mitteleinsatz in den nächsten Stufen berücksichtigt werden. Wesentlich ist, daß das künftige staatliche Vorgehen transparent gemacht wird. Ein solches Konzept würde endlich die drückende Unsicherheit über die künftige Verkehrspolitik beseitigen und es allen Beteiligten ermöglichen, sich rechtzeitig auf neue verkehrspolitische Daten einzustellen. Reibungsverluste würden vermindert. Mit einer derart geplanten Verkehrspolitik würden zugleich den Verkehrsunternehmen wichtige Grundlagen für deren langfristige Pläne geliefert.

Einige Bausteine für einen verkehrspolitischen Stufenplan lassen sich den folgenden Überlegungen entnehmen.

Die Verkehrspolitik der letzten Jahre läßt deutliche Zeichen einer Übergangsphase erkennen. Übergangsperioden sind häufig durch innere Widersprüche gekennzeichnet: Reste der alten Ordnung stehen neben Elementen eines neuen Ordnungsgefüges. Gegen solche Übergangserscheinungen wäre gewiß nichts einzuwenden, wenn die ergriffenen oder geplanten Maßnahmen in sich widerspruchsfrei wären und eine klare, langfristig zu verfolgende Linie erkennen ließen. Das ist jedoch nicht der Fall. Widerspruchsvoll waren die Interventionen der letzten Jahre, weil den bereits bestehenden strukturkonservierenden Vorschriften weitere in die gleiche Richtung wirkende neue Regelungen hinzugefügt wurden, während die Deutsche Bundesbahn gleichzeitig mehr unternehmerische Freiheit und Gelegenheit zur Strukturanpassung erhielt. Auf dem Gebiet der Preisbildung wurden Kollektivorganen der Binnenschifffahrt und des Straßengüterverkehrs zwar umfassende Rechte gegeben, was tendenziell Umstellungsvorgänge begünstigt. Andererseits fördert jedoch kollektivistische Preisbildung nicht gerade notwendige Anpassungsprozesse. Das zeigen jahrzehntelange Erfahrungen mit Kartellen aller Art. Der Gesetzgeber hat obendrein noch die Preise, die Kollektivorgane künftig festlegen werden, von vornherein als marktgerecht bezeichnet. Damit hat er der Bundesregierung ihre wettbewerbspolitische Aufsichtspflicht auf diesem Gebiet genommen und ihr eine Schlafmütze aufgestülpt. Von einer in die Zukunft weisenden Linie der Verkehrspolitik kann bei einem solchen Rückfall in ein *laissez-faire*-Denken nicht gesprochen werden.

Es ist zweckmäßig, den bisher verfolgten verkehrspolitischen Kurs mit den Zielen zu konfrontieren, die in der Regierungserklärung genannt worden sind. Von hier aus lassen sich Leitlinien einer neuen Verkehrspolitik auf lange Sicht entwickeln. Fortsetzung der eingeleiteten Reformen, umfassende Planung der Verkehrspolitik unter verstärkter Heranziehung der Verkehrswissenschaft und »liberalere Verkehrswirtschaft«: das sind wohl die wichtigsten Orientierungspunkte, die Bundeskanzler *Brandt* im verkehrspolitischen Teil seiner Regierungserklärung genannt hat. Mit welchem konkreten Gehalt die so umrissene Zielrichtung gefüllt wird, bleibt zwar abzuwarten. Vieles spricht jedoch dafür, daß damit wesentliche Wandlungen in der verkehrspolitischen Ordnungs- und Prozeßpolitik angekündigt werden. Die Richtung dieser Reformen ist leicht zu erkennen, wenn die wirtschaftspolitischen Passagen der Regierungserklärung herangezogen werden: Deutlicher, als es geschehen ist, hätte sich Bundeskanzler *Brandt* kaum für eine »funktionsfähige marktwirtschaftliche Ordnung« aussprechen können, und er hat hinzugefügt: »Ein wirksamer Wettbewerb nach innen und außen ist und bleibt die sicherste Gewähr für die

Leistungskraft einer Volkswirtschaft«. Besonders nachdrücklich ist ferner die Notwendigkeit einer wachstumsorientierten sektoralen Strukturpolitik betont worden.

Die Verkehrspolitik ist ein Teilbereich der Wirtschaftspolitik. Verkehrspolitik kann nicht isoliert von allgemeinen wirtschaftspolitischen Leitlinien konzipiert und realisiert werden, wenn ein Gegeneinanderregieren von Ressorts, Widersprüche in den Zielsetzungen und sich gegenseitig aufhebende oder sich übermäßig verstärkende Wirkungen wirtschafts- und verkehrspolitischer Maßnahmen verhindert werden sollen. »Umfassende Planung der Verkehrspolitik« bedeutet daher zunächst und vor allem, daß die Wirtschafts- und die Verkehrspolitik besser als bisher aufeinander abgestimmt werden. Es kann wohl kein Zweifel daran bestehen, in welcher Richtung dieser Anpassungsprozeß gehen wird: Schon im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung von 1967 wurde von der »in erster Linie über die Kräfte des Marktes gesteuerten volkswirtschaftlich optimalen Aufgabenteilung« im Güterverkehr gesprochen. Der Hinweis auf eine »liberalere Verkehrswirtschaft« in der Regierungserklärung von Bundeskanzler *Brandt* muß in gleicher Weise verstanden werden.

Welche konkreten Schlüsse sind daraus für die künftige Verkehrspolitik abzuleiten? Die Unternehmer in allen Verkehrszweigen müssen künftig ein größeres Maß an Freiheit erhalten, ihre Aktionsparameter selbstverantwortlich zu gebrauchen.

Das bedeutet für die *Kapazitätssteuerung*: Im gewerblichen Fernverkehr mit Lastkraftwagen sind künftig neue Maßstäbe für die Konzessionierung einzuführen. Das Bestreben, den Straßenverkehr mit Rücksicht auf das staatliche Eisenbahnunternehmen einzudämmen, ist mit den Zielen der Wirtschafts- und Verkehrspolitik nicht länger zu vereinbaren. Kraftverkehrsunternehmen, die rentabel arbeiten und die Nachfrage nach Transportleistungen mit den vorhandenen Kapazitäten nicht zu decken vermögen, sollten die Möglichkeit erhalten, weitere Lastzüge im Fernverkehr einzusetzen. Die gegenwärtige Höchstzahl von Konzessionen wäre zunächst in kräftigen Schritten aufzustocken und schließlich aufzuheben. Die Steuerung der Kapazitäten hinge dann allein von der Nachfrage ab, wobei die Konzessionierungsbehörden im wesentlichen nur noch Aufsichtsfunktionen zu erfüllen hätten. Starre Kontingente, die Behörden für längere Zeit fixieren, können den Strukturwandlungen auf den Verkehrsmärkten nicht Rechnung tragen. Hypothetische Bedarfsermittlungen durch Behörden werden stets mangelhaft bleiben.

Für eine solche nachfrageorientierte, flexible und behördlich überwachte Kapazitätssteuerung spricht weiterhin, daß sich starre Kontingente verfassungsrechtlich auf Grund der veränderten wirtschafts- und verkehrspolitischen Zielsetzungen nicht mehr motivieren lassen. Die Europäische Kommission dürfte gleichfalls mit wachsender Intensität darauf dringen, die restriktive Kontingentspolitik in der Bundesrepublik abzubauen. Vor allem aber wird die Beseitigung der Straßengüterverkehrssteuer Reformen erzwingen. Können die Kraftverkehrsunternehmer ihre Kapazitäten nicht beweglich dem Bedarf anpassen, dann wird sich die verladende Wirtschaft selbst den von ihr benötigten Laderaum beschaffen. Nach Aufhebung der unstrittenen Lenkungssteuer, die den Werkfernverkehr diskriminiert, wird der werkeigene Lastwagenverkehr mit Beginn des Jahres 1971 zu einer ernstzunehmenden Konkurrenz. Nur wenn das Transportgewerbe flexibel reagieren kann, wird es sich in diesem Wettbewerb zu behaupten vermögen. Die Hoffnung, dem Werkfernverkehr würden 1971 wieder neue behördliche Fesseln angelegt, könnte sich auf Grund der veränderten verkehrspolitischen Zielsetzungen nur erfüllen, wenn die Bundesregierung ihren eigenen Grundsätzen untreu würde.

Die geplante Einführung kapazitätssteuernder staatlicher Maßnahmen in der Binnenschifffahrt läuft dem neuen Kurs der Verkehrspolitik eindeutig zuwider. Mit der zur Zeit laufenden Abwrackaktion werden strukturelle Schwächen der deutschen Binnenschifffahrt ausgemerzt. Die frischen Erfahrungen der Binnenschiffahrtsunternehmer mit den vergangenen schweren Rezessionsjahren sollten genügen, einen übersteigerten Optimismus in der Hochkonjunktur zu dämpfen und übermäßige Investitionen zu verhindern. Notfalls könnte die Bundesregierung die Geldgeber und die Reedereien nachdrücklich auf die Risiken von Kapazitätserweiterungen in Boomzeiten hinweisen. Nährt die Bundesregierung dagegen die Hoffnung, daß leichtsinnig investierende Unternehmer die nachteiligen Folgen falscher Dispositionen notfalls auf Kunden oder ökonomisch richtig handelnde Konkurrenten abwälzen können, dann darf sich niemand wundern, wenn es zu Fehlinvestitionen kommt. Auch in Brüssel müßte die Bundesregierung auf eine Korrektur der vorgelegten Kapazitätssteuerungspläne dringen. Es wäre unverständlich, wenn die Bundesregierung zwar eine »liberalere Verkehrswirtschaft« ankündigte, zugleich aber die bescheidenen Reste marktwirtschaftlicher Zustände im Verkehr fortschreitend beseitigte.

Auch auf dem Gebiet der *Preispolitik* wären Konsequenzen zu ziehen. Der Preis gehört zu den wichtigsten unternehmerischen Aktionsparametern. Wie soll der einzelne Unternehmer auf Verkehrsmärkten seinen Leistungsvorsprung gegenüber Konkurrenten deutlich sichtbar zum Ausdruck bringen, wie sollen leistungsschwache Unternehmer ausgedehnt werden und wie soll eine Verbesserung und Verbilligung des Leistungsangebotes bewirkt werden, wenn der interne Preiswettbewerb in der Binnenschifffahrt und im Fernverkehr auf der Straße so gut wie vollständig ausgeschaltet ist? Zwar hat der Gesetzgeber 1961 den Verkehrsunternehmern die Möglichkeit eröffnet, anstelle von Festpreisen auch Margentariife einzuführen. Bis auf einige Ausnahmen, vor allem im Baustoffverkehr und — erzwungenermaßen — im Seehafenverkehr, ist es jedoch nicht zur Abkehr vom staatlich garantierten Festpreis gekommen. Da die Unternehmer gegen ihr eigenes Interesse handelten, wenn sie die staatlich geschützten Zwangskartellpreise freiwillig aufgaben, kann auch künftig nicht mit einer wesentlich geänderten Einstellung gerechnet werden.

Die Bundesregierung, die eine »funktionsfähige marktwirtschaftliche Ordnung« erstrebt, wird ihre verkehrspolitischen Entscheidungen nicht allein von den Interessen der Verkehrsunternehmer leiten lassen dürfen. Da nach mehr als acht Jahren die den Preiswettbewerb ausschließenden Festpreise noch immer eindeutig das Feld beherrschen, und da sich daran wegen der eindeutigen Interessenlage nichts Wesentliches ändern wird ist die Bundesregierung aufgerufen, die *Kundeninteressen* wirksamer als bisher zu vertreten. Das gesetzliche Wahlrecht zwischen Fest- und Margenpreisen wäre zu beseitigen; künftig sollten allein Margenpreise zulässig sein. Die für den 1. Januar 1970 angekündigte Erhöhung der Gütertarife gibt bereits vor solchen Gesetzesänderungen die Möglichkeit zum Handeln. Wenn die bisherigen Festtarife zu Mindestpreisen, die beantragten neuen Tarife zu Höchstpreisen erklärt würden, entstünde ein Preisspielraum, innerhalb dessen die Marktpartner — je nach der Marktlage — Preise frei vereinbaren könnten. Dieser zunächst bescheidene Preisspielraum wäre Schritt für Schritt zu erweitern, wobei die Erfahrungen von Stufe zu Stufe sorgfältig auszuwerten wären. Gerade die gegenwärtige Hochkonjunktur und die Übernachfrage nach Transportraum eröffnen den Verkehrsunternehmern gute Chancen, über den Mindestpreisen liegende Entgelte durchzusetzen.

Die vorsichtige Auflockerung der Festpreise im Güterverkehr würde in Verbindung mit einer flexiblen, nachfrageorientierten Kapazitätsregulierung das Entstehen von Kraftverkehrsunternehmen mit optimaler Größe wesentlich fördern. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsgewerbes würde steigen. Im Hinblick auf zwei Ereignisse liegt eine höhere Leistungskraft im eigenen Interesse der Verkehrsunternehmer. Erstens kann nicht damit gerechnet werden, daß der werkeigene Straßenfernverkehr nach dem Auslaufen der Güterkraftverkehrssteuer erneut steuerlich diskriminiert wird. Es drohte dem Verkehrsgewerbe dann ein fortschreitender Verdrängungsprozeß, falls die Eigenproduktion von Verkehrsleistungen rationeller und billiger wäre als die Versorgung über den Markt. Zweitens müssen sich die deutschen Verkehrsunternehmer darauf einstellen, daß es innerhalb der EWG auf die Dauer keine Festpreise für Verkehrsleistungen geben wird, auch nicht auf nationalen Märkten.

Der Standardeinwand gegen eine allmähliche Beseitigung strukturkonservierender Wettbewerbsbeschränkungen lautete bisher stets, daß zunächst alle wettbewerbsverzerrenden staatlichen Interventionen beseitigt werden müßten. Wegen der nach wie vor erheblichen Meinungsverschiedenheiten über derartige Wettbewerbsverzerrungen — jeder Verkehrszweig fühlt sich seinen Konkurrenten gegenüber benachteiligt — ist mit einheitlichen Auffassungen in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Wesentliche Schritte zur Beseitigung unterschiedlicher Startchancen sind überdies in den letzten Jahren getan worden. Was noch an Wettbewerbsverzerrungen geblieben ist, rechtfertigt keinesfalls weiteren verkehrspolitischen Immobilismus. Da staatlich verordnete Wettbewerbsbeschränkungen die unternehmerische Aktivität in den einzelnen Verkehrszweigen ganz unterschiedlich beeinträchtigen, würde gerade der Abbau staatlicher Interventionen wesentlich zur Angleichung der Startbedingungen beitragen.

Mehr und mehr schält sich ferner heraus, daß den *Wegeabgaben* keineswegs die wesentliche verkehrspolitische Rolle zukommt, die ihnen lange Zeit hindurch beigemessen wurden. Sind Verkehrswege gebaut, dann liegt es im gesamtwirtschaftlichen Interesse, wenn sie ökonomisch optimal (nicht zu verwechseln mit maximal) genutzt werden, selbst wenn die erhobenen Wegeabgaben die volle Verzinsung und Amortisation des Kapitals nicht gestatten. Hypothetische Berechnungen darüber, wie hoch Schiffsabgaben eigentlich sein müßten, damit die Gesamtkosten vorhandener Wasserstraßen gedeckt werden, sind für Entscheidungen über Wegeabgaben unerheblich. Es wäre töricht, kostendeckende Wasserstraßenabgaben festzusetzen, wenn damit jeglicher Verkehr unterbunden würde, was zur vorzeitigen Entwertung umfangreicher Investitionen führte. Man kann auch schwerlich die Verkehrsunternehmer heute dafür büßen lassen, daß staatliche Stellen früher Fehlinvestitionen beschlossen haben oder weiterhin beschließen. Es kommt also darauf an, die Schiffsabgaben so zu bemessen, daß zumindest die laufenden Ausgaben für die Wasserstraßen gedeckt werden. Gelingt das nicht, dann sollten die für Verkehrszwecke notwendigen Betriebs- und Unterhaltungsausgaben eingespart und die betreffenden Wasserstraßen für den Verkehr geschlossen werden. Wettbewerbsverzerrungen bestehen nur insoweit, als die geltenden Schiffsabgaben unter dem die optimale Nutzung herbeiführenden Preis liegen. Die gleichen Maßstäbe müssen auch für die Wegeentgelte der anderen Verkehrszweige gelten. Die sogenannte *Wegekostendiskussion* wird bisher zum Teil unter falschen Vorzeichen geführt.

Die Schlussfolgerung für das Problem der Wettbewerbsverzerrungen lautet, daß von den gegenwärtig gültigen Wegeabgaben aller Voraussicht nach keine wesentlichen Fehlen-

kungen bewirkt werden. Die Hoffnung, mit geschickten Kostenrechnungen der unliebsamen Konkurrenz prohibitiv hohe Wegeabgaben aufhalsen zu können, wird stets ein Wunschtraum bleiben, ökonomisch rationales Handeln des Gesetzgebers unterstellt. Kapitalverluste in Höhe von vielen Milliarden wären die Folge, wenn der Gesetzgeber ökonomischen Erwägungen zuwiderhandelte.

Fehlinvestitionen der Vergangenheit können nicht ungeschehen gemacht werden. Um so wichtiger ist es, wenigstens künftig neue Kapitalfehlleitungen zu verhindern. Das Bundesverkehrswegeprogramm, das Bundesverkehrsminister Leber bereits früher angekündigt hat und an dem gearbeitet wird, könnte wesentliche Fortschritte bringen. Umfassende verkehrspolitische Planung, ausgehend von übergeordneten gesamtwirtschaftlichen Aspekten, ist gerade bei Entscheidungen über Investitionen in Verkehrswegen dringend erwünscht.

Das weitverbreitete Denken in voneinander isolierten Teilbereichen erschwert einstweilen eine koordinierte Planung. Die gegenwärtige Gliederung des Bundesverkehrsministeriums in »Verkehrsträger-Abteilungen« begünstigt diese Einstellung und fördert zugleich den Interessenteneinfluß auf die Exekutive. Es ist menschlich verständlich, daß sich einzelne Beamte in den »Verkehrsträger-Abteilungen« bewußt oder unbewußt mit den Interessen des von ihnen betreuten Verkehrszweigs identifizieren. Als Erfolg erscheint in dieser Sicht, was dem »eigenen« Verkehrszweig nützt, nicht dagegen, was der Leistungskraft des Verkehrssystems als Ganzes förderlich ist.

Die Zersplitterung von Entscheidungsbefugnissen führt ferner dazu, daß über die Priorität von Wegeinvestitionen nach unterschiedlichen Maßstäben geurteilt wird. Zudem hat sich erwiesen, daß scharfer politischer Druck auf den entscheidenden Minister zu positiven Entscheidungen über Projekte führen kann, die auf Fehlinvestitionen in Milliardenhöhe hinauslaufen. Diese Erfahrung wirkt wie eine Einladung, immer neue Fehlinvestitionen politisch zu erzwingen. Gefälligkeitspolitik, die punktuell auf bestimmte Reizschwellen reagiert, ist alles andere als geplante Verkehrspolitik.

Die angestrebte wachstumsfördernde Branchenstrukturpolitik wird sich nur dann realisieren lassen und Wettbewerbsverzerrungen werden nur dann zu vermeiden sein, wenn an Verkehrswegeinvestitionen künftig einheitliche Maßstäbe angelegt werden. Nach der neuen Bundeshaushaltsordnung, die am 1. Januar 1970 in Kraft tritt, sind für größere Investitionen des Bundes künftig *Kosten-Nutzen-Untersuchungen* anzustellen. Solche Kosten-Nutzen-Analysen eröffnen nicht nur die Möglichkeit, die Dringlichkeit von konkurrierenden Projekten zu vergleichen. Sie geben dem Bundesverkehrsminister auch ein Instrument in die Hand, sich erfolgreich gegen gesamtwirtschaftlich nicht vertretbare Interessentenwünsche zu wehren. Nochmals sei auf die bedenklichen Verzerrungen des Wettbewerbs verwiesen, die entstünden, wenn Fehlinvestitionen künftig nicht energisch unterbunden werden.

Kosten-Nutzen-Analysen werden weiterhin die Möglichkeit geben, die Dringlichkeit von Verkehrsinvestitionen des Bundes, der Länder und der Gemeinden miteinander zu vergleichen. Die Verkehrsnot in den Städten haben ein Ausmaß angenommen, das für eine sehr hohe Priorität städtischer Verkehrsinvestitionen spricht. Manche Fernstraßenpläne dürften im Vergleich dazu weit weniger dringlich sein. Ein integriertes Investitionsprogramm für Bund, Länder und Gemeinden, das den unterschiedlichen Dringlichkeiten von Verkehrsinvestitionen Rechnung trägt, wäre daher hochherwünscht.

Welche Rückwirkungen auf die Deutsche Bundesbahn wären von den skizzierten ver-

kehrspolitischen Leitlinien zu erwarten? Für die Leitung der Deutschen Bundesbahn bedeutet die in der Regierungserklärung angekündigte neue Verkehrspolitik eine unternehmerische Bewährungsprobe. Wenn alle Verkehrsunternehmer ein gleiches Maß an Bewegungsfreiheit erhalten, wird sich zeigen, wer die begrenzte Wettbewerbsfreiheit unter staatlicher Aufsicht erfolgreich zu nutzen versteht. Die Ausgangslage der Deutschen Bundesbahn ist dabei keineswegs günstig. Es ist ein Alarmzeichen ersten Ranges, daß die Bundesbahn auch im Hochkonjunkturjahr 1969 mit einem hohen Verlust abschließt, während sonst überall in der Wirtschaft glänzend verdient wird. Auch wenn berücksichtigt wird, daß die Bundesbahn für einige unrentable, aber aus politischen Gründen von ihr geforderte Leistungen einstweilen keine hinreichenden Ausgleichszahlungen erhält, muß von einer Fehlallokation von Produktionskräften gesprochen werden. Trotz erfreulicher Erfolge ihrer energischen Rationalisierungsbemühungen steht die Deutsche Bundesbahn noch vor tiefgreifenden weiteren Umstellungs- und Anpassungsprozessen. Die jährliche Produktivitätssteigerung je Beschäftigtenstunde ist bei der Bundesbahn im langjährigen Durchschnitt erheblich hinter den Vergleichszahlen für andere Gewerbezweige zurückgeblieben. Wegen des außerordentlich hohen Anteils der Personalkosten an den Gesamtkosten wiegt der relativ geringe Produktivitätszuwachs bei der Bundesbahn besonders schwer. Hier vor allem müssen weitere Reformen ansetzen. Die Verminderung des Personalbestandes, verstärkter Übergang zu arbeitssparenden Produktionsmethoden und Schließung von Betriebsteilen, die langfristig mehr Ausgaben verursachen als Einnahmen erbringen, erscheinen deshalb dringlich. Ohne nachhaltige Unterstützung der Bundesregierung, auch in Form der Kapitalbereitstellung, wird sich diese Aufgabe nicht lösen lassen.

Bundeskanzler *Brandt* hat eine umfassende Planung der Verkehrspolitik unter verstärkter Heranziehung der *Verkehrswissenschaft* als notwendig bezeichnet. Daß diese Ankündigung Wissenschaftler erfreut, die ihr Metier nicht um seiner selbst willen betreiben, sondern zur Verbesserung bestehender Zustände im Hinblick auf politisch vorgegebene Zielfunktionen beitragen wollen, ist verständlich. An dieser Stelle erscheint hierzu ein kurzes Wort angebracht. Die wissenschaftliche Beratung politischer Instanzen unterliegt Regeln, die beide Seiten beachten sollten. Wenn politische Instanzen ökonomisch zwingende Überlegungen – überspitzt formuliert – als unerheblich beiseiteschieben, ist wirtschaftswissenschaftlicher Rat überflüssig. Die Wissenschaftler ihrerseits haben zu beachten, daß triftige politische Gründe gebieten können, von der ökonomisch zweckmäßigen Lösung abzuweichen. Von einer wissenschaftlich fundierten praktischen Verkehrspolitik wird freilich nur dann gesprochen werden können, wenn die politischen Instanzen Abweichungen von schlüssigen ökonomischen Ratschlägen hinreichend begründen. Das Gewicht der politischen Argumente hätte dabei mit der Höhe ökonomischer Einbußen Schritt zu halten.

Die Zusammenarbeit zwischen Politikern und Wirtschaftswissenschaftlern kann gerade bei der Planung des Einsatzes verkehrspolitischer Instrumente besonders fruchtbar sein. Dasselbe gilt für die nachträgliche Erfolgskontrolle des Mitteleinsatzes. Diese Erfolgskontrolle ist ein integrierender Bestandteil jeder rationalen Verkehrspolitik. Ein ständiger vertrauensvoller Meinungsaustausch zwischen Politikern und Wissenschaftlern ist hierbei notwendige Voraussetzung für den Erfolg der Beratung. Weder sind die verkündeten verkehrspolitischen Ziele in der Regel konkret genug, noch ist die Rangordnung der Einzelziele deutlich genug erkennbar, als daß ohne klärende Aussprachen für den Politiker befriedigende wissenschaftliche Entscheidungshilfen gegeben werden könnten. Wäh-

rend der Ausarbeitung wissenschaftlicher Empfehlungen sollten sich Verkehrswissenschaftler und Verkehrspolitiker daher gleichermaßen um intensive Kontakte bemühen.

Als Ergebnis sind insbesondere folgende Punkte festzuhalten:

1. Die von Bundeskanzler *Brandt* angekündigten Ziele, nämlich wachstumsorientierte Branchenstrukturpolitik und Übergang zu einer »liberaleren Verkehrswirtschaft«, werden zu wesentlichen Wandlungen der Verkehrspolitik führen müssen, wobei unterstellt ist, daß die genannten Ziele wirklich ernstgemeint sind.
2. »Liberalere Verkehrswirtschaft« heißt: größerer Handlungsspielraum für die Marktpartner und Abbau wettbewerbsbeschränkender staatlicher Interventionen.
3. Mehr Handlungsspielraum für die *Nachfrager* nach Verkehrsleistungen bedeutet vor allem zweierlei: Die freie Wahl des Transportmittels muß gewährleistet bleiben; staatliche Transportverbote für bestimmte Güter oder Strecken sind kein geeignetes Instrument der neuen Verkehrspolitik. Außerdem muß den Kunden ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eigenproduktion von Verkehrsleistungen eröffnet werden; das heißt Aufhebung der Sondersteuer für den Werkfernverkehr mit Lastwagen.
4. Mehr Handlungsspielraum für die *Anbieter* von Verkehrsleistungen bedeutet in erster Linie, daß die staatlichen Beschränkungen der unternehmerischen Preis- und Kapazitätspolitik aufzulockern sind.
5. Der Übergang zu einer »liberaleren Verkehrswirtschaft« kann nicht von heute auf morgen vollzogen werden. Es empfiehlt sich daher, einen *verkehrspolitischen Stufenplan* aufzustellen, der Schritt für Schritt zu der gewünschten Marktordnung hinführt, die staatliche Aktivität transparent macht und die unvermeidlichen Friktionen dadurch vermindert.
6. Die Wahlmöglichkeit zwischen staatlich vorgeschriebenen Festpreisen und Margenpreisen wäre zu beseitigen. Künftig sollten zwingend Höchst- und Mindestpreise vorgeschrieben werden, wobei der Preisspielraum in Stufen auszuweiten wäre.
7. Die derzeit bestehenden Kapazitätsbeschränkungen im gewerblichen Straßengüterfernverkehr wären Schritt für Schritt aufzulockern mit dem Ziel einer nachfrageorientierten Steuerung der Kapazitäten unter behördlicher Überwachung.
8. Die Deutsche Bundesbahn muß im gleichen Ausmaß wie ihre Konkurrenten unternehmerische Bewegungsfreiheit erhalten — nicht nur auf dem Papier. Der hohe Block der Personalausgaben wird durch Personaleinsparungen und Verzicht auf unrentable Dienste — soweit nicht von Staats wegen gewünscht und finanziell abgedeckt — wesentlich gesenkt werden müssen.
9. Die noch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen können nicht mehr als ernsthaftes Hindernis für den Übergang zu einer »liberaleren Verkehrswirtschaft« bezeichnet werden. Die wohl bedrohlichste Wettbewerbsverzerrung sind zur Zeit Fehlinvestitionen in Verkehrswegen. Kosten-Nutzen-Analysen, die es erlauben, konkurrierende Investitionsprojekte nach Dringlichkeiten einzustufen, sind ein Mittel, politische Pressionen auf den entscheidenden Minister zugunsten einzelner — oft nicht vor-dringlicher — Projekte abzuwehren.
10. Wegeabgaben können nicht durch Vollkostenrechnungen ermittelt werden. Vielmehr müssen die Wegeabgaben eine optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsnetze ermöglichen. Für Fehlinvestitionen staatlicher Instanzen dürfen nicht die Wegebenutzer finanziell verantwortlich gemacht werden.

Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte im Verkehr mit deutschen Seehäfen

VON DR. K.-O. KONOW, FRANKFURT

I. Einführung

Durch die 78. Verordnung zur Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. 6. 1969¹⁾ und durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 19. 6. 1969²⁾ sind Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte im Verkehr mit den deutschen Seehäfen unter bestimmten Voraussetzungen für zulässig erklärt worden. Die Neuregelung verdient besondere Beachtung. Sie bedeutet eine — wenn auch nur begrenzte — Lockerung des bisher das Frachtrecht beherrschenden Tarifzwangs, der vertragliche Vereinbarungen unter den am Frachtgeschäft Beteiligten über die Beförderungsentgelte grundsätzlich nur im Rahmen der durch die zuständigen staatlichen Organe erlassenen oder von ihnen genehmigten Tarife erlaubte³⁾. Mit den neuen Vorschriften ist die Handlungsfreiheit der Verloader und der Frachtführer in den Seehafenverkehren erweitert und die staatliche Einflußnahme auf diesem Teilgebiet der Verkehrswirtschaft eingeschränkt worden.

Unmittelbarer Anlaß für die Zulassung der Sonderabmachungen waren — wie sich schon aus der Begrenzung der Verkehre ergibt — die besonderen Wettbewerbsverhältnisse der deutschen Seehäfen. Ziel der Neuregelung ist es, Möglichkeiten dafür zu schaffen, daß die Frachtvorteile für Sendungen von und nach den belgischen und den niederländischen Häfen auf Grund nationaler Regelungen ausgeglichen werden können⁴⁾. Bezeichnend ist dabei, daß zum Ausgleich der Benachteiligung der deutschen Seehäfen die bestehenden weitgehenden Ausnahmetarife nicht für ausreichend gehalten wurden und daß auch nicht der Versuch gemacht worden ist, durch Einflußnahme auf die Verkehrsträger unter Aufrechterhaltung des Tarifzwanges noch weittragendere Ausnahmetarife durchzusetzen. Die Einführung von Sonderabmachungen im Verkehr mit den Seehäfen zeigt, daß die Preisermäßigungen in Tarifform als unzulänglich gewertet worden sind, weil sie den Verkehrsunternehmern und den Verladern nicht in ausreichendem Maße die Flexibilität und die Anpassungsfähigkeit gewähren, die der Seehafenwettbewerb erfordert.

Es wäre aber verfehlt, die Zulassung der Sonderabmachungen nur begrenzt aus der Sicht der besonderen Situation der deutschen Seehäfen zu erfassen. Die Lockerung des Tarifzwanges liegt in der verkehrspolitischen Gesamtentwicklung. Von verschiedenen

¹⁾ Vgl. BGBl. 1969 II, S. 1229.

²⁾ Vgl. BGBl. 1969 I, S. 557.

³⁾ Vgl. dazu Konow, K.-O., Die Möglichkeiten freier Vereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg. (1965), S. 12 f.; ders., Sondereinbarungen im Eisenbahnfrachtrecht, in: Der Betrieb, 22. Jg. (1969), S. 1447 f.

⁴⁾ Vgl. Hemming, K., Sechstes Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG), in: Der Betrieb, 22. Jg. (1969), S. 1445 f.

Seiten⁵⁾, bezeichnenderweise insbesondere auch vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn⁶⁾, ist in der Vergangenheit die Zulassung freier Vereinbarungen über die Beförderungsentgelte wiederholt gefordert worden. Eine größere Freiheit der Verkehrsunternehmer in der Gestaltung ihrer Preise steht zudem im Einklang mit der bis vor einigen Jahren einigermaßen konsequent und seit dem Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968–1972 mit Einschränkungen vertretenen staatlichen Verkehrspolitik, die auch die Verkehrswirtschaft an eine mehr nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen ausgerichtete Ordnung heranführen will. Die Einführung der Sonderabmachungen im Verkehr mit den deutschen Seehäfen muß hiernach als ein erster Schritt in Richtung auf eine grundsätzliche Neuordnung der Preisbildung im Verkehr gewertet werden, der weitere Maßnahmen erwarten läßt. Sie verdient daher eine eingehende kritische Würdigung.

II. Der Inhalt der Neuregelung über die Sonderabmachungen

1. § 6 (3) EVO

Nach § 6 (3) Satz 1 EVO in der durch die Verordnung vom 26. 6. 1969 geänderten Fassung kann die Eisenbahn mit dem Absender für die Beförderung von Gütern von und nach deutschen Seehäfen, die über See eingeführt worden sind oder die über See ausgeführt werden, ohne Bindung an die Tarife Entgelte schriftlich vereinbaren. Solche Sonderabmachungen sind nach § 6 (3) Satz 2 EVO aber nur zulässig, a) wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere wenn der Wettbewerb eine Sonderabmachung erfordert oder wenn die Sonderabmachung für eine gewisse Dauer getroffen wird und b) wenn die Sonderabmachung eine Gütermenge von mindestens 500 t in 3 Monaten umfaßt und c) wenn die Sonderabmachung das finanzielle Betriebsergebnis der Eisenbahn erhält oder verbessert.

2. § 22 a GüKG

Die neuen Regelungen des Güterkraftverkehrsgesetzes über die Sonderabmachungen weichen von denen der Eisenbahnverkehrsordnung bezüglich der Zulässigkeitsvoraussetzungen in einigen wesentlichen Punkten ab. Gemäß § 22 a (1) GüKG sind im Güterkraftverkehr mit deutschen Seehäfen Sonderabmachungen nur zulässig, 1. wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, insbesondere, wenn der Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrswegen oder Verkehrsträgern eine Sonderabmachung erfordert und ihm durch einen Wettbewerbsstarif nicht Rechnung getragen wird, und 2. wenn die Sonderabmachung eine Gütermenge von mindestens 500 t in 3 Monaten in derselben Verkehrsverbindung oder für denselben Urversender

⁵⁾ Vgl. *Hamm, W.*, Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Heidelberg 1964, mit weiteren Nachweisen; aus neuer Zeit ist auf den *Müller-Hermann-Plan* hinzuweisen, vgl. Bundestags-Drucksache V, Nr. 2524, S. 12.

⁶⁾ Vgl. Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der Deutschen Bundesbahn, in: Die Bundesbahn, 33. Jg. (1959), S. 362 (366); Beiträge aus der Sicht des Bundesbahn-Vorstandes zu einem vom Herrn Bundesminister für Verkehr vorgesehenen verkehrspolitischen Gesamtprogramm, Schriftenreihe »Die Bundesbahn« Nr. 15, Darmstadt 1968, S. 35.

oder für denselben Empfänger umfaßt und 3. wenn die Sonderabmachung das finanzielle Betriebsergebnis des Unternehmers erhält oder verbessert. Ergänzend ist in § 22 a (2) GüKG eine Verpflichtung des Unternehmers festgelegt, die Sonderabmachung unverzüglich nach ihrem Abschluß der Bundesanstalt für Güterfernverkehr mitzuteilen, und zwar unter Vorlage der Sonderabmachung und aller Unterlagen, die den Abschluß sowie die vereinbarten Beförderungsentgelte rechtfertigen. Die Bundesanstalt hat dann die ihr angezeigte Sonderabmachung gemäß § 24 GüKG ihrerseits unverzüglich mit den wesentlichen Daten im Verkehrsblatt zu veröffentlichen.

Abweichend von den Regelungen in der Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt § 22 a (3) GüKG weiter, daß die Sonderabmachungen spätestens drei Monate nach Inkrafttreten eines Wettbewerbsstarifs — Fall Absatz 1 Nr. 1 — unwirksam werden. Schließlich kann der Bundesminister für Verkehr gemäß § 22 a (4) GüKG in Fällen von Marktstörungen den Abschluß von Sonderabmachungen von seiner Genehmigung abhängig machen⁷⁾.

III. Zur Anwendbarkeit und rechtlichen Problematik der Regelungen über die Sonderabmachungen

1. Zur Frage der Praktikabilität

Schon ein kurzer Überblick über die neuen Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung und des Güterkraftverkehrsgesetzes bezüglich der Sonderabmachungen im Seehafenverkehr läßt Zweifel aufkommen, ob das Ziel, in diesen Verkehren zu einer wettbewerbsbestimmten Preisgestaltung zu kommen, indem an die Stelle mehr oder weniger starrer Preisfestsetzungen in den Tarifen die Möglichkeit gesetzt wird, die Preise zwischen Frachtführer und Verloader frei auszuhandeln, erreicht worden ist. Der Abschluß von Sonderabmachungen ist an derart umfassende materielle, aber auch an formelle Voraussetzungen geknüpft, daß die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit der Beteiligten weitgehend eingeschränkt, zumindestens jedoch maßgeblich behindert wird. An die Stelle der Tarifgebundenheit ist die Bindung an neue gesetzliche Bestimmungen getreten, die im einzelnen, dabei aber teilweise mit recht vagen Begriffen festlegen, wann eine Sonderabmachung geschlossen werden darf. Ein Güterkraftverkehrsunternehmer muß beispielsweise, bevor er einem Verloader ein Preisangebot unterbreitet, erst einmal prüfen, was sich die zuständige Tarifkommission bei der Aufstellung des Tarifs, von dem mit der Sonderabmachung abgewichen werden soll, gedacht oder nicht gedacht hat; denn die Sonderabmachung ist nur zulässig, wenn Umstände vorliegen, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind. Er muß sich, damit die Sonderabmachung Bestand hat, vom Kunden eine bestimmte Gütermenge zusagen lassen. Darüberhinaus muß er das finanzielle Betriebsergebnis im einzelnen vorkalkulieren und alles dies der Bundesanstalt für Güterfernverkehr zur Veröffentlichung anzeigen, deren Aufgabe es

⁷⁾ § 22 a (4) GüKG lautet: Ist der Markt für die Beförderung bestimmter Güter in bestimmten Verkehrsverbindungen gestört, so kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates bestimmen, daß in diesen Fällen der Abschluß von Sonderabmachungen längstens für die Dauer eines Jahres der vorherigen Genehmigung des Bundesministers für Verkehr bedarf. Der Markt gilt insbesondere dann als gestört, wenn die durchschnittliche Höhe der während eines Kalenderjahres erhobenen Beförderungsentgelte nicht ausreicht, um die Rentabilität eines ordnungsgemäß geführten und normal beschäftigten Verkehrsunternehmens zu gewährleisten.

ist, ihn zu überwachen. In besonderen Fällen muß er sogar die vorherige Genehmigung des Bundesministers für Verkehr für die Sonderabmachung einholen. Alle diese Regelungen tragen dem Erfordernis schneller, wettbewerbsnaher Unternehmensentscheidungen in keiner Weise Rechnung. Sie wirken der Erreichung des Zieles der Verbesserung der Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen durch größere Gestaltungsfreiheit der Unternehmer bei der Preisbildung anstelle des Zwangs mehr oder weniger dekretierter Tarife geradezu entgegen und widersprechen nicht zuletzt auch dem im kaufmännischen Leben allgemein beachteten Grundsatz, daß Preiskalkulationen im Wettbewerb nicht zum Vertragsgegenstand gemacht und Preisabsprachen mit den Kunden schon gar nicht »unverzüglich« der Konkurrenz im zuständigen Ministerialblatt mitgeteilt werden. Es ist daher damit zu rechnen, daß von den Möglichkeiten, Sonderabmachungen abzuschließen, schon aus Gründen der Praktikabilität nur zurückhaltend Gebrauch gemacht wird.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, daß der Eisenbahnverkehr und der Güterkraftverkehr bezüglich der Sonderabmachungen ungleich behandelt worden sind. Ein Vergleich der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung und des Güterkraftverkehrsgesetzes macht deutlich, daß für den Güterkraftverkehr weitgehendere Beschränkungen gelten. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Mitteilungspflichten. Aber auch im Wortlaut gleiche Regelungen wie die Festlegung der Mindestmengen wirken sich ungleich aus. Es liegt auf der Hand, daß die Deutsche Bundesbahn die Gütermenge von 500 t leichter erreichen kann als ein Güterkraftverkehrsunternehmen mit einem oder zwei Lastkraftwagen.

2. Die rechtlichen Auswirkungen der neuen Bestimmungen

a) Rechtspolitische und gesetzestechnische Bedenken

Sonderabmachungen über Beförderungsentgelte zwischen Frachtführern und Verladern sind privatrechtliche Verträge oder Vertragsabsprachen. Dadurch, daß der Gesetzgeber ihre Zulässigkeit von weitreichenden, zum Teil wenig faßbaren Voraussetzungen abhängig gemacht hat, wird die Möglichkeit unwirksamer Sonderabmachungen geradezu heraufbeschworen. Liegt nämlich auch nur eine der zahlreichen Gültigkeitsvoraussetzungen nicht vor, so ist die Sonderabmachung gemäß § 134 BGB wegen Gesetzesverstoßes nichtig. Da die Voraussetzungen auf objektive Tatbestände abstellen, das subjektive Erkenntnisvermögen der Vertragspartner dagegen nicht berücksichtigt wird, müssen die Regelungen zu rechtlichen Unsicherheiten führen. Stellt sich etwa nachträglich entgegen den Vorstellungen und Erwartungen der Vertragspartner heraus, daß der Tarif doch schon die besondere Wettbewerbssituation, der durch die Sonderabmachung Rechnung getragen werden sollte, erfaßt hat, daß die Gütermenge nicht erreicht wird oder daß sich das Betriebsergebnis des Verkehrsunternehmers entgegen seiner Vorkalkulation durch die Sonderabmachung verschlechtert hat, so hat die Sonderabmachung keinen Bestand. Es erscheint rechtspolitisch und gesetzestechnisch bedenklich, wenn das öffentliche Interesse an einer verkehrspolitisch erwünschten Preisgestaltung dadurch durchgesetzt wird, daß die Tatbestände, die bisher im öffentlich-rechtlichen Tarifsetzungs- oder Tarifgenehmigungsverfahren von staatlichen Organen nachgeprüft worden sind, zu Gültigkeitsvoraussetzungen für das private Rechtsgeschäft erhoben werden und damit die Verantwortung vom Staat auf die Vertragspartner abgewälzt wird. Wird eine staatliche Einflußnahme auf die Preisgestaltung und eine Überwachung der Preisfestsetzungen für erforderlich

gehalten, so kann es im Interesse der Rechtsklarheit nur zwei Möglichkeiten geben: Preisfestsetzungen in staatlich erlassenen oder genehmigten Tarifen oder Genehmigungszwang für die privaten Rechtsgeschäfte. Im übrigen hat der Grundsatz der Vertragsfreiheit im Rahmen der bürgerlichen Rechtsordnung zu gelten, denn die am Wirtschaftsleben Beteiligten brauchen keinen Vormund und können ihre Interessen am besten selbst beurteilen und vertreten.

b) Sonderabmachung und Beförderungsvertrag

Ist eine Sonderabmachung nichtig, weil die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind, so ergibt sich die Frage, ob der Beförderungsvertrag gleichwohl Bestand und welches Entgelt gegebenenfalls der Verlader dem Verkehrsunternehmer zu entrichten hat. Bei streng formalistischer Anwendung der gesetzlichen Vorschriften müßte in diesen Fällen der gesamte Frachtvertrag als nichtig angesehen und das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Absender nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über die un gerechtfertigte Bereicherung abgewickelt werden⁸⁾. Diese Auslegung würde jedoch unberücksichtigt lassen, daß die Regelungen über die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr nur Ausnahmen vom Tarifzwang bedeuten, daß alle Beförderungsvorgänge grundsätzlich den Tarifen unterworfen bleiben und daß sich gesetzwidrige Sonderabmachungen daher der Sache nach als tarifwidrige Sonderabmachungen darstellen und auch aus diesem Grunde wie tarifwidrige Sonderabmachungen rechtlich zu beurteilen sind. Sonderabmachungen, die nach § 6 (3) EVO oder § 22 a GüKG unzulässig sind, berühren daher die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages nicht. Die Beförderungsentgelte und Nebengebühren sind auch in diesen Fällen demnach nach dem Tarif zu berechnen⁹⁾.

Für die Praxis wirkt sich die Regelung über die Sonderabmachungen mit ihren engen Zulässigkeitsvoraussetzungen dahin aus, daß die Verlader einseitig das Risiko des rechtlichen Bestandes der Preisabsprachen tragen müssen. Sie bleiben an den Beförderungsvertrag unter allen Umständen gebunden, müssen aber im Falle der Nichtigkeit der Sonderabmachung dem Unternehmer sogar das volle tarifliche Entgelt bezahlen. Dadurch, daß die Erhaltung oder Verbesserung des finanziellen Betriebsergebnisses des Unternehmers selbst zur Gültigkeitsvoraussetzung der Sonderabmachung erhoben worden ist, hat der Verkehrsunternehmer sogar eine uningeschränkte Ertragsgarantie erhalten. Wird sein Betriebsergebnis durch den mittels Sonderabmachung gewonnenen Verkehr positiv beeinflusst, so gilt die Preisabsprache. Trifft dies nicht zu, so bekommt er das höhere tarifmäßige Entgelt. Ähnliche Fälle staatlicher Fürsorge finden sich eigentlich nur noch im Recht zum Schutz Minderjähriger und Unmündiger.

c) Zur Justiziabilität der neuen Bestimmungen

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß, da die Vorschriften über die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr private Rechtsverhältnisse betreffen, in Streitfällen die ordentlichen Gerichte darüber zu befinden haben, ob eine Sonderabmachung gültig ist oder nicht. Vage Begriffe wie »Erforderlichkeit einer Sonderabmachung wegen Wettbewerbs«, »finanzielles Betriebsergebnis« oder »Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht be-

⁸⁾ Vgl. die §§ 812 ff. BGB.

⁹⁾ Vgl. § 6 (4) EVO.

rücksichtigt worden sind«, bereiten nicht nur – wie bereits dargelegt – in der praktischen Anwendung Schwierigkeiten. Sie sind auch nur schwer justizierbar. Was soll ein Richter damit anfangen, wenn beispielsweise als hauptsächliche Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, in § 6 (3) EVO angeführt werden, daß der Wettbewerb eine Sonderabmachung erfordert oder daß die Sonderabmachung für eine gewisse Dauer geschaffen wird? Es bleibt abzuwarten, wie Verlager, Verkehrsunternehmen und Gerichte mit diesem Gemisch aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft fertig werden.

IV. Zur Frage einer weiteren Lockerung des Tarifzwangs

Wenn auch eine kritische Prüfung der neuen Regelungen über die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr zu dem Ergebnis kommen muß, daß die Vorschriften weder rechtlich ausgewogen noch den Belangen der Verkehrswirtschaft entsprechend abgefaßt worden sind, so ist damit nicht gesagt, daß gegen die Lockerung des Tarifzwangs grundsätzliche Bedenken bestehen. Bei der Beurteilung der Frage, inwieweit Beförderungsvorgänge an staatlich überwachte Tarife zu binden sind, dürfen die Wandlungen der Verkehrswirtschaft in den letzten Jahren nicht außer acht gelassen werden.

Der Tarifzwang, der unmittelbar auf die privatrechtlichen Beförderungsverträge einwirkt, erfüllt zwei Funktionen: Er garantiert die Gleichbehandlung der Frachtkunden und ermöglicht – bei staatlicher Einflußnahme auf die Tarifbildung – als verkehrspolitisches Ordnungsmittel die Durchsetzung oder Berücksichtigung öffentlicher Belange.

Als Mittel zur Gleichbehandlung der Verladerschaft hat der Tarifzwang seine Bedeutung im Laufe der letzten Jahrzehnte immer mehr eingebüßt. Selbst in einer Zeit, in der die staatlichen Eisenbahnen eine faktische Monopolstellung auf dem Verkehrsmarkt hatten und für sie als staatliche Verwaltung der Grundsatz der Gleichbehandlung vorgegeben war, wurden weitreichende Ausnahmen dadurch geschaffen, daß die Eisenbahn fast ohne Einschränkungen Ausnahmetarife aufstellen konnte¹⁰). Mit der Ausbildung neuer Verkehrsträger, insbesondere des Güterkraftverkehrs, und der Anerkennung selbständiger Tarifbildung bei den einzelnen Verkehrsträgern ist die ursprüngliche Zielsetzung, allen Verladern gleiche Beförderungsbedingungen zu geben, endgültig aufgehoben worden. Die Zulassung von Margentariifen durch die Verkehrsänderungsgesetze des Jahres 1961 war der weitere Schritt, der den Übergang vom Verkehrsträgerarif zur vertraglichen Preisabgabe zwischen Verkehrsunternehmen und Verlager einleitete¹¹). Die Zulassung von Sonderabmachungen stellt sich demnach nur als eine konsequente Fortentwicklung des bisherigen Abbaus des Grundsatzes der Gleichbehandlung der Frachtkunden dar.

Fraglich kann es allerdings erscheinen, ob auf den Tarifzwang als staatliches Ordnungsmittel bei dem gegenwärtigen Stand der verkehrspolitischen Entwicklung verzichtet werden kann. Mit dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968–1972 und seiner Verwirklichung in den letzten beiden Jahren ist deutlich gemacht

¹⁰) Vgl. Konow, K.-O., 'Tarifgleichheit und Ausnahmetarife im Eisenbahnverkehr, in: Der Betrieb, 19. Jg. (1966), S. 1877 f.

¹¹) Vgl. Willeke, R., Margentariife – Ein Weg zur Wettbewerbsordnung des Verkehrs?, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 35. Jg. (1964), S. 71 f.

worden, daß nach wie vor und auch in absehbarer Zukunft staatliche Einflußnahmen und Eingriffe zur Ordnung des Verkehrs unabweislich sind¹²⁾. Zu beachten ist jedoch, daß der Tarifzwang nicht das einzige Ordnungsmittel ist und daß der staatlichen Kontrolle der Verkehrspreise keineswegs eine ausschlaggebende Bedeutung bei der Ordnung des Verkehrs zukommt, da der Staat durch andere Ordnungsinstrumente und Maßnahmen die Preisbildung zumindestens mittelbar beeinflussen kann. Hier ist insbesondere auf die Steuergesetzgebung, auf die Möglichkeit des Staates, durch die Konzessionsregelungen für den Güterkraftverkehr das Laderaumangebot zu steuern und damit auch auf die Preise einzuwirken, und nicht zuletzt auf den Umstand hinzuweisen, daß der Staat selbst mit der Deutschen Bundesbahn das weitaus größte Verkehrsunternehmen als Teil der Staatsverwaltung betreibt und durch ihre Unternehmenspolitik maßgeblich auf die Preisgestaltung in der Verkehrswirtschaft Einfluß nehmen kann.

Eine staatliche Gesamtordnung des Verkehrs und eine weitgehende Preisgestaltungsfreiheit in der Verkehrswirtschaft schließen sich nicht aus. Die Lockerung des Tarifzwangs hat zwar zur Folge, daß die unmittelbare staatliche Einflußnahme auf die Preise der einzelnen Verkehrsunternehmen — abgesehen von der Deutschen Bundesbahn — zurückgedrängt wird. Da die Möglichkeiten des Staates zur globalen Steuerung und Beeinflussung der Verkehrswirtschaft jedoch nicht berührt werden, ist diese Entwicklung nur zu begrüßen; denn sie fördert unter Wahrung der öffentlichen Interessen das eigenverantwortliche Handeln der Verkehrsunternehmer und wirkt einer Bürokratisierung entgegen.

V. Zusammenfassung

Grundsätzliche Bedenken sind gegen eine Lockerung des Tarifzwangs nicht zu erheben. Die Regelung über die Einführung von Sonderabmachungen im Seehafenverkehr kann jedoch kaum als eine den Belangen der Verkehrswirtschaft entsprechende Fortentwicklung des bisher geltenden Preisbildungsrechts angesehen werden. Richtig ist sicher, daß die Zulässigkeit von Sonderabmachungen zunächst auf bestimmte Verkehrsverbindungen beschränkt worden ist. Die seit Jahrzehnten bestehenden Preisfestsetzungsgrundsätze können nur schrittweise abgebaut werden. Die Aufhebung des Tarifzwangs in der Weise, daß die Gründe, die im öffentlichen Interesse bisher bei der Genehmigung der Tarife berücksichtigt worden sind, weitgehend zu Gültigkeitsvoraussetzungen der privaten Preisabsprachen gemacht werden, muß jedoch als verfehlt erscheinen. Die Gewährung größerer Preisgestaltungsfreiheit hätte gerade bei den Seehafenverkehren deswegen besonders nahe gelegen, weil ihre Auswirkungen mit Sicherheit den deutschen Seehäfen zugute gekommen wären, deren Unterstützung das erklärte Ziel der Neuregelung ist.

¹²⁾ Vgl. *Konow, K.-O.*, Zur künftigen Ordnung des Verkehrs, in: *Die Öffentliche Wirtschaft*, 18. Jg. (1969), S. 58 f.

Der deutsche Flugtourismus im nächsten Jahrzehnt

VON DIPLOM-VOLKSWIRT WOLFGANG SAUER, MÜNCHEN

- I. Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Flugtourismus
 - A. Einführung
 - B. Definitionen und Darstellung der Methode
 - C. Vorhandene Untersuchungen über den Urlaubsreiseverkehr
 - D. Entwicklung von Parametern des Gesamttourismus
 - a) Bevölkerungsentwicklung
 - b) Die (Urlaubs-)Reiseintensität
 - c) Die (Urlaubs-)Reisehäufigkeit
 - d) Anteil der Auslandsreisen an der Gesamtzahl der Reisen (Auslandsanteil).
 - E. Entwicklung von Parametern des Flugtourismus
 - a) Flugzeuganteil
 - b) Anteil der Charterflugreisen (Charteranteil)
 - c) Anteil deutscher Chartergesellschaften am Charterverkehr
 - F. Erläuterung des Modells
- II. Bestimmung der zur Leistungserstellung im deutschen Flugtourismus erforderlichen Kapazität
 - A. Allgemeine Betrachtungen
 - B. Verteilung des Verkehrs über die Reichweite
 - C. Ermittlung einer potentiellen Flotte für den deutschen Flugtourismus

I. Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Flugtourismus

A. Einführung

Der deutsche Flugtourismus gehört seit einigen Jahren zu den Wirtschaftszweigen, die sich eines außerordentlichen Wachstums erfreuen. Er gewinnt von Jahr zu Jahr an Bedeutung und erschließt ständig neue Käuferschichten. Ein kurzer Rückblick mag zeigen, wie jung der Wirtschaftszweig noch ist; im Verlauf der Untersuchung wird sich dann herausstellen, welche Expansion im kommenden Jahrzehnt auf dem Gebiet des Flugtourismus erwartet werden kann. Die seitherige Entwicklung läßt sich in drei Phasen untergliedern: In den Jahren nach der Wiedererlangung der Luftfreiheit im Jahre 1955 wurden in der Bundesrepublik — ähnlich wie im westlichen Ausland schon unmittelbar nach Kriegsende — zahlreiche Unternehmen gegründet, die sich auf dem Gebiet des Flugtourismus betätigten. Reiseveranstalter, die vorher Bahn- oder Omnibusreisen angeboten hatten, gliederten sich Abteilungen für den Flugtourismus an oder es formierten sich Unternehmen, die ausschließlich auf diesem Gebiet des Tourismus tätig wurden. Die Bedarfs-Luftfahrtgesellschaften¹⁾ setzten weitgehend veraltetes Fluggerät

¹⁾ Zum Begriff der Bedarfs-Luftfahrtgesellschaft: Für die im Flugtourismus tätigen Luftverkehrsgesellschaften hat sich noch immer keine einheitliche Bezeichnung herausgebildet. Sie stehen im Gegensatz zu den Gesellschaften, die im öffentlichen Linienluftverkehr tätig sind und werden deshalb oft als Gesellschaften

ein, das z. T. von ausländischen Luftverkehrsgesellschaften gechartert wurde. Diese *Aufbauphase*, die ihr Ende in einer »Reinigungskrise« in den Jahren 1958/59 fand, war gekennzeichnet durch eine große Zahl von Konkursen, die infolge der Unruhe auf diesem Markt einen Vertrauensschwund in der Öffentlichkeit verursachten, dessen Nachwirkungen bisweilen bis in die jüngste Vergangenheit zu spüren waren²⁾. Die folgende *Konsolidierungsphase*, die bis etwa 1962/63 andauerte, ist charakterisiert durch die stetige Ersetzung des veralteten Fluggeräts durch moderne Flugzeuge und durch eine Umstrukturierung der Angebotsseite, auf der erstmals branchenfremde Unternehmen, insbesondere die Versandhäuser, in den Wettbewerb um den Touristen eintreten. Gerade diese Unternehmen haben dazu beigetragen, daß sich im Flugtourismus eine *Expansionsphase* herausgebildet hat, die auch von dem konjunkturellen Rückschlag der Jahre 1966/67, was die Aufkommenszahlen betrifft, relativ wenig beeinflusst worden ist. Die Verstärkung des Wettbewerbs hat zu einer Konzentration im Bereich der Reiseveranstalter und zu Angeboten geführt, die, allen Voraussagen zum Trotz, von Jahr zu Jahr billiger wurden. Die Herausbildung der heutigen Unternehmensstrukturen ist noch nicht lange abgeschlossen; es ist nach Ansicht des Verfassers auch keineswegs sicher, daß auf diesem bilateral-oligopolistischen Markt für das Angebot an Luftverkehrsleistungen durch die Bedarfsgesellschaften und die Nachfrage nach diesen Leistungen durch die Reiseveranstalter eine endgültige oder auch nur dauerhafte Struktur gefunden ist.

Trotz dem beträchtlichen Wachstum im Bereich des Flugtourismus ist der Anteil dieses Zweiges an dem gesamten Tourismus auch heute noch relativ bescheiden: 1962 hatte der Flugtourismus nur einen Anteil von 0,3% an den Inlands- und von 1,8% an den Auslands-Urlaubsreisen³⁾. Im Jahre 1968 dürfte der Anteil des Flugtourismus an den Urlaubsreisen aller Einwohner der Bundesrepublik Deutschland ins Ausland etwa 14% betragen haben. Wenn man die Flugurlaubsreisen ins Ausland auf die Gesamtzahl aller Urlaubsreisen im Inland und ins Ausland bezieht, ergibt sich für das Jahr 1968 auf Grund der Berechnungen des Verfassers ein Anteil von nur 5%.

B. Definitionen und Darstellung der Methode

Für die folgende Darstellung ist es unerlässlich, die benutzten Begriffe zu erläutern und genau abzugrenzen, damit die im Bereich des Fremdenverkehrs oft zu beobachtende Verwendung verschiedener Begriffe mit unterschiedlicher Bedeutung nicht zu Fehl-

des »Gelegenheitsverkehrs« bezeichnet, obwohl der von ihnen durchgeführte Verkehr den Charakter der »gelegentlichen«, d. h. unregelmäßigen Verkehrsbedienung verloren hat. Die Flüge werden meistens in Form von »Flugketten« zu den einzelnen Zielen nach einem – wenn auch nicht öffentlichen – Flugplan durchgeführt und nicht nur bei »Bedarf«. Deshalb gibt es für diese Art des Verkehrs auch den Begriff »Turnussonderflugverkehr« in Anlehnung an den »Turnussonderzugverkehr« der Eisenbahn. Auch der Begriff »Chartergesellschaft« trifft nicht den Kern der Sache, weil »Charter« eine Vertragsart ist, die nicht einem bestimmten Gesellschaftstyp eigen ist. Am treffendsten scheint dem Verfasser der Begriff der »Touristik-Luftverkehrsgesellschaft« zu sein, der die Art des durchgeführten Verkehrs kennzeichnet, aber sprachlich schwerfällig ist. Alle diese Begriffe beziehen sich auf Luftverkehrsgesellschaften, die ausschließlich oder in weitaus überwiegendem Ausmaß im Flugtourismus tätig sind, aber ihre Leistungen nicht dem Endverbraucher, sondern einem Reiseveranstalter anbieten.

²⁾ Vgl. die ausführliche Darstellung über die im Flugtourismus tätigen Unternehmen bei Krüger, E., Der Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des Landes Nordrhein-Westfalen; Frankfurt 1966, S. 33–54 und S. 107–110.

³⁾ Statistisches Bundesamt: Fachserie F, Groß- und Einzelhandel, Gastgewerbe, Fremdenverkehr; Reihe 8: Fremdenverkehr, Sonderbeitrag Urlaubs- und Erholungsreisen 1962, Stuttgart und Mainz 1965, S. 9.

schlüssen führt. Zunächst wird im folgenden der Begriff *Fremdenverkehr* völlig vermieden, weil er nicht nur die Reisen der Inländer, sondern auch die der Ausländer im Inland umfaßt. Darüber hinaus ist in der *Fremdenverkehrsstatistik* eine Trennung der reinen Urlaubs- und Erholungsreisen von den Reisen zu geschäftlichen Zwecken nicht möglich.

Als *Urlaubsreise* gilt gemäß der vom *Statistischen Bundesamt* für den Mikrozensus zugrundegelegten Definition jede Entfernung von der Wohnsitzgemeinde, die nicht dienstlichen, geschäftlichen oder beruflichen Zwecken dient und mindestens fünf Tage dauert; Hin- und Rückreise gelten als *eine* Reise⁴⁾. Die zur Vereinfachung benutzten Begriffe »Urlaubs- und Erholungsreisen« grenzen diesen Tatbestand nicht scharf genug ab. *Urlaub* im arbeitsrechtlichen Sinn ist nur die dem Arbeitnehmer bei Fortzahlung des Arbeitsentgeltes vom Arbeitgeber zu gewährende Arbeitsbefreiung, ist also bei Selbständigen und bei Personen, die nicht im Erwerbsleben stehen, nicht gegeben. Der Begriff *Urlaub* soll jedoch im weitesten Sinn verstanden werden und auch die selbständigen Gewerbetreibenden und Nichterwerbspersonen einbeziehen. *Erholung* andererseits ist nur ein Reisezweck unter mehreren, wenn auch vielleicht der umfassendste. Es gibt aber auch Reisezwecke, bei denen das Erholungsmotiv in den Hintergrund tritt, z. B. bei Bildungs- und Besichtigungsreisen oder bei Besuchsreisen. Allen diesen Reisezwecken gemeinsam ist der »konsumtive Charakter« der Reise, der vom rechtlich fixierten Urlaubsanspruch und dem Reisezweck im einzelnen unabhängig ist. Die Reisen »produktiven Charakters«, also die Dienst- und Geschäftsreisen und alle anderen mit der Erwerbstätigkeit oder dem Beruf in Zusammenhang stehenden Reisen, werden hier ausgeklammert.

Alle Angaben und Überlegungen gehen von der *Gesamtbevölkerung* der Bundesrepublik Deutschland einschließlich West-Berlin aus, wobei jeweils die aus den Vierteljahres- oder Monatsdurchschnitten errechnete Durchschnittsbevölkerung zugrundegelegt wird⁵⁾. Eine altersmäßige Abgrenzung, wie sie von den Markt- und Meinungsforschungsinstituten bei deren stichprobenweisen Erhebungen über die Urlaubsgewohnheiten vorgenommen wird, soll in diesem Zusammenhang vermieden werden. Auf diesen Punkt muß mit besonderem Nachdruck hingewiesen werden, weil in Presseveröffentlichungen in aller Regel die für irgendeine Teilbevölkerung ermittelten Werte als für die Gesamtbevölkerung gültig ausgegeben werden; darin ist entweder eine Nachlässigkeit oder eine Irreführung zu sehen, die zu falschen Schlüssen führen muß. Die auf Grund von Stichprobenerhebungen ermittelten Erkenntnisse wurden, soweit sie sich nur auf eine altersmäßig oder regional abgegrenzte Teilbevölkerung beziehen, auf die Gesamtbevölkerung umgerechnet. Dabei ist sich der Verfasser der Probleme, die sich aus der Umrechnung ergeben, durchaus bewußt. Deshalb wird in einigen Fällen aus den Teilerhebungen lediglich der Trend der Vergangenheitswerte ermittelt und dann auf die Daten für die Gesamtbevölkerung angewandt.

Unter *Flugtourismus* werden hier alle mit dem Flugzeug durchgeführten Urlaubsreisen (im oben definierten Sinn) der Wohnbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland ein-

⁴⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt, *Urlaubs- und Erholungsreisen 1962*, a.a.O., S. 28. Statistisches Bundesamt, Fachserie F, Groß- und Einzelhandel, Gastgewerbe, Fremdenverkehr; Reihe 8: Fremdenverkehr, Sonderbeitrag *Urlaubs- und Erholungsreisen 1966*, Stuttgart und Mainz 1968, S. 3.

⁵⁾ Vgl. Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland 1968, Stuttgart und Mainz 1968, S. 25. Die in den bereits zitierten Untersuchungen des Statistischen Bundesamtes ausgewiesene Wohnbevölkerung weicht geringfügig von der Durchschnittsbevölkerung ab, was aber die Ergebnisse nicht beeinträchtigt.

schließlich West-Berlins verstanden. In dieser Untersuchung ist lediglich der Verkehr *ins Ausland* von Interesse. Die im Inland durchgeführten Flüge, z. B. zu den Nordseeinseln, oder die Flüge ausländischer Touristen nach Deutschland, sind nicht Gegenstand der Betrachtung.

Im Flugtourismus unterscheidet man zwischen *Pauschalflugreisen* im Gelegenheitsverkehr⁶⁾ (Statistisches Bundesamt) — im Sprachgebrauch der IATA: ITC (Inclusive Tours Charter) — und Pauschalflugreisen im Linienverkehr der IATA-Gesellschaften (ITX). Beiden Reiscarten ist gemeinsam, daß der Tourist einen Pauschalbetrag für die Beförderung *und* sonstige Leistungen des Reiseveranstalters bezahlt (Unterkunft mit oder ohne Verpflegung, Transfer zwischen Flughafen und Hotel und/oder sonstige Nebenleistungen). Die rechtlich anders geregelten reinen Gruppenflüge im Charterverkehr für Mitglieder von Vereinen oder Organisationen⁷⁾ (ADAC, Studentenvereinigungen, etc.), bei denen lediglich der Flugpreis bezahlt wird, sind in der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Statistik über den Pauschalflugreiseverkehr ebenso wenig enthalten wie z. B. die Gastarbeiterflüge oder die Flüge für Angehörige ausländischer Streitkräfte. Diese Flüge werden als »Tramp- oder Anforderungsverkehr« von dem Pauschalflugreiseverkehr getrennt. Während aber die Pauschalflugreisen im Linienverkehr nicht gesondert ausgewiesen werden, gibt es über den Flugtourismus im Charterverkehr spezielle Statistiken, auf die der Verfasser später eingehen wird. Flugurlaubsreisen, bei denen der Tourist, aus welchen Gründen auch immer, einen normalen Flugschein für den Linienverkehr benutzt, lassen sich überhaupt nicht ermitteln; sie dürften der Zahl nach jedoch zu vernachlässigen sein. Der Vollständigkeit halber muß noch die »ad-hoc Charter« erwähnt werden, bei der echter Gelegenheitsverkehr nach den Wünschen des Auftraggebers durchgeführt wird. Diese Verkehrsart spielt im Urlaubsreiseverkehr keine nennenswerte Rolle.

Der Flugtourismus wird in dieser Untersuchung nicht in der Weise prognostiziert, daß Annahmen über die zu erwartenden Zuwachsraten getroffen werden, was in der Branche die Regel ist. Der Verfasser geht von der Entwicklung des gesamten Tourismus aus und leitet den Flugtourismus aus diesem mit Hilfe von Annahmen über mehrere Parameter ab.

Als Richtzeitpunkt für die *Prognose* wurde, einer weitverbreiteten Übung folgend, das Jahr 1980 gewählt. Die Prognosemethode steht zwischen der reinen Trendextrapolation, bei der nur die Vergangenheitswerte berücksichtigt werden, und einer Regressionsanalyse, die einen funktionalen Zusammenhang zwischen zwei untersuchten Größen ermittelt und das Weiterbestehen dieses Zusammenhangs für die Zukunft in Richtung und Ausmaß unterstellt. Die Prognosen erfolgen in der Weise, daß auf Grund aller verfügbaren Erwartungswerte die Größe eines Parameters jeweils bis zum Jahre 1980 abgeschätzt wird. Das ist insofern vertretbar, als nur über Anteilswerte, nicht aber über absolute Größen, Prognosen erstellt werden. Die letztlich zu ermittelnde Größe ist die Zahl der Urlaubsreisen, die im Pauschalflugreiseverkehr mit deutschen Chartergesellschaften durchgeführt werden. Wegen der »Untersetzung«, die die einzelnen Anteilswerte erfahren, wird der Fehlerbereich bei einem derartigen Prognoseverfahren eingeschränkt, was die angewandte Methode der reinen Trendextrapolation gegenüber als überlegen erscheinen läßt.

⁶⁾ Häufig auch als Fluggesellschaftsreise bezeichnet, vgl. Krüger, E., a.a.O., S. 7.

⁷⁾ Bona-fide-Charter. Die Luftverkehrsgesellschaften befördern in diesem Fall sog. »affinity groups«.

C. Vorhandene Untersuchungen über den Urlaubsreiseverkehr

Das *Statistische Bundesamt* hat bisher zweimal den Urlaubsreiseverkehr der westdeutschen Bevölkerung untersucht, und zwar für die Jahre 1962 und 1966 (jeweils für den Zeitraum vom 1. Oktober des Vorjahres bis zum 30. September). Beide Untersuchungen wurden im Rahmen des Mikrozensus durchgeführt, wobei für 1962 eine 1%o-Stichprobe, für 1966 eine 0,1%o-Stichprobe zugrundegelegt und die Ergebnisse für die Gesamtbevölkerung hochgerechnet wurden⁸⁾.

Ebenfalls auf Stichprobenbasis, aber mit entschieden kleinerem Auswahlatz (rund 6000 Befragte) ermittelte der *Deutsche Reisebüroverband (DRV)* in Zusammenarbeit mit Infratest und z. T. mit dem *Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr an der Universität München* für die Jahre 1965, 1966 und 1967 die Reisegewohnheiten der westdeutschen Bevölkerung⁹⁾. Für das Jahr 1968 führte *Hoffmann* für das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr die früheren Untersuchungen auf Grund einer Stichprobe von rund 2000 befragten Personen fort¹⁰⁾.

Seit 1954 führt das *Divo-Institut* jährliche stichprobenweise Erhebungen durch, bei denen rund 2000 Personen befragt werden¹¹⁾. Dabei wird jedoch, ebenso wie beim Deutschen Reisebüroverband, lediglich eine altersmäßig abgegrenzte Bevölkerungsschicht in die Stichprobe aufgenommen. Insofern sind – von theoretisch-statistischen Einschränkungen abgesehen – die Ergebnisse mit denen des Mikrozensus bestenfalls in ihrer Tendenz, nicht aber in ihrer relativen Bedeutung vergleichbar.

Das *Ifo-Institut* hat im Rahmen einer Untersuchung über die Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen auch den Urlaubs- und Erholungsreiseverkehr behandelt und dabei zum Teil auf den vorhandenen und schon genannten Erhebungen aufgebaut¹²⁾. Dabei wird auf Grund einer Regressionsanalyse auch eine Prognose bis zum Jahr 1980 erarbeitet.

Diese Untersuchungen über den Tourismus im allgemeinen werden ergänzt durch die Studie *Krügers*¹³⁾ über den Flugtourismus in der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin unter besonderer Berücksichtigung des Landes Nordrhein-Westfalen, der knapp 2000 auswertbare Interviews zugrundelagen.

⁸⁾ Statistisches Bundesamt, *Urlaubs- und Erholungsreisen 1966*, a.a.O., S. 3.

⁹⁾ *Koch, A.* und *Hoffmann, H.*, Grundlagen für die Betriebsberatung im Reisebürogewerbe, Untersuchung über den Urlaubsreiseverkehr der westdeutschen Bevölkerung im Jahre 1965 unter besonderer Berücksichtigung der Marktstellung des Reisebürogewerbes; hrsg. v. Deutschen Reisebüroverband, Frankfurt 1966. *Hoffmann, H.*, So reisten die Deutschen 1966, Untersuchung über den Urlaubsreiseverkehr der westdeutschen Bevölkerung im Jahre 1966 unter Berücksichtigung der Marktstellung des Reisebürogewerbes; hrsg. v. Deutschen Reisebüroverband, Frankfurt 1967. *Beck, C.-F.*, So reisten die Deutschen 1967, Untersuchung über den Urlaubsreiseverkehr der Bevölkerung in der Bundesrepublik und in Westberlin im Jahre 1967 unter besonderer Berücksichtigung der Marktstellung des Reisebürogewerbes; hrsg. v. Deutschen Reisebüroverband, Frankfurt 1968.

¹⁰⁾ *Hoffmann, H.*, *Tourismus der Deutschen 1968*, in: *Jahrbuch für Fremdenverkehr*, 16. Jg. (1968), München 1969, S. 79–92.

¹¹⁾ *Divo-Institut*, – *Urlaubsreisen 1968 – Reiseintensität, Reisegewohnheiten der westdeutschen Bevölkerung im Zeitvergleich 1954 bis 1968*; Frankfurt 1969.

¹²⁾ *Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung*, *Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1980*, Berlin–München 1967.

¹³⁾ *Krüger, E.*, a.a.O.

D. Entwicklung von Parametern des Gesamttourismus

Im folgenden werden vier für den Gesamttourismus der Wohnbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlins wesentliche Parameter behandelt, wobei einerseits die Entwicklung in der Vergangenheit (etwa 1954 bis 1968) und andererseits die vom Verfasser prognostizierte zu erwartende Entwicklung in der Zukunft (bis 1980) dargestellt werden. Es handelt sich dabei um

- a) die Wohnbevölkerung
- b) die (Urlaubs-)Reiseintensität
- c) die (Urlaubs-)Reishäufigkeit und
- d) den Anteil der Auslandsreisen an der Gesamtzahl der Reisen.

a) Bevölkerungsentwicklung

Vom *Statistischen Bundesamt* wurde im Jahre 1966 eine detaillierte Prognose der Bevölkerung der Bundesrepublik bis zum Jahre 2000 erstellt, bei der allerdings keine Aussagen über etwaige Wanderungen gemacht werden¹⁴⁾. Für Ende 1980 ergibt sich nach dieser Berechnung für die Bundesrepublik eine Einwohnerzahl von 63 Millionen. Weil die tatsächlichen Werte für die seit der Prognoseerstellung vergangenen Jahre jeweils über den vorausgesagten Werten liegen und weil der Verfasser einen positiven Wanderungssaldo annimmt, legt er seinen Berechnungen für 1980 eine Bevölkerung von 65 Millionen zugrunde. Dieser Wert stimmt annähernd mit der oberen Variante der vom Bundeswirtschaftsministerium veröffentlichten Prognose überein¹⁵⁾. Für den Zeitraum 1954 bis 1968 errechnet sich eine durchschnittliche jährliche Steigerung der Bevölkerung um 1,05%, für 1968–1980 beträgt das jährliche Wachstum demgegenüber 0,67% im Durchschnitt.

b) Die (Urlaubs-)Reiseintensität

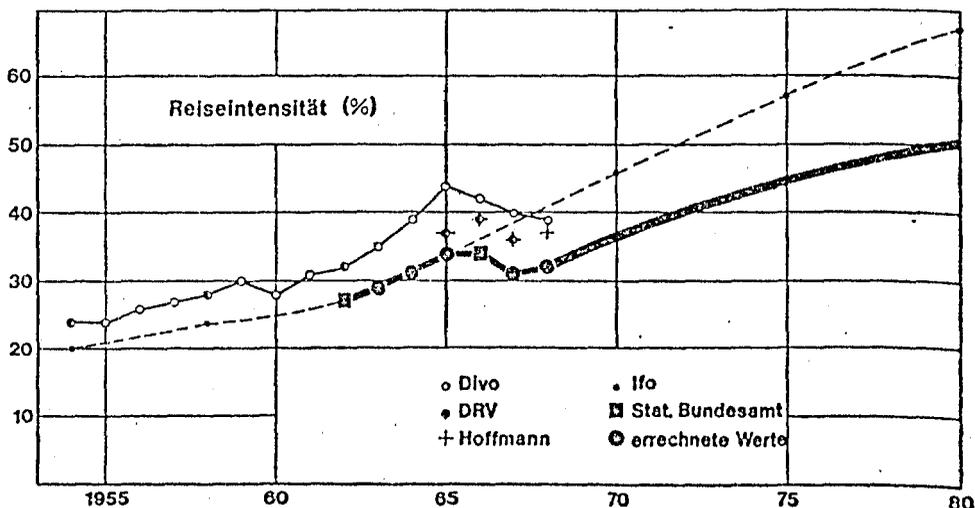
Die (Urlaubs-)Reiseintensität für die Gesamtbevölkerung – und nur diese wird in den folgenden Ausführungen untersucht – drückt den Anteil aller Personen aus, die am (Urlaubs-)Reiseverkehr in einem bestimmten Jahr teilgenommen haben. Die Anzahl der von dem einzelnen durchgeführten Reisen bleibt hier außer Betracht.

In der Abbildung 1 werden die von dem *Divo-Institut*, dem *Deutschen Reisebüroverband*, von *Hoffmann*, dem *Ifo-Institut* und dem *Statistischen Bundesamt* ermittelten Reiseintensitäten ohne Rücksicht auf die unterschiedliche Abgrenzung der statistischen Grundgesamtheiten, aus denen die Stichproben gewonnen wurden, gegenübergestellt. Die Reiseintensität der Gesamtbevölkerung für die Jahre 1967 (31%) und 1968 (32%) wurde, ausgehend von dem zuletzt vom *Statistischen Bundesamt* ermittelten Wert (34% für 1966), vom Verfasser auf Grund des in den anderen Erhebungen zu beobachtenden Trends errechnet, in dem sich die Rezession widerspiegelt. Die Trendextrapolation bis zum Jahre

¹⁴⁾ Witt, C. D., Vorausschätzung der Bevölkerung für die Jahre 1966 bis 2000; in: *Wirtschaft und Statistik*, Heft 11/1966, S. 677–683.

¹⁵⁾ *Der Bundesminister für Wirtschaft*, Perspektiven des Wirtschaftswachstums in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1980; in: *Die wirtschaftliche Lage in der Bundesrepublik Deutschland*, 3. Vierteljahr 1968, S. 6–20, hier S. 13.

Abbildung 1:



1980 führt zu einer Reiseintensität von 50%, wobei abnehmende Zuwachsraten unterstellt werden. Die Trendkurve verläuft durch den für 1969 mit 34% angenommenen Wert, der wegen der lebhaften Reisetätigkeit im laufenden Jahr erwartet werden kann. Die Reiseintensität ist als eine der wichtigsten Größen im gesamten Tourismus anzusehen. Sie wird beeinflusst durch eine Vielzahl von Entwicklungen und Erscheinungen, die sich häufig nicht einmal quantifizieren lassen. In sie gehen nicht nur wirtschaftliche Phänomene ein, sondern auch solche aus den Bereichen der Soziologie, der Psychologie und der Geographie. Zu diesen sehr allgemein gehaltenen Äußerungen folgen nun einige Beispiele, die die wichtigsten Einflußgrößen erläutern.

In einem gegebenen Zeitpunkt wird die Reiseintensität der Bevölkerung eines Landes offensichtlich beeinflusst durch die *Siedlungsstruktur*. Die bisher durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, daß die Einwohner der verschiedenen Bundesländer in unterschiedlich hohem Maße am Reiseverkehr teilgenommen haben¹⁶⁾. Diese Unterschiede, ebenso wie die in der Reiseintensität der Bewohner unterschiedlich großer Wohnsitzgemeinden¹⁷⁾, mögen zu einem Teil auf die unterschiedliche Wirtschaftskraft der Bundesländer zurückzuführen sein; ob sie damit jedoch in vollem Umfang erklärt werden können, müßten genauere Untersuchungen zeigen. Der vom *Ifo-Institut*¹⁸⁾ errechnete Korrelationskoeffizient zwischen der Reiseintensität in den Bundesländern und dem Bruttoinlandsprodukt je Kopf der Bevölkerung in den Ländern ist zwar mit 0,97 sehr hoch,

¹⁶⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt: *Urlaubs- und Erholungsreisen 1962*, a.a.O., S. 5; Koch, A. und Hoffmann, H., *Grundlagen ...*, a.a.O., S. 23; Hoffmann, H., *So reisten die Deutschen 1966*, a.a.O., S. 16; Beck, C.-F., *So reisten die Deutschen 1967*, a.a.O., S. 8; Hoffmann, H., *Tourismus ...*, a.a.O., S. 82; Divo-Institut, *Urlaubsreisen 1968*, a.a.O., S. 81.

¹⁷⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt, *Urlaubs- und Erholungsreisen 1966*, a.a.O., S. 4; Koch, A. und Hoffmann, H., *Grundlagen ...*, a.a.O., S. 23; Beck, C.-F., *So reisten die Deutschen 1967*, a.a.O., S. 8; Hoffmann, H., *Tourismus ...*, a.a.O., S. 83 f.

¹⁸⁾ *Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, Die voraussichtliche Entwicklung ...*, a.a.O., S. 112 f.

schließt aber — abgesehen von der Tatsache, daß das verfügbare Einkommen eine bessere Größe gewesen wäre — nicht aus, daß andere als wirtschaftliche Einflüsse eine Rolle gespielt haben können.

Ähnliches läßt sich über die *Bevölkerungsstruktur* sagen. Die bisherigen Untersuchungen lassen übereinstimmend verschieden hohe Reiseintensitäten nach Alter, Geschlecht, Familienstand und Familiengröße erkennen. Außerdem sind Ausmaß der weiblichen Erwerbstätigkeit, Schulbildung und Stellung zum Erwerbsleben und im Beruf von Bedeutung. Bei der Untersuchung des Statistischen Bundesamtes für 1962¹⁹⁾ wurden die Reiseintensitäten auch für die verschiedenen Einkommensgruppen und nach der Stellung zum Erwerbsleben und im Beruf ermittelt; aus methodischen Gründen wurden die Ergebnisse jedoch nicht veröffentlicht. Trotzdem erscheinen sie dem Verfasser als geeignet, die hier angedeutete allgemeine Tendenz zahlenmäßig zu untermauern. Als Beispiel wird in der folgenden Tabelle die Höhe der Reiseintensität für Selbständige, Arbeiter, Angestellte und Beamte nach Einkommensgruppen angegeben.

Tabelle 1:

*Reiseintensität nach Einkommensgruppen und Stellung im Beruf für 1962
(Bundesgebiet ohne West-Berlin)*

Monatliches Nettoeinkommen DM	Selbständige *)	Arbeiter	Angestellte	Beamte	Erwerbspers. insgesamt *)
bis unter 600,—	23	23	45	40	29
600,— bis unter 1200,—	33	31	54	52	43
1200,— und mehr	56	30	74	74	65
insgesamt	34	24	50	51	34

*) Ohne selbständige Landwirte und ohne mithelfende Familienangehörige, die nicht nach Einkommensgruppen untergliedert sind.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Mikrozensus 1962 (unveröffentlicht).

Hier zeigt sich deutlich, daß die verschiedenen Gruppen auch bei gleichem Einkommen in unterschiedlichem Ausmaß am Reiseverkehr teilgenommen haben. Die Gründe für die relativ geringe Reiseintensität sowohl der Selbständigen als auch der Arbeiter sind jedoch verschieden: Während den Selbständigen in der Regel die Zeit für eine Urlaubsreise fehlen dürfte, stehen dem Reisen in der Gruppe der Arbeiter wahrscheinlich bildungsmäßige oder psychologische Hemmnisse entgegen.

Die *Einkommensstruktur* ist eine weitere wichtige Einflußgröße der Reiseintensität. Es steht außer Zweifel, daß die Reiseintensität tendenziell mit zunehmendem Einkommen beim einzelnen einerseits steigt und für Bezieher höherer Einkommen andererseits größer ist als für Bezieher niedrigerer Einkommen. Tabelle 1 zeigt für jede Gruppe der Erwerbspersonen und für die Erwerbspersonen insgesamt, wie die Reiseintensität von der Einkommenshöhe abhängt²⁰⁾. Über die Einkommensstruktur hinaus spielen Fragen der indivi-

¹⁹⁾ Statistisches Bundesamt, Urlaubs- und Erholungsreisen 1962, a.a.O.; diese Erhebung bezieht sich auf das Bundesgebiet ohne Berlin.

²⁰⁾ Vgl. auch Beck, C.-F., So reisten die Deutschen 1967, a.a.O., S. 7; Hoffmann, H., Tourismus ..., a.a.O., S. 84; Divo-Institut, Urlaubsreisen 1968, a.a.O., S. 14–15.

duellen *Präferenzen* eine erhebliche Rolle, weil sie auf die Substitution der Urlaubsreise durch andere »Güter« einen bedeutenden Einfluß haben. Die Anschaffung hochwertiger Gebrauchsgüter oder der geplante Erwerb eines Eigenheims mögen in der Vergangenheit in großem Umfang dazu beigetragen haben, daß die Reisen durch Ausgaben für diese Zwecke substituiert worden sind. Man spricht nicht umsonst von einem gewissen Nachholbedarf im Tourismus, der in manchen Jahren zu außerordentlich hohen Zuwachsraten geführt hat.

Weiterhin spielt die absolute *Preishöhe* im Tourismus ebenso eine wichtige Rolle wie die Preisrelation im Hinblick auf andere Ausgabemöglichkeiten. In diesem Zusammenhang ist ferner die *Ausstattung der Haushalte mit Personenkraftwagen* von Bedeutung, die jedoch im Zeitablauf durch Umschichtungen in der Präferenzskala (Gewöhnung, Wunsch nach neuen Eindrücken) unterschiedlichen Einfluß ausübt.

Bei einem Vergleich zwischen verschiedenen Ländern ist die Reiseintensität abhängig vom allgemeinen *Wirtschaftsniveau* und von der *Urlaubsdauer* im rechtlichen Sinne.

Die Reiseintensität hat sich – bezogen auf die Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland – von etwa 20 Prozent im Jahre 1954 auf etwa 32 Prozent im Jahre 1968 erhöht. Nach dem seitherigen Buchungsverlauf und auf Grund des wirtschaftlichen Aufschwungs dürfte für das Jahr 1969 mit einer Reiseintensität von etwa 34 Prozent zu rechnen sein. Damit zeigt sich der wirtschaftliche Rückschlag der Jahre 1966/67 mit einer Verzögerung²¹⁾ von etwa einem Jahr als restlos überwunden. Für den Zeitraum von 1954 bis 1969 errechnet sich daraus eine durchschnittliche jährliche Steigerung der Reiseintensität von 3,60 Prozent. Der Prognose des Verfassers liegt für 1980 die Annahme einer Reiseintensität von 50 Prozent zugrunde. Für den Zeitraum von 1969 bis 1980 ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Zunahme von 3,57 Prozent. Nach Ansicht des Verfassers spricht nichts für einen zur Abszisse konvexen Kurvenverlauf, mit dem man auch über das Jahr 1980 hinaus ein kontinuierliches Weitersteigen der Reiseintensität unterstellen würde. Der angenommene Kurvenverlauf läßt zwar ein Weitersteigen nach 1980 zu, fordert aber abnehmende Zuwachsraten. Damit wird unterstellt, daß – gleichgültig, wie sich die wirtschaftlichen Größen entwickeln werden – ein derzeit noch nicht festzulegender Teil der Bevölkerung überhaupt nicht am Urlaubsreiseverkehr teilnehmen wird. Wo die Asymptote liegen wird, muß zum gegenwärtigen Zeitpunkt offen bleiben; ihre Existenz wird durch den Kurvenverlauf anerkannt. Die Gründe für die Annahme, daß ein bestimmter Teil der Bevölkerung gar nicht am Urlaubsreiseverkehr teilnehmen wird, sind folgende: Es wird zu jeder Zeit einen Prozentsatz der Bevölkerung geben, der nicht am Reiseverkehr teilnehmen kann (Krankheit, Geld- oder Zeitmangel) oder nicht teilnehmen will (Urlaub auf dem Balkon, Schrebergarten, Schwarzarbeit). Wie hoch dieser Prozentsatz ist, läßt sich ohne eingehende Untersuchungen nicht abschätzen. Bei der Fixierung des Wertes der Reiseintensität wurden die Erwartungen über die Entwicklung der Arbeits- und der Urlaubszeiten berücksichtigt. Allerdings ist der Verfasser in seinen Erwartungen für die nächsten elf Jahre nicht so optimistisch wie einige Futurologen.

Die mit 50 Prozent angenommene Reiseintensität im Jahre 1980 soll durch einen Vergleich der Entwicklungen der spezifischen Reiseintensitäten ausgewählter Bevölkerungsgruppen untermauert werden. Dabei wählt der Verfasser die Stellung der Reisenden im

²¹⁾ Vgl. Hoffmann, H., *Tourismus...*, a.a.O., S. 81.

Tabelle 2:

Spezifische Reiseintensitäten ausgewählter Bevölkerungsgruppen für 1962, 1966 und 1980
(Bundesgebiet einschließlich West-Berlin)

Personengruppe		1962	1966	1980	
A	Personen ohne Urlaubsanspruch gegen Dritte	insgesamt Mio.	35,7	37,9	42,2
		Reiseintensität %	22	28	40
		Reisende Mio.	7,9	10,6	16,9
1	Nichterwerbspersonen	insgesamt Mio.	30,1	32,6	38,1
		Reiseintensität %	23	29	40
		Reisende Mio.	6,9	9,3	15,3
2	Selbständige und mithelfende Familienangehörige einschl. der selbständigen Landwirte	insgesamt Mio.	5,6	5,3	4,1
		Reiseintensität %	18	25	39
		Reisende Mio.	1,0	1,3	1,6
B	Personen mit Urlaubsanspruch gegen Dritte	insgesamt Mio.	21,2	21,7	22,8
		Reiseintensität %	34	45	68
		Reisende Mio.	7,3	9,7	15,6
1	Beamte	insgesamt Mio.	1,4	1,5	1,9
		Reiseintensität %	51	61	80
		Reisende Mio.	0,7	0,9	1,5
2	Angestellte	insgesamt Mio.	6,6	7,2	8,9
		Reiseintensität %	50	60	80
		Reisende Mio.	3,3	4,3	7,1
3	Arbeiter	insgesamt Mio.	13,2	13,0	12,0
		Reiseintensität %	25	35	58
		Reisende Mio.	3,3	4,5	7,0
C	Erwerbspersonen (A2 + B1 + B2 + B3)	insgesamt Mio.	26,8	27,0	26,9
		Reiseintensität %	31	41	64
		Reisende Mio.	8,3	11,0	17,2
D	Wohnbevölkerung (A + B oder A1 + C)	insgesamt Mio.	56,9	59,6	65,0
		Reiseintensität %	27	34	50
		Reisende Mio.	15,2	20,3	32,5

Beruf als Kriterium aus, obwohl dieses Merkmal nur im Mikrozensus von 1962, nicht aber im Mikrozensus von 1966 berücksichtigt wurde²²). Gegenüber anderen Kriterien hat die Stellung im Beruf den Vorzug, daß sich einzelne Gruppen sinnvoll zusammenfassen lassen, wodurch zusätzliche Gliederungen der Bevölkerung gewonnen werden. Die Ge-

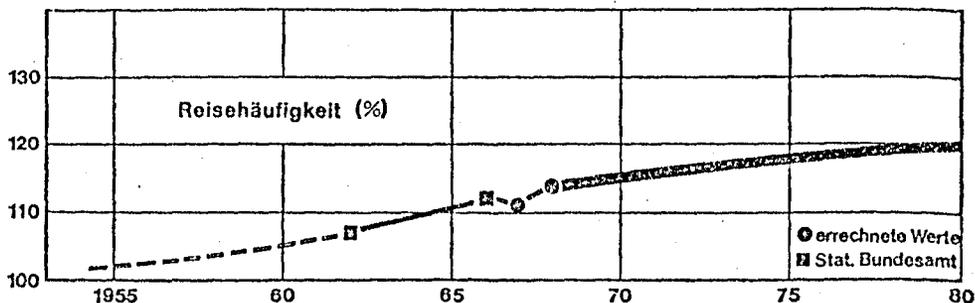
²²) 1966 wurden ebenfalls folgende Merkmale nicht mehr erhoben: Haushaltseinkommen, Ausgaben für den Urlaub, Art der Unterbringung, hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel.

samtbevölkerung²³⁾ wird aufgespalten einerseits in Erwerbspersonen und Nichterwerbspersonen, andererseits in Personen mit einem rechtlich fixierten Urlaubsanspruch gegen Dritte, die abhängig Beschäftigten, und Personen ohne einen solchen Urlaubsanspruch. Auf Grund der zu beobachtenden und der zukünftig zu erwartenden Entwicklung der absoluten Zahlen in den einzelnen Gruppen werden unter Berücksichtigung der in den anderen Untersuchungen zutage getretenen Trends die spezifischen Reiseintensitäten und die Zahl der Reisenden ermittelt. Trotz der Annahme außerordentlich hoher Reiseintensitäten bei einzelnen Gruppen (Beamte und Angestellte), die schon bisher jeweils an der Spitze lagen, und trotz der erheblichen prozentualen Steigerung der Reiseintensitäten in anderen Gruppen (Arbeiter und Selbständige) ergibt sich für die gesamte Wohnbevölkerung eine Reiseintensität von 50 Prozent.

c) Die (Urlaubs-)Reisehäufigkeit

Die (Urlaubs-)Reisehäufigkeit bringt zum Ausdruck, wieviele Urlaubsreisen die Reisenden im Laufe eines Jahres durchschnittlich unternommen haben. Da immer noch rund 90 Prozent aller Reisenden nur einmal im Jahr eine Urlaubsreise im eingangs definierten Sinn unternehmen, liegt der Wert für die Reisehäufigkeit nahe bei 100; er betrug für 1962 etwa 107 und für 1966 etwa 112²⁴⁾. Weitere Werte, die sich auf die Gesamtbevölkerung beziehen, liegen nicht vor; es leuchtet jedoch ein, daß die Reisehäufigkeit im Zeitraum vor 1962 noch näher bei 100 gelegen haben dürfte.

Abbildung 2:



Eine Reihe der im Abschnitt über die Reiseintensität genannten Einflußfaktoren hat auch für die Höhe der Reisehäufigkeit Bedeutung. Die wichtigsten Einflüsse dürften jedoch von der Einkommenshöhe und der für Reisen verfügbaren Freizeit ausgehen. Wenn in diesem Zusammenhang von Freizeit und nicht von Urlaub gesprochen wird, so liegt der Grund dafür in der Tatsache, daß, wie schon gezeigt wurde, die selbständigen Gewerbetreibenden und die mithelfenden Familienangehörigen bisher aus Zeitgründen nur in weit unter

²³⁾ Alle Werte der Tabelle 2 beziehen sich auf das Bundesgebiet einschließlich West-Berlin; daraus erklären sich geringfügige Abweichungen für das Jahr 1962 gegenüber den vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Werten.

²⁴⁾ Vgl. Statistisches Bundesamt, Urlaubs- und Erholungsreisen 1966, a.a.O., S. 9.

dem Durchschnitt liegendem Maße am Reiseverkehr teilnehmen konnten. Bei dem im nächsten Jahrzehnt zu erwartenden Rückgang sowohl der Zahl als auch des Anteils der Selbständigen und Mithelfenden²⁵⁾ ist allein aus dieser Umschichtung mit einer Steigerung der Reiseintensität und der Reishäufigkeit zu rechnen. Auch mit der Ausdehnung des Urlaubsanspruchs der abhängig Beschäftigten und mit der für das nächste Jahrzehnt zu unterstellenden Steigerung der Individualeinkommen kann mit einer Erhöhung der Reishäufigkeit gerechnet werden. Wie aus der Abbildung 2 entnommen werden kann, rechnet der Verfasser mit einer Erhöhung der Reishäufigkeit bis zum Jahre 1980 auf einen Wert von 120. Für das bessere Verständnis der im Zusammenhang mit dem Prognosemodell zu behandelnden Entwicklung sei darauf hingewiesen, daß die Zahl der Reisenden, multipliziert mit der Reishäufigkeit, die Gesamtzahl der durchgeführten Urlaubsreisen ergibt²⁶⁾.

d) Anteil der Auslandsreisen an der Gesamtzahl der Reisen (Auslandsanteil)

Die vorliegende Untersuchung geht von der Entwicklung des Gesamttourismus aus und hat die Ermittlung des für den Flugtourismus relevanten Marktpotentials zum Ziel. Die Beschränkung der Überlegungen auf den Auslandsanteil aller durchgeführten Urlaubsreisen im eingangs definierten Sinn rechtfertigt sich durch den außerordentlich geringen Anteil, den die Urlaubs-Flugreisen nach inländischen Zielen an der Gesamtzahl der Urlaubs-Flugreisen haben. Die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes erlauben den Schluß, daß von allen Urlaubsreisen, die mit dem Flugzeug unternommen werden, nur etwa 3 bis 4 Prozent im Inland durchgeführt werden²⁷⁾. Damit scheidet die Inlandsreisen im Flugtourismus aus der Betrachtung aus.

Die Abbildung 3 zeigt die bei den schon mehrfach genannten Erhebungen ermittelten Auslandsanteile an allen durchgeführten Urlaubsreisen; sie sind aus den bereits erläuterten Gründen ebensowenig vergleichbar wie die Reiseintensitäten. Hier kommt noch erschwerend hinzu, daß nicht einmal der Trend bei den verschiedenen Erhebungen übereinstimmt. Für die Gesamtbevölkerung gibt es lediglich zwei verlässliche Werte, die vom Statistischen Bundesamt im Mikrozensus ermittelt worden sind. Der Wert für 1966 liegt — im Gegensatz zu den Erhebungen des *Divo-Instituts* — niedriger als der für 1962. Trotz intensiver Bemühungen ist es dem Verfasser bisher nicht gelungen, für diesen Unterschied im Trendverlauf eine plausible Erklärung zu finden²⁸⁾. Deshalb liegt der Prognose bezüglich der absoluten Höhe des Auslandsanteils der offizielle Wert für 1966 zugrunde, von dem aus die Entwicklung für die vergangenen zwei Jahre mit Hilfe des Trends der anderen Untersuchungen ermittelt wird. Danach ergibt sich für 1968 ein Wert von 36%. In Übereinstimmung mit den seitherigen Annahmen und Überlegungen geht der Verfasser davon aus, daß auch der Auslandsanteil eine steigende Tendenz haben soll.

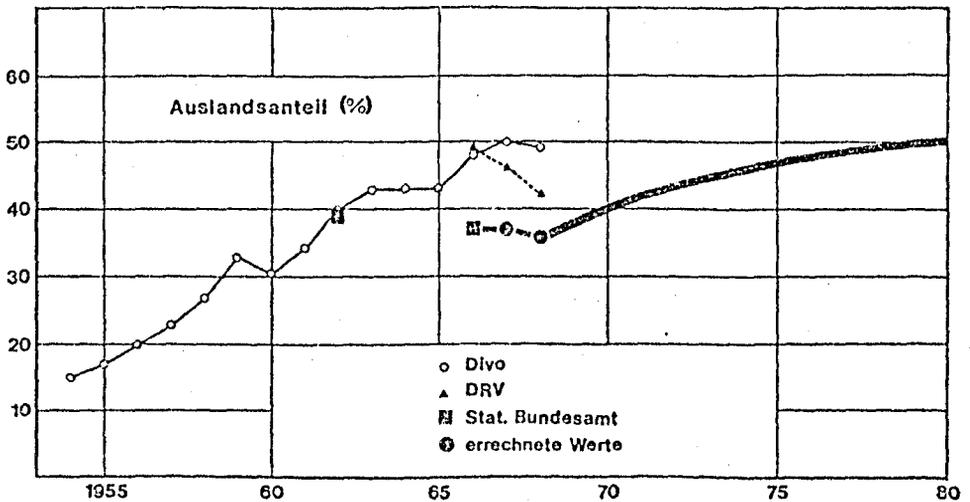
²⁵⁾ *Der Bundesminister für Wirtschaft, Perspektiven, a.a.O., S. 14* und die obige Tabelle 2.

²⁶⁾ Aus den seitherigen Diskussionen über das Modell mit Kennern der Branche hat der Verfasser den Eindruck gewonnen, daß gerade an dieser Stelle die Meinungen über die zu erwartende Entwicklung auseinandergehen. Der Wert von 120 wurde zum Teil als zu konservativ, zum andern Teil als optimistisch angesehen. Genauen Aufschluß über die zu erwartenden Tendenzen können jedoch nur auf der Basis des regelmäßigen Mikrozensus, d. h. für die Gesamtbevölkerung gültig, gewonnen werden.

²⁷⁾ Hier sind nicht enthalten die Flüge des »Eigenverkehrs« mit Privatflugzeugen, auch nicht die Flüge im Seebäddienst, wenn sie nicht Pauschalreisen sind.

²⁸⁾ Die in der Abbildung 3 wiedergegebenen Werte des *Divo-Instituts* weichen von denen der zitierten Veröffentlichungen geringfügig ab, weil die altersmäßige Abgrenzung der Stichprobe gegenüber früheren Veröffentlichungen geändert worden ist. Vgl. *Divo-Institut, Urlaubsreisen 1968, a.a.O., S. 2* und *S. 25*.

Abbildung 3:



Diese Annahme läßt sich mit Ergebnissen untermauern, die eine Fluggastbefragung der *Condor Flugdienst GmbH*²⁹⁾ gebracht hat: Ein außerordentlich hoher Prozentsatz der Befragten – mehr als 99 Prozent aller, die die entsprechende Frage beantwortet haben – gab als potentiell Reiseziel bei einer erheblichen Verbesserung der wirtschaftlichen Situation³⁰⁾ ein ausländisches Reiseziel an. Bei einer wesentlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation³¹⁾ wären demgegenüber von allen, die geantwortet haben, 51 Prozent gar nicht gereist, knapp 22 Prozent wären im Inland gereist, und nur 27 Prozent hätten eine Auslandsreise unternommen. Dabei fällt dann auf, daß ein beträchtlicher Teil der potentiellen Auslandsreisenden die der Bundesrepublik benachbarten Länder, bezogen insbesondere auf den Wohnort der Befragten, bevorzugt hätten.

Obwohl die Gruppe der Flugtouristen als nicht repräsentativ für die Gesamtheit aller Touristen angesehen werden kann, zeigt die Befragung doch die tendenzielle Einstellung zum Auslandsurlaub in Abhängigkeit vom Einkommen. In diesem Zusammenhang ist ferner darauf hinzuweisen, daß durch den »organisierten Tourismus« die psychologischen Schranken gegenüber einem Auslandsurlaub in zunehmendem Maße abgebaut werden. Demgemäß wird für die Zukunft ein Ansteigen des Auslandsanteils mit abnehmender Zuwachsrates unterstellt; für das Jahr 1980 wird mit einem Auslandsanteil von 50 Prozent aller Urlaubsreisen mit allen Verkehrsmitteln gerechnet.

²⁹⁾ Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik, Fluggastbefragung auf Strecken der Condor-Flugdienst GmbH vom 1. bis 15. September 1967. Bei dieser Befragung wurde es dem Verfasser freundlicherweise ermöglicht, ihn speziell interessierende Fragen in das Fragenprogramm einzubauen; die Lochkarten wurden dem Verfasser zur weiteren Auswertung zur Verfügung gestellt.

³⁰⁾ Fragestellung: Wohin wären Sie gereist – und mit welchem Verkehrsmittel –, wenn Sie das Doppelte an Geld wie für die jetzige Urlaubsreise zur Verfügung gehabt hätten? (im folgenden zitiert als »Frage A«).

³¹⁾ Fragestellung: Wohin wären Sie gereist – und mit welchem Verkehrsmittel –, wenn Sie nur die Hälfte des Betrages verfügbar gehabt hätten, den Sie für die jetzige Urlaubsreise ausgegeben haben? (im folgenden zitiert als »Frage B«).

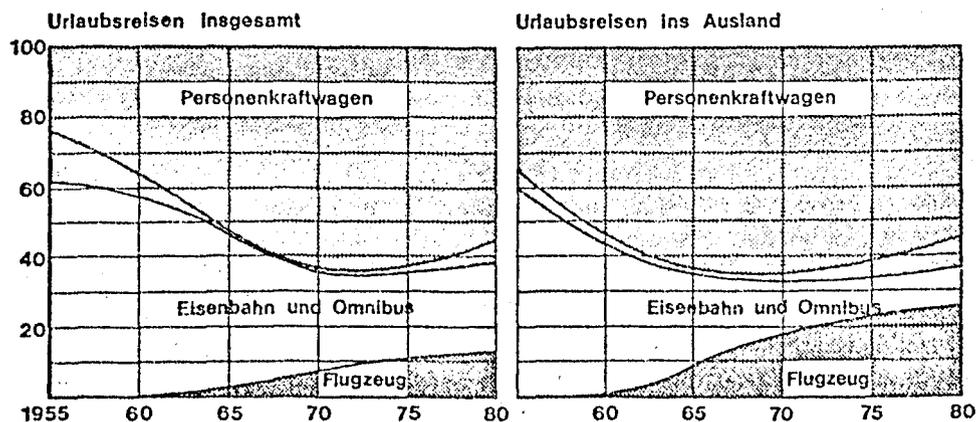
E. Entwicklung von Parametern des Flugtourismus

a) Flugzeuganteil

Die Abbildungen 4 und 5 zeigen die *Verkehrsmittelbenutzung* bei Urlaubsreisen insgesamt und bei Urlaubsreisen ins Ausland, einschließlich der Erwartungen über die zukünftige Entwicklung bis zum Jahre 1980. Beiden Bildern ist gemeinsam, daß der Personenkraftwagen seinen Anteil sehr stark steigern konnte, daß der Anteil von Omnibus und Eisenbahn stark zurückging und daß seit wenigen Jahren erst das Flugzeug im Urlaubsreiseverkehr eine ständig zunehmende Bedeutung gewinnt. Im grenzüberschreitenden Urlaubsverkehr wird mit einer Zunahme des Flugzeuganteils in den siebziger Jahren auf Kosten des Kraftfahrzeugs gerechnet³²⁾.

Abbildungen 4 und 5:

Prozentuale Verkehrsmittelbenutzung (geschätzt) bei

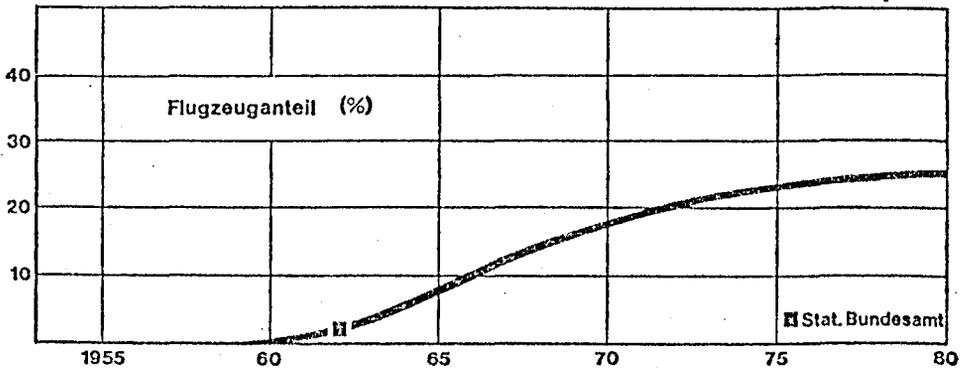


Die Betrachtung über die Flugzeugbenutzung schließt direkt an die Überlegungen zum Auslandstourismus an. Bezogen auf die reinen Auslandsreisen ermittelte das Statistische Bundesamt für 1962 einen Flugzeuganteil von knapp 2 Prozent. Der Verfasser nimmt für das Jahr 1980 für das Flugzeug einen Anteil von 25 Prozent gegenüber einem errechneten Wert von 14 Prozent im Jahre 1968 an (vgl. Abbildung 6).

Die Prognose über die Verkehrsmittel-Benutzung ist vielleicht diejenige, bei der die größte Unsicherheit besteht, denn die Substitution zwischen den nahezu jederzeit und fast überall verfügbaren Verkehrsmitteln ist für den Reisenden ohne großen Aufwand allein nach den sich schnell und nachhaltig ändernden Präferenzen oder den Preisrelationen möglich. Wie die bereits erwähnte Fluggastbefragung der Condor ergeben hat, waren

³²⁾ Vgl. hierzu die Prognose für die Urlaubsreisen insgesamt in: Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, Die voraussichtliche Entwicklung ..., a.a.O., S. 121.

Abbildung 6:



von allen befragten Touristen, die ihren Urlaub 1967 auf Mallorca verbrachten (Reisedauer: 2 Wochen), 37,5 Prozent im letzten Urlaub mit dem Personenkraftwagen gereist; weitere 11,8 Prozent wären bei einer erheblichen Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Situation mit dem Personenkraftwagen in Urlaub gefahren³³⁾. Daraus ergibt sich, daß nahezu die Hälfte aller Mallorca-Reisenden mit einer Reisedauer von zwei Wochen entweder früher mit dem Personenkraftwagen in Urlaub gefahren ist oder fahren würde, wenn sich ihre wirtschaftliche Situation verschlechterte. Bei den Touristen, die 1967 drei Wochen Urlaub auf Mallorca verbrachten, sieht das Bild folgendermaßen aus: Sie hätten bei einer potentiellen Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Lage zu einem geringeren Prozentsatz auf die Urlaubsreise völlig verzichtet (41 Prozent, gegenüber 46 Prozent bei den Zwei-Wochen-Reisenden), hätten aber auch zu einem geringeren Prozentsatz den Personenkraftwagen benutzt: im letzten Urlaub waren nur 27,7 Prozent mit dem Personenkraftwagen gereist, weitere 13,0 Prozent hätten bei einer Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Situation auf den Personenkraftwagen zurückgegriffen. In dieser Gruppe war knapp die Hälfte (47,5 Prozent) aller Touristen im letzten Auslandsurlaub bereits geflogen gegenüber nur 31 Prozent bei denen, die nur zwei Wochen auf Mallorca verbrachten. Hier zeigt sich einerseits, daß die länger Reisenden wirtschaftlich überproportional besser gestellt sind als die kürzer Reisenden, andererseits, daß das Flugzeug als superiores Verkehrsmittel nur im Notfall durch die als inferior erachteten Verkehrsmittel Eisenbahn und Personenkraftwagen für die Urlaubsreise substituiert würde.

Daraus ergeben sich mehrere interessante Erkenntnisse: Es kann keineswegs unterstellt werden, daß der Autobesitzer nur mit seinem Personenkraftwagen in Urlaub fährt. Wenn diese Beobachtung bei dem relativ billigen Reiseziel Mallorca gemacht werden kann, dann ist sie in verstärktem Maße bei teureren Reisezielen, die in der Regel von Beziehern höherer Einkommen aufgesucht werden dürften, zu erwarten. Zwischen dem Anteil der Reisenden, die im letzten Auslandsurlaub schon das Flugzeug benutzt hatten, und der Reisedauer einerseits und dem im Durchschnitt gezahlten Pauschalpreis anderer-

³³⁾ Condor-Befragung, a.a.O., Frage B.

seits läßt sich eine positive Korrelation feststellen, wie die folgende Tabelle für ausgewählte Ferienziele zeigt:

Tabelle 3:

Zusammenhang zwischen Reisedauer, Pauschalpreis und Flugzeugbenutzung im letzten
Auslandsurlaub für ausgewählte Ziele des Flugtourismus 1967
(Ergebnisse der Condor-Fluggastbefragung)

Reiseziel 1967:	Palma de Mallorca		Tunis		Rhodos	
	2	3	2	3	2	3
Reisedauer in Wochen:						
gezahlter Pauschalpreis DM*)	548	711	674	950	745	980
im letzten Auslandsurlaub haben das Flugzeug benutzt (%)	31,0	47,5	59,9	73,1	41,8	75,0

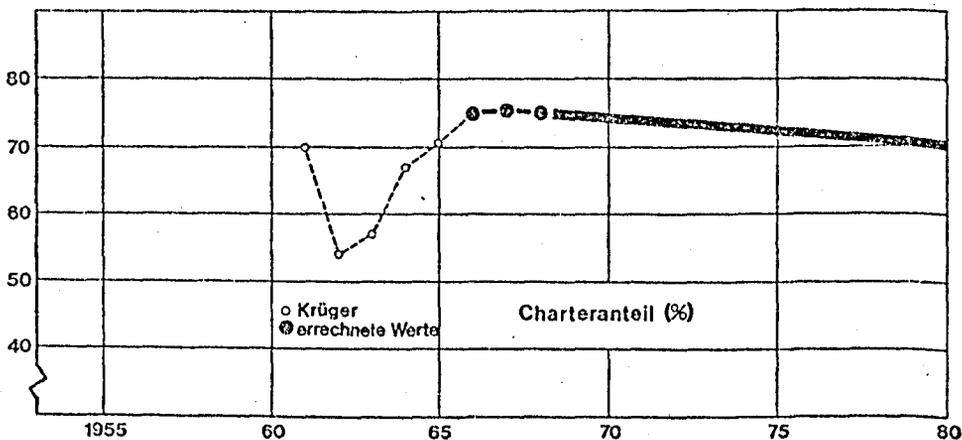
*) gewogenes arithmetisches Mittel.

Wenn die Verstopfung der Straßen und Autobahnen während der Hauptreisezeit sich in Zukunft verstärkt — und dafür spricht die Tatsache, daß die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen schneller ansteigt als die Länge der zur Verfügung stehenden Fernstraßen —, dann kann sich das Umsteigen auf schnellere und die Nerven schonende Verkehrsmittel, bei denen ein Zeitgewinn zu erwarten ist, auch ohne den Anreiz über den Preis beschleunigen. Der entscheidende Einfluß in den siebziger Jahren dürfte aber von den Preisen ausgehen: Die Bedarfsgesellschaften haben derzeit in bestimmten Perioden der Saison nicht genügend Flugzeuge, um die Nachfrage nach Flugurlaubsreisen befriedigen zu können. Der Wettbewerb auf dem Flugtouristik-Markt bringt in jedem Jahr trotz der immer wieder vorausgesagten Preiserhöhungen Angebote mit sich, die die Vorjahrespreise unterbieten. Die Bedarfsgesellschaften haben moderne Flotten und fliegen, wie im Fall der *LTU* sogar als erste Gesellschaft überhaupt, neuentwickeltes Fluggerät (Fokker F-28), was vor einigen Jahren unvorstellbar gewesen wäre. Die Einführung der Jumbo-Jets (Boeing 747) Ende des laufenden Jahres, die Indienststellung der Tri-Jets (Douglas DC-10, Lockheed L-1011) ab 1972/73 und die Einführung des den gleichen Komfort bietenden Europäischen Airbus A-300 B im Kurzstreckenverkehr ab 1973/74 werden zur Folge haben, daß die derzeit eingesetzten Flugzeuge mit geringerer Kapazität und Wirtschaftlichkeit schneller, als ursprünglich beabsichtigt war, aus dem Verkehr gezogen werden. Die Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch den Einsatz von Großraumflugzeugen auch im Flugtourismus ermöglicht eine absolute oder mindestens relative Senkung der Flugpreise, bezogen auf die konkurrierenden Verkehrsmittel. Da die Flugurlaubsreisen weitaus überwiegend als Pauschalreisen angeboten werden, können auf diese Weise mögliche Kostensteigerungen aufgefangen werden.

b) Anteil der Charterflugreisen (Charteranteil³⁴⁾)

Die soeben geäußerten Erwartungen gehen auch in die Überlegungen über die künftige Entwicklung des Anteils der Charterflugreisen an den gesamten Flugurlaubsreisen ins Ausland ein. Für die Jahre nach 1965 lag der Anteil nach Berechnungen des Verfassers bei rund 75 Prozent. Für die Jahre 1961 bis 1965 gibt Krüger³⁵⁾ nach einem Rückgang von 70 Prozent im Jahre 1961 auf 54 Prozent im Jahre 1962 ein rasches Ansteigen des Anteils an. Die verstärkten Aktivitäten der Liniengesellschaften, die auf eine Vergrößerung ihres Marktanteils am Urlaubsreiseverkehr abzielen, wobei eine staatliche Preisregulierung für die Bedarfsgesellschaften allen Ernstes erwogen und vorgeschlagen wird, zeigen eine Tendenz, die es rechtfertigt, den Anteil der Chartergesellschaften am gesamten Flugtourismus ins Ausland für das Jahr 1980 bei 70 Prozent einpendeln zu lassen. Schon jetzt versuchen die in der IATA zusammengeschlossenen Liniengesellschaften mit verschiedenen Maßnahmen, den billigeren Bedarfsgesellschaften den Verkehr streitig zu machen. Wie sich in den siebziger Jahren das Preis- und Konditionenkartell IATA im Wettbewerb mit den Chartergesellschaften und den Außenseitern (z. B. Loftleidir) entwickeln wird, ist heute nur schwer abzuschätzen (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7:



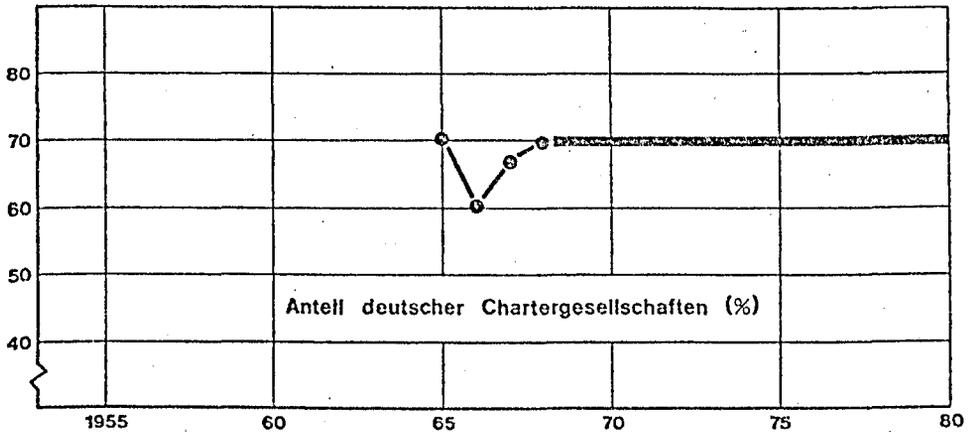
c) Anteil deutscher Chartergesellschaften am Charterverkehr

Während man im Linienverkehr zwischen zwei Ländern zur Abschätzung die Faustregel benutzen kann, daß die beiden nationalen Luftverkehrsgesellschaften sich je etwa zur Hälfte in den Verkehr teilen, ist eine derartige Annahme auf dem Chartermarkt nicht

³⁴⁾ Der Begriff »Charterflugreise« wird allen sachlichen Bedenken zum Trotz für die von den sog. »Bedarfsfluggesellschaften« durchgeführten Flugurlaubsreisen im Gelegenheitsverkehr im Sinne des Statistischen Bundesamtes gebraucht. Es wird unterstellt, daß diese Flugurlaubsreisen als Pauschalarrangements verkauft werden. Der Grund dafür liegt in der Tatsache, daß über die im Pauschalflugreiseverkehr mit deutschen Luftverkehrsgesellschaften ins Ausland beförderten Passagiere genaue Zahlen vom Statistischen Bundesamt ermittelt worden sind; darauf wird im nächsten Abschnitt eingegangen.

³⁵⁾ Vgl. Krüger E., a.a.O., S. 207.

Abbildung 8:



möglich³⁶⁾. Das Aufkommen liegt in Europa im wesentlichen in Skandinavien, Großbritannien, den Benelux-Ländern und in der Bundesrepublik; Frankreich hat, gemessen an den eben genannten Gebieten, ein sehr bescheidenes Flugtourismus-Aufkommen. Im Gegensatz dazu haben die Zielländer, insbesondere im Mittelmeerraum und am Schwarzen Meer, kein Tourismus-Aufkommen in die nördlichen Regionen. Dennoch versuchen die Chartergesellschaften und auch die Liniengesellschaften der Fremdenverkehrs-Länder in zunehmendem Maße, an dem Verkehrsaufkommen aus den Industrieländern zu partizipieren. Die Versuche, den eigenen Anteil zu steigern, erfolgen entweder über den Preis und die Konditionen, z. B. bei den Ostblockgesellschaften (Freiflug für Kinder unter x Jahren) oder über die Regelung der Verkehrsrechte, die nur dann gewährt werden, wenn das eigene Unternehmen einen bestimmten Teil des Verkehrs übernimmt³⁷⁾.

Seit 1965 veröffentlicht das Statistische Bundesamt eine gesonderte Auszählung aller im Pauschalflugreiseverkehr von den Flughäfen des Bundesgebietes abgeflogenen Fluggäste³⁸⁾. In diesen Zahlen sind einerseits die Passagiere enthalten, die zu inländischen Zielen reisen; sie müssen für die vorliegende Untersuchung abgezogen werden. Andererseits enthalten die Zahlen von Deutschland ins Ausland zurückfliegende Ausländer, die für den deutschen Flugtourismus in dieser speziellen Betrachtung ohne Bedeutung sind. Über die letztgenannte Gruppe von Reisenden sind keine genauen Angaben erhältlich; auf Grund der von Krüger³⁹⁾ durchgeführten Untersuchung des deutschen Flugtourismus und einer von ihm selbst im Mai 1968 herausgegebenen Korrektur der früheren Ergebnisse⁴⁰⁾ konnte die Zahl der zurückfliegenden Ausländer abgeschätzt werden. Die verbleibenden Reisen verteilen sich auf die deutschen und die ausländischen Chartergesellschaften. Die Zahlen für die von deutschen Chartergesellschaften von Deutschland ins Ausland beför-

³⁶⁾ Vgl. Krüger, E., a.a.O., S. 46.

³⁷⁾ Vgl. die Versuche zur Reglementierung des Verkehrs der LTU nach Portugal im Frühjahr 1969.

³⁸⁾ Statistisches Bundesamt, Reihe 3 Luftverkehr, 1965, 1966, 1967, 1968.

³⁹⁾ Krüger, E., a.a.O., S. 117.

⁴⁰⁾ Deutsches Institut für Luftverkehrsstatistik, Zahl der Buchungen im deutschen Flugtouristik-Aufkommen, Mai 1968 (hektographiertes Blatt).

derten Passagiere liegen jedoch vor: sie wurden für die Jahre 1965 bis 1968 auf besonderen Wunsch des Verfassers vom Statistischen Bundesamt in einer Sonderauszählung ermittelt und werden hier erstmals veröffentlicht.

Tabelle 4: Pauschalflugreiseverkehr 1965—1968

	1965	1966	1967	1968
Pauschalflugreiseverkehr insgesamt*)	515.390	715.598	851.430	960.828
/ nach Zielen im Inland*)	26.222	43.288	54.183	41.491
Pauschalflugreiseverkehr ins Ausland*)	489.168	672.310	797.247	919.337
/ zurückliegende Ausländer (geschätzt)	29.168	42.310	57.247	79.337
deutsche Pauschalflugreisende (geschätzt)	460.000	630.000	740.000	840.000
Pauschalflugreisende mit deutschen Luftverkehrsgesellschaften**)	321.764	375.069	486.238	575.298
Anteil der deutschen Luftverkehrsgesellschaften (‰)	70,0	59,6	65,7	68,5

*) Statistisches Bundesamt: Verkehr, Reihe 3: Luftverkehr, 1965, 1966, 1967 und 1968.

**) Luftverkehrsgesellschaften des Gelegenheitsverkehrs; Sonderauszählung des Statistischen Bundesamtes (unveröffentlicht).

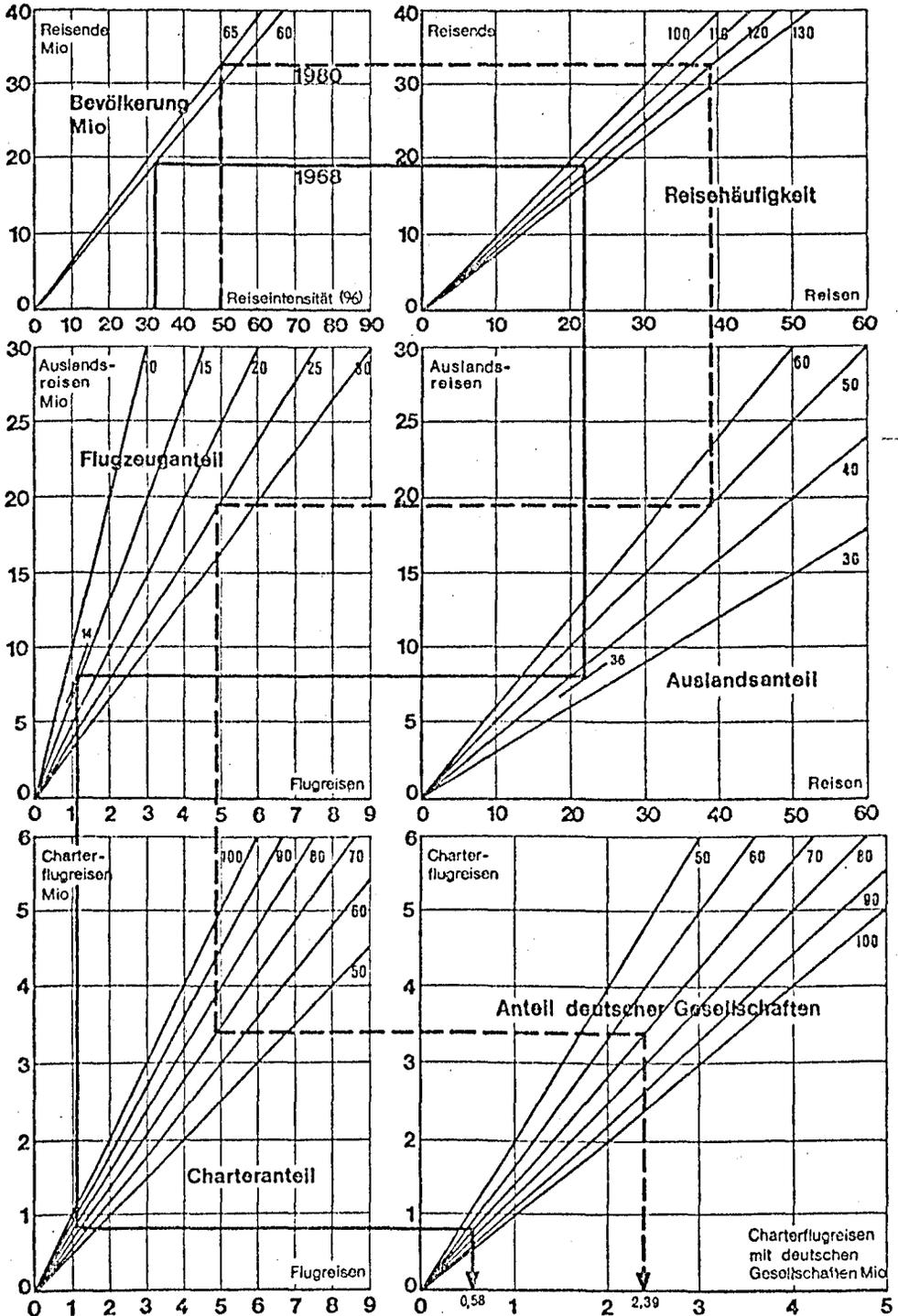
Grundsätzlich hat die Beschäftigung ausländischer Luftverkehrsunternehmen neben den deutschen Gesellschaften einen positiven Effekt beim Ausgleich der stark ausgeprägten Saisonspitze. Wenn die einheimischen Gesellschaften so viel Fluggerät vorhalten wollten oder müßten, daß sie den gesamten Verkehr selbst bewältigen könnten, dann würde ein Teil des Fluggeräts während einer langen Zeitspanne unbeschäftigt in der Halle stehen und Kosten verursachen, die über den Preis für die Gesamtheit der angebotenen Reisen hereingebracht werden müßten. Damit wäre den Luftverkehrsunternehmen ebensowenig gedient wie den Konsumenten. Für die Prognose hat der Verfasser auf Grund dieser Überlegungen einen konstanten Marktanteil von 70 Prozent der deutschen Chartergesellschaften an dem gesamten Pauschalflugreiseverkehr ins Ausland angenommen (vgl. Abbildung 8).

F. Erläuterung des Modells

Bisher wurden vier Parameter des Gesamttourismus und drei Parameter des Flugtourismus in ihrer seitherigen und im Hinblick auf ihre zukünftige Entwicklung dargestellt. Nach der separaten Betrachtung der in den Abbildungen 1 bis 8 behandelten Anteilswerte erfolgt nun eine zusammenfassende modellmäßige Darstellung, bei der die jeweilige Größe aus der vorhergehenden über ihren Anteil abgeleitet wird⁴¹⁾. Die Anwendung

⁴¹⁾ Die u. a. im Industriekurier vom 3. 4. 69 und in der Süddeutschen Zeitung vom 17. 7. 69 veröffentlichte Prognose über den deutschen Flugtourismus basiert in ihren Annahmen und in ihrem Aufbau auf dem Prognosemodell des Verfassers, der sein Modell Mitarbeitern der Condor Flugdienst GmbH zum internen Gebrauch zur Verfügung gestellt hatte. Auf Grund eines Mißverständnisses und wegen der guten Übereinstimmung mit den Erwartungen der Condor gelangte die Prognose anlässlich einer Pressekonferenz in die Öffentlichkeit.

Abbildung 9: Modell zur Prognose des Verkehrsaufkommens



der Reiseintensität auf die Wohnbevölkerung trennt die im Verlauf eines Jahres Gereisten oder die in einem zukünftigen Jahr voraussichtlich Verreisenden, der Einfachheit halber als »Reisende« bezeichnet, von denen, die daheimgeblieben sind oder daheim bleiben werden. Mit Hilfe der Reishäufigkeit läßt sich die Zahl der »Reisen« ermitteln, die über den Auslandsanteil in Inlands- und Auslandsreisen aufgespalten werden. Da aus schon genannten Gründen für den Flugtourismus nur die Auslandsreisen von Bedeutung sind, werden diese über den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel weiter untergliedert. Der Flugreisenanteil erlaubt die Ermittlung der Flugurlaubsreisen ins Ausland, die über den Anteil des Charterverkehrs aufgegliedert werden in die hier interessierenden Urlaubs-Pauschalflugreisen im Charterverkehr und die Urlaubsreisen im Linienverkehr, die sowohl pauschal als auch mit dem normalen Flugschein durchgeführt werden können. Der Anteil der deutschen Chartergesellschaften schließlich führt zu der Zahl der Flugurlaubsreisen, die im Pauschalflugreiseverkehr mit deutschen Chartergesellschaften ins Ausland unternommen worden sind oder in Zukunft unternommen werden.

Selbstverständlich wäre eine tabellarische Darstellung der Zusammenhänge möglich; es erscheint dem Verfasser jedoch als angebracht, die Variationsmöglichkeiten der einzelnen Parameter in einem Diagramm darzustellen, was es erlaubt, die Auswirkung in der Variation eines Parameters in der Abfolge über die verschiedenen Größen bis zu den mit deutschen Chartergesellschaften durchgeführten Flugurlaubsreisen ins Ausland zu verfolgen. Die in den Abbildungen 1 bis 3 und 6 bis 8 dargestellten Zusammenhänge entsprechen den sechs Quadranten des Prognosemodells (vgl. Abbildung 9). Während jedoch bisher die einzelnen Parameter im Zeitablauf verfolgt werden konnten, werden jetzt in der modellmäßigen Zusammenfassung alle Werte für jeweils dasselbe Jahr ermittelt. Der Verfasser hat die Jahre 1968 und 1980, das letztvergangene Jahr und das Ende des Prognosezeitraums, für diese Darstellung ausgewählt.

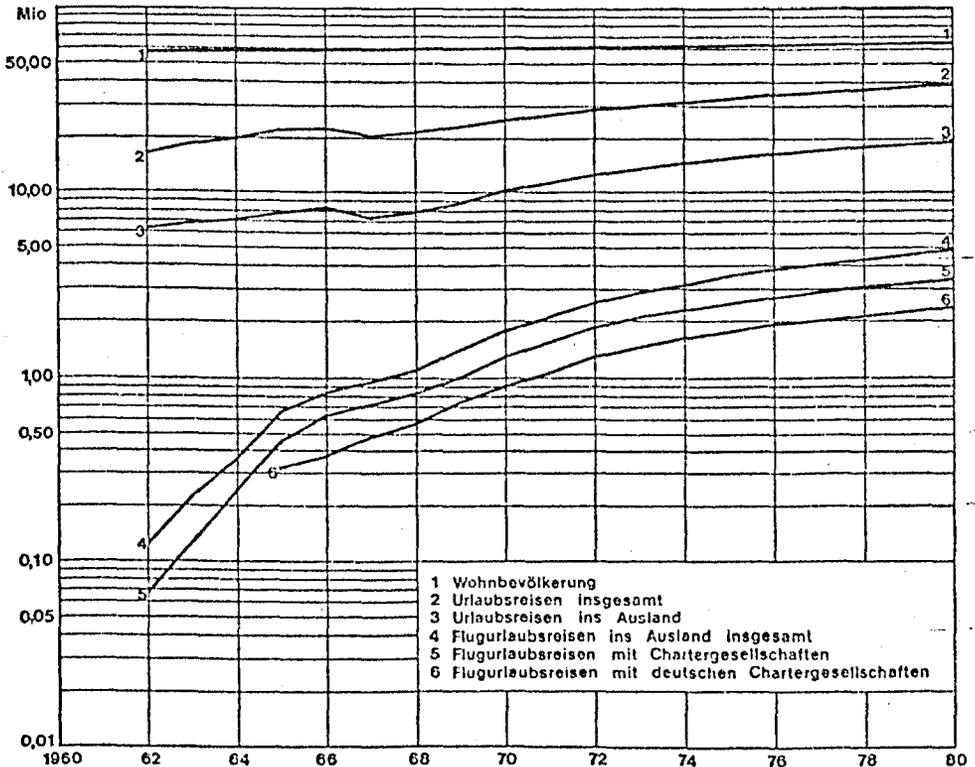
In dem Prognosemodell haben jeweils zwei benachbarte Achsen die gleiche Bezeichnung, die proportionalen Änderungen der dargestellten Größen werden durch die jeweils von den Nullpunkten der Quadranten ausgehenden Strahlen repräsentiert. Die für das Jahr 1980 angenommenen Werte der einzelnen Parameter wurden bereits erläutert und begründet.

Die Zahl der im Pauschalflugreiseverkehr mit deutschen Chartergesellschaften ins Ausland fliegenden Einwohner der Bundesrepublik Deutschland wurde als »Zielgröße« aus mehreren Gründen gewählt: Erstens liegen mit den vom Statistischen Bundesamt ermittelten Zahlen verlässliche Werte vor, die geeignet sind, dem Modell die erforderliche Wirklichkeitsnähe zu geben. Zweitens ist für die deutschen Fluggesellschaften im Touristikluftverkehr das Potential fast ausschließlich im Inland zu suchen; die Planungen für die Zukunft müssen sich auf die ins Ausland fliegenden Einwohner der Bundesrepublik beziehen. Welche Auswirkungen die im nächsten Jahrzehnt zu erwartende Nachfragesteigerung auf die Flugzeugkapazität und die Zahl der im Touristikverkehr einzusetzenden Flugzeuge haben wird, soll im folgenden Abschnitt dieser Untersuchung ermittelt werden. Dort wird auch die in letzter Zeit mehrfach diskutierte Frage erörtert, ob im Flugtourismus mit einer Überkapazität oder einer Kapazitätslücke gerechnet werden muß⁴²⁾. Hier soll nur gezeigt werden, daß sich, wenn die vorausgesagten Tendenzen sich

⁴²⁾ Vgl. Frankfurter Allgemeine vom 30. 6. 69; Handelsblatt vom 23. 7. 69.

verwirklichen, die Zahl der Flugurlaubsreisen ins Ausland für die deutschen Chartergesellschaften von 0,58 Millionen im Jahre 1968 auf 2,39 Millionen im Jahre 1980 erhöhen wird. Die Vervielfachung der Zahl der Flugurlaubsreisen im Verlauf der zwölf Jahre von 1968 bis 1980 bedeutet für den genannten Zeitraum eine durchschnittliche

Abbildung 10: Ergebnisse des Prognosemodells



jährliche Steigerung um rund 12,6 Prozent, wobei wegen der getroffenen Annahmen in den ersten Jahren des nächsten Jahrzehnts höhere, später abnehmende Zuwachsraten erwartet werden.

Die absoluten Werte für die Vergangenheit und die zu erwartenden Zukunftswerte werden in Abbildung 10, soweit verfügbar, für den Zeitraum von 1962 bis 1980 dargestellt; wegen der großen Unterschiede im Zeitablauf mußte die logarithmische Darstellung gewählt werden, die erkennen läßt, daß die in der Vergangenheit beobachteten sehr hohen Zuwachsraten in der Zukunft nicht mehr erreicht werden.

II. Bestimmung der zur Leistungserstellung im deutschen Flugtourismus erforderlichen Kapazität

A. Allgemeine Betrachtungen

Die Kapazität im deutschen Flugtourismus, hier verstanden als das Gesamtangebot an Charterflugleistungen deutscher Gesellschaften, setzt sich zur Zeit zusammen aus den Einzelangeboten folgender Unternehmen: Condor (einschließlich Südflug), Atlantis (früher Nordseeflug), LTU Lufttransportunternehmen, Bavaria, Germanair (früher Südwestflug) und Panair. Eine Prognose der Charterflugkapazitäten könnte für die jeweils betrachteten Jahre zeigen, wie sich das Gesamtangebot als Summe aus den Einzelangeboten der dann vorhandenen Gesellschaften entwickelt. Bei der Beurteilung der Frage nach der notwendigen Kapazität im deutschen Flugtourismus betrachtet der Verfasser jedoch die Flugzeugparks der deutschen Luftverkehrsgesellschaften als *eine* Flotte. Darin liegt eine gewisse Ungenauigkeit, weil eine einheitlich geplante Flotte anders aussehen kann und wahrscheinlich aussehen wird als mehrere im Wettbewerb operierende Flotten von einander unabhängiger Fluggesellschaften. Der Verfasser sieht jedoch in dieser Abhandlung keine andere Möglichkeit, zu sinnvollen Aussagen über die Zukunft zu gelangen. Dem liegt die Überzeugung zugrunde, daß eine Abschätzung für die verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften getrennt mit ungleich größerem Unsicherheitsgrad behaftet wäre als die Ermittlung der erforderlichen Flugzeugkapazität aller deutschen Chartergesellschaften ohne Rücksicht auf die Frage, wem die Flugzeuge letztlich gehören. So können auch Neugründungen, Zusammenschlüsse oder Betriebseinstellungen das Bild nicht allzu sehr verfälschen. Für diese theoretische Flotte können Durchschnittswerte gebildet werden, an Hand derer sich die Produktivität eines Flugzeugs im Flottendurchschnitt und die Produktionskapazität der gesamten Flotte abschätzen lassen.

Zu den Beschränkungen dieser Studie auf die Wohnbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland, den Pauschal-Flugtourismus des Gelegenheitsverkehrs ins Ausland und die deutschen Touristik-Luftverkehrsgesellschaften tritt in diesem Abschnitt eine weitere hinzu: Einige Größen, die im folgenden benutzt werden, stehen in Abhängigkeit von der Einsatz-Reichweite der Flugzeuge. Zur Ermittlung des Angebots der Luftverkehrsgesellschaften ist die Kenntnis der durchschnittlichen Streckenlänge erforderlich, und aus der Verkehrsleistung läßt sich die mittlere Reiseweite der Touristen errechnen. Für eine Prognose sind im umgekehrten Fall Annahmen über die mittlere Reiseweite notwendig, wenn man die in Zukunft zu erbringende Verkehrsleistung abschätzen will. Wie die seitherige Entwicklung des Flugtourismus zeigt, ist eine globale mittlere Reiseweite wenig aussagefähig. Für die Condor zum Beispiel errechnet sich für das Jahr 1968 eine mittlere Reiseweite von rund 2100 km⁴³⁾, die etwa der Entfernung von Frankfurt nach Izmir entspricht. Auf Entfernungen zwischen 2000 und 3000 km entfällt jedoch nur ein äußerst geringer Prozentsatz der von Condor beförderten Passagiere (weniger als 5 Prozent); insofern muß dieser Rechenwert als wenig typisch für den von Condor durchgeführten Flugtourismus angesehen werden. Wenige Langstreckenpassagiere gehen in diese Rechnung mit der gleichen Bedeutung ein wie viele Passagiere, die nur auf kurzen Strecken reisen. Da der deutsche Flugtourismus in weitaus überwiegendem Maße auf Entfernungen unter 2000 km entfällt, erscheint es dem Verfasser als sinnvoll, die Zielgebiete in

⁴³⁾ World Airline Statistics 1968; in: American Aviation vom 12. 5. 1969, S. 73.

Reichweitengruppen zusammenzufassen und für diese getrennt Aussagen über die mittlere Reiseweite zu machen. Auf diese Weise kann erreicht werden, daß die errechneten oder angenommenen Werte wirklichkeitsnäher werden, daß darüber hinaus die relative Bedeutung des Verkehrs innerhalb der Reichweitengruppen im Zeitablauf besser abgeschätzt werden kann und daß schließlich bessere Annahmen über eine homogenere Flotte für einen bestimmten Einsatzbereich möglich werden. Die bereits oben angedeutete Beschränkung bezieht sich deshalb auf die Urlaubspauschalflüge mit deutschen Touristik-Luftverkehrsgesellschaften unter 3500 km Reichweite.

B. Verteilung des Verkehrs über die Reichweite

Die von den Fluggesellschaften angebotene Betriebsleistung, ausgedrückt in Sitzkilometern, und die tatsächlich erbrachte Verkehrsleistung, ausgedrückt in Passagierkilometern, stehen über den Sitzladefaktor und die mittlere Reiseweite in folgender Beziehung:

$$(1) \text{ SK} = \frac{2P \cdot R \cdot A}{L} 100$$

SK = Angebot in Sitzkilometern

P = Anzahl der durchgeführten Reisen (Beförderungsfälle; Verdoppelung für Hin- und Rückflug)

R = mittlere Reiseweite in km

L = Sitzladefaktor in Prozent

A = Anteil einer bestimmten Reichweitengruppe

Für die Prognose der Kapazität im deutschen Flugtourismus ist es unerlässlich, die Entwicklung der Größen in Gleichung (1) zu verfolgen. Dabei beziehen sich die Überlegungen im wesentlichen auf die Prognosejahre 1974 und 1980.

- a) Die aus der Prognose des Gesamttourismus abgeleitete Zahl der Flugurlaubsreisen mit deutschen Luftverkehrsgesellschaften ins Ausland (P) beträgt für 1974 1,62 und für 1980 2,39 Millionen.
- b) Der Sitzladefaktor (L) lag in den vergangenen Jahren im Durchschnitt etwa bei 80 Prozent. Aus Gründen der Verkaufspolitik und wegen der Saisonabhängigkeit des Tourismus — jeweils der erste Rückflug von und der letzte Hinflug zu einem Feriengebiet einer Flugkette erfolgen notgedrungen ohne Passagiere — wird auch in Zukunft mit einem Sitzladefaktor von 80 Prozent gerechnet.
- c) Die mittlere Reiseweite (R) ist das mit der jeweiligen Entfernung aller durchgeführten Reisen gewogene arithmetische Mittel. Da alle Verlagerungen der Touristenströme in diesen Wert eingehen, werden aus den bereits genannten Gründen im folgenden drei Reichweitengruppen der für den Flugtourismus relevanten Zielgebiete gebildet, die einzeln betrachtet werden sollen.
 1. Die Hauptferiengebiete liegen im Mittelmeerraum bei durchschnittlichen Entfernungen unter 2000 km. In diese Reichweitengruppe fallen auch die Feriengebiete an der Schwarzmeerküste.
 2. Die nächste Reichweitengruppe zwischen 2000 und 3500 km umfaßt die Kanarischen Inseln und den Nahen Osten einschließlich der Türkei.
 3. Als Zielgebiete über 3500 km haben heute Ostafrika und die USA die größte Bedeutung; zunehmend in Erscheinung treten der Ferne Osten und Südamerika.

Tabelle 5:

*Aufteilung des deutschen Flugtourismus auf verschiedene Reichweitengruppen
für 1968, 1974 und 1980
Ergebnisse des Prognosemodells*

	1968	1974	1980
Kurzstrecken-Flugtourismus Reichweite unter 2000 km			
1. Anteil am gesamten Flugtourismus (%)	80,0	75,0	70,0
2. mittlere Reiseweite (km)	1300	1350	1400
3. Zahl der durchgeführten Reisen (1000)	460,2	1213,5	1672,3
4. Wachstumsfaktoren 1968-74, 1974-80, 1968-80	2,64	1,38	3,63
5. durchschnittliche jährliche Steigerung (%)	16,3	5,5	11,3
Mittelstrecken-Flugtourismus Reichweite 2000 bis unter 3500 km			
1. Anteil am gesamten Flugtourismus (%)	15,0	17,5	20,0
2. mittlere Reiseweite (km)	3000	3100	3200
3. Zahl der durchgeführten Reisen (1000)	86,3	283,2	477,8
4. Wachstumsfaktoren 1968-74, 1974-80, 1968-80	3,28	1,69	5,54
5. durchschnittliche jährliche Steigerung (%)	21,9	9,1	15,3
Kurz- und Mittelstrecken-Flugtourismus Reichweite unter 3500 km			
1. Anteil am gesamten Flugtourismus (%)	95,0	92,5	90,0
2. mittlere Reiseweite (km)	1600	1700	1800
3. Zahl der durchgeführten Reisen (1000)	546,5	1496,7	2150,1
4. Wachstumsfaktoren 1968-74, 1974-80, 1968-80	2,74	1,44	3,93
5. durchschnittliche jährliche Steigerung (%)	16,9	6,2	12,1
Langstrecken-Flugtourismus Reichweite 3500 km und darüber			
1. Anteil am gesamten Flugtourismus (%)	5,0	7,5	10,0
2. mittlere Reiseweite (km)	8000	8200	8500
3. Zahl der durchgeführten Reisen (1000)	28,8	121,3	238,9
4. Wachstumsfaktoren 1968-74, 1974-80, 1968-80	4,22	1,97	8,31
5. durchschnittliche jährliche Steigerung (%)	27,1	11,9	19,3
Flugtourismus insgesamt alle Reichweitengruppen			
1. Anteil am gesamten Flugtourismus (%)	100,0	100,0	100,0
2. mittlere Reiseweite (km)	1900	2200	2500
3. Zahl der durchgeführten Reisen (1000)	575,3	1618,0	2389,0
4. Wachstumsfaktoren 1968-74, 1974-80, 1968-80	2,81	1,48	4,15
5. durchschnittliche jährliche Steigerung (%)	18,8	6,7	12,6

Unter der Annahme, daß sich zwar die relative Bedeutung des Flugtourismus zwischen den Reichweitengruppen, aber nur in geringem Umfang die mittlere Reiseweite innerhalb der Gruppen im Zeitablauf ändert, ist es möglich, auf Grund des zu beobachtenden Trends zu weiter entfernten Zielen mit Hilfe von Schätzungen der Anteile der einzelnen Reichweitengruppen am gesamten Flugtourismus eine mittlere Reiseweite für die Jahre 1974 und 1980 zu ermitteln. An Hand der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Statistiken über den von Deutschland ausgehenden Pauschalflugreiseverkehr⁴⁴⁾ ist eine genaue Ermittlung der mittleren Reiseweite der deutschen Flugtouristen nicht möglich, weil die aus Deutschland in ihre Heimatstaaten zurückfliegenden Ausländer ebenso in die Statistik eingehen wie die Ausländer, die nur in Deutschland einen Zwischenaufenthalt verbringen oder auch nur auf einem deutschen Flughafen zwischenlanden⁴⁵⁾. Auch die Sonderauszählung des Statistischen Bundesamtes⁴⁶⁾ über die deutschen Touristik-Fluggesellschaften führt hier zu keinem Ergebnis, weil zwar der Abgangsflygafen, nicht aber das Zielgebiet ausgewiesen wird⁴⁷⁾. Insofern bleibt nur die Möglichkeit einer Abschätzung mit Hilfe der offiziellen Statistik, die durch eine Kontrollrechnung mit den Ergebnissen der Condor ergänzt werden konnte. Danach ergeben sich für die drei ausgewählten Jahre als mittlere Reiseweiten für den deutschen Flugtourismus die in Tabelle 5 aufgeführten Werte, die durch den Anteil jeder Gruppe am gesamten Flugtourismus und den durchschnittlichen Zuwachs für die betrachteten Zeiträume ergänzt werden⁴⁸⁾.

Der Ferntourismus zeichnet sich zwar in letzter Zeit durch hohe Zuwachsraten aus, hat aber andererseits nur einen geringen Anteil am gesamten Flugtourismus. Im nächsten Jahrzehnt kann man kaum damit rechnen, daß der Ferntourismus seinen Anteil mehr als verdoppeln wird. Bezogen auf den prognostizierten Wert von 2,39 Millionen Flugtouristen, die im Jahre 1980 von deutschen Luftverkehrsgesellschaften ins Ausland geflogen werden, ergibt sich etwa eine Verachtfachung des Ferntourismus gegenüber 1968, was durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten von 19,3 Prozent entspricht. Demgegenüber wächst der Flugtourismus auf Strecken bis zu 2000 km im gesamten Prognosezeitraum unterdurchschnittlich stark mit nur rund 11 Prozent pro Jahr. Wegen der besonderen Verhältnisse im Ferntourismus, der auch besonderes Fluggerät erfordert, wird dieser Bereich von nun an ausgeklammert.

C. Ermittlung einer potentiellen Flotte für den deutschen Flugtourismus

Damit sind alle Komponenten der Gleichung (1), die das Angebot der Luftverkehrsgesellschaften definiert, erläutert. Die bisher unter dem Aspekt »Verkehr« behandelten Zusammenhänge sollen nun durch den Aspekt des »Betriebs« bei den Luftverkehrsgesell-

44) Statistisches Bundesamt: Reihe 3, Luftverkehr, a.a.O.

45) Hier dürfte es sich im wesentlichen um Touristen aus den angelsächsischen und skandinavischen Ländern handeln, was besonders deutlich am Flughafen München zu erkennen ist, auf den der weitaus überwiegende Teil aller nach Großbritannien und Skandinavien reisenden Touristen entfällt. Mit großer Sicherheit handelt es sich hier nicht um deutsche Flugtouristen, die ihren Urlaub im Norden verbringen, sondern hauptsächlich um ausländische Touristen, die aus dem Süden kommend in München aus technischen Gründen zwischenlanden und so in die Statistik eingehen.

46) Vgl. Statistisches Bundesamt, Sonderauszählung, a.a.O.

47) Der Grund dafür liegt in der gesetzlich verankerten Pflicht zur Geheimhaltung von Firmenergebnissen.

48) Zum Vergleich: Frankfurt—Palma de Mallorca 1253 km
Teneriffa 3194 km
New York 6196 km

schaften ergänzt werden. Das Angebot an Sitzkilometern ist unter diesem Gesichtspunkt definiert durch die Gleichung

$$(2) SK = N \cdot U \cdot V \cdot C$$

- N = Zahl der ganzjährig eingesetzten Flugzeuge
 U = durchschnittliche jährliche Ausnutzung in Flugstunden
 V = durchschnittliche Fluggeschwindigkeit in km/h
 C = durchschnittliche Größe eines Flugzeugs (Sitzzahl)

Die Produktivität eines Flugzeugs im Flottendurchschnitt ist definiert als $U \cdot V \cdot C$. Die beiden Komponenten U und V werden beeinflusst durch die Einsatzbedingungen und die Struktur des Streckennetzes. Im Flugtourismus ist das Verkehrsaufkommen in einer Weise gestiegen, daß heute von allen deutschen Flughäfen direkte Pauschalflugreisen in die Hauptferiengebiete angeboten werden können. Die zeitweise durchgeführten Zwischenlandungen nicht aus technischen Gründen (Reichweite des Flugzeugs), sondern zur besseren Auslastung der Maschinen, spielen keine bedeutende Rolle mehr. Damit ergibt sich die Fluggeschwindigkeit (V) in direkter Abhängigkeit von der mittleren Reiseweite der Touristen. Sie dürfte im Jahre 1968 bei Einsätzen im Kurz- und Mittelstreckenbereich durchschnittlich bei rund 650 km/h gelegen haben. Wenn die Propellerflugzeuge restlos aus dem Touristikflugverkehr ausgeschieden sind, dürfte die durchschnittliche Fluggeschwindigkeit 700 km/h betragen. Deshalb wird ab 1970 mit diesem Wert gerechnet.

Die durchschnittliche jährliche Ausnutzung (U) ist in ähnlicher Weise abhängig von der Art des durchgeführten Verkehrs (Kurz-, Mittel- und Langstreckeneinsatz), den eingesetzten Flugzeugtypen und der Umlaufplanung für die einzelnen Maschinen. Der Durchschnittswert für das Jahr 1968 dürfte im deutschen Flugtourismus in der Größenordnung von 2200 Flugstunden gelegen haben. Bis 1980 wird mit einer kontinuierlichen Steigerung auf 2500 Flugstunden gerechnet.

In die Flugzeugzahl (N) gehen alle im Laufe eines Jahres eingesetzten Flugzeuge entsprechend ihrer auf das Jahr bezogenen Einsatzdauer ein. Bei den deutschen Touristikfluggesellschaften waren im Jahre 1968 zwischen 20 und 30 Flugzeuge verschiedener Baumuster vorhanden, von denen jedoch mehrere nur zum Teil im Flugtourismus eingesetzt wurden (entweder an bestimmten Tagen, z. B. dem Wochenende, oder zu bestimmten Tageszeiten, z. B. außerhalb der Spitzenstunden des Linienverkehrs, oder nur einen Teil des Jahres, wie es bei neu eingeführten Flugzeugen der Fall ist). Über das ganze Jahr gerechnet dürften nicht mehr als 18 Flugzeuge voll im Einsatz gewesen sein.

Die Größe der eingesetzten Flugzeuge lag im Jahre 1968 zwischen 40 und 125 Plätzen, wenn man von den vierstrahligen Langstreckenmaschinen absieht. Als Durchschnittsgröße (C) dürfte sich ein Wert bei 85 Plätzen ergeben.

Aus der Zusammenfassung der Gleichungen (1) und (2) erhält man

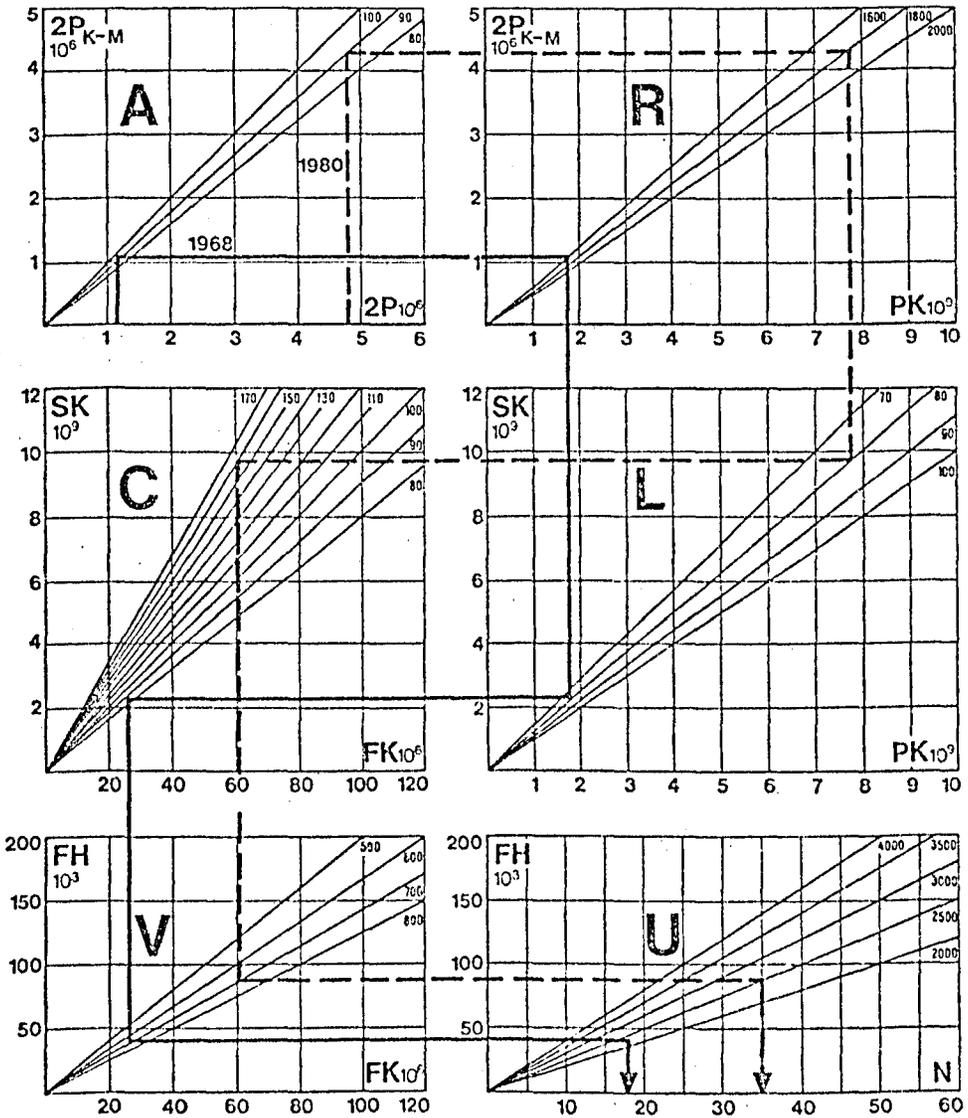
$$(3) SK = N \cdot U \cdot V \cdot C = \frac{2P \cdot R \cdot A}{L}$$

Daraus läßt sich dann, wenn man die Prognosewerte für das Angebot zugrundelegt, die durchschnittliche Flugzeuggröße bei gegebener Flugzeugzahl oder die Flugzeugzahl bei der in Zukunft zu erwartenden durchschnittlichen Flugzeuggröße ermitteln:

$$(4) C = \frac{2P \cdot R \cdot A}{L \cdot U \cdot V \cdot N} \quad (5) N = \frac{2P \cdot R \cdot A}{L \cdot U \cdot V \cdot C}$$

Abbildung 11:

Modell zur Ermittlung der erforderlichen Kapazität im deutschen Flugtourismus



Zur Darstellung dieser Zusammenhänge wählt der Verfasser wieder ein Modell, das in seinem Aufbau dem Prognosemodell für das flugtouristische Verkehrsaufkommen entspricht. Es erlaubt die Ermittlung der jeweils als abhängig betrachteten Variablen

aus den tatsächlichen oder angenommenen Werten der anderen Größen auf einfache graphische Weise. Ausgehend von dem Verkehrsvolumen (Passagiere) gelangt man über den Anteil des zu untersuchenden Kurz- und Mittelstreckenmarktes am gesamten Flugtourismus und die in diesem Bereich zu beobachtende mittlere Reiseweite zu der Verkehrsleistung, ausgedrückt in Passagierkilometern, der bei einem bestimmten Sitzladefaktor das Angebot an Sitzkilometern entspricht. Die für das Angebot erforderliche Flugzeugzahl wird dann mit Annahmen über die drei Produktivitätskomponenten (Kapazität, Fluggeschwindigkeit und jährliche Ausnutzung) ermittelt. In der Abbildung 11 sind die Werte für die Jahre 1968 und 1980 eingetragen; die Ergebnisse des Modells werden in der Tabelle 6 für die Jahre 1968, 1970, 1974 und 1980 zusammengefaßt.

Tabelle 6:

Bestimmung der zur Bewältigung der Nachfrage im deutschen Flugtourismus erforderlichen Flugzeugzahl (Kurz- und Mittelstrecken-Verkehr)

	1968	1970	1974		1980
			a	b	
Flugurlaubsreisen mit deutschen Chartergesellschaften (1000)*	575	913	1618	1142	2389
Beförderungsfälle (1000)	1150	1826	3236	2284	4778
Anteil des Kurz- und Mittelstrecken- Flugtourismus (%)	95	95	92,5		90
Beförderungsfälle im Kurz- und Mittel- strecken-Flugtourismus (1000)	1093	1735	2993	2113	4300
mittlere Reiseweite (km)	1600	1600	1700		1800
Passagierkilometer (Mio.)	1748	2776	5089	3593	7740
Sitzladefaktor (%)	80	80	80		80
Sitzkilometer-Angebot (Mio.)	2185	3469	6361	4491	9675
durchschnittliche Flugzeuggröße (Sitze)	85	100	105		160
Flugkilometer (1000)	25706	34690	60581	42770	60469
durchschnittliche Fluggeschwindigkeit (km/h)	650	700	700		700
Flugstunden pro Jahr	39547	49557	86544	61100	86383
durchschnittliche jährliche Ausnutzung (Stunden)	2200	2200	2350		2500
Flugzeugzahl	18	23	37	26	35

*) Ergebnisse des Prognosemodells.

1974 a: Berechnung auf Grund des prognostizierten Aufkommens.

b: Berechnung der Kapazität mit der für 1970 zu erwartenden Flotte.

Für die sechs Jahre zwischen 1968 und 1974 kann man in etwa absehen, wie sich die Flotten der deutschen Touristikfluggesellschaften entwickeln werden. Die Umrüstung auf moderne Strahlflugzeuge, die schon seit einiger Zeit im Gange ist, dürfte inzwischen ihren Abschluß gefunden haben. Bis 1970 steigt die durchschnittliche Flugzeuggröße, u. a. durch den überwiegenden Einsatz einer B-707 der Condor im Mittelmeertourismus, auf rund 100 Plätze. Das vorausgeschätzte Verkehrsaufkommen von 0,91 Millionen Passagieren, von denen 95% im Kurz- und Mittelstreckenbereich reisen werden, erfordert bei der höheren Fluggeschwindigkeit und unter Beibehaltung der für 1968 angenommenen anderen Größen den vollen Einsatz von rund 23 Flugzeugen. Auf Grund der bis Herbst 1969 bekannt gewordenen Flottenplanungen werden 1970 insgesamt 26 Flugzeuge im Kurz- und Mittelstrecken-Flugtourismus eingesetzt werden. Davon entfallen auf die Condor 10, die LTU 6, die Bavaria 4, die Atlantis 1, die Germanair 3 und die Panair 2 Maschinen⁴⁹⁾. Auf den ersten Blick wäre also ein Überangebot an Flugzeugkapazität zu erwarten; Preissenkungen gegenüber dem Vorjahr legen in der Branche tatsächlich den Schluß nahe, daß die Fluggesellschaften mehr Kapazität anbieten als von den Reiseveranstaltern nachgefragt wird. Dennoch hält der Verfasser die Überkapazität, wenn sie wirklich vorhanden sein sollte, nicht für so gravierend; denn 1. durch den teilweisen Einsatz des Fluggeräts im Liniendienst für die Deutsche Lufthansa (LTU, Bavaria), 2. durch die z. T. erst im Frühjahr 1970 erfolgende Auslieferung der Maschinen, die dann nur zu einem Bruchteil im Reisejahr 1970 (Oktober 1969 bis September 1970) eingesetzt werden, 3. durch die Beschäftigung eines Teils der Flugzeuge auch im Langstrecken-Verkehr, der hier ausgeschieden wird, oder im ad-hoc-Geschäft, das nicht in die Statistik über den Pauschaltourismus eingeht, muß man die Flugzeugzahl um zwei bis drei Einheiten reduzieren. Wenn die getroffenen Annahmen als richtig unterstellt werden, ist im deutschen Flugtourismus im Jahresdurchschnitt mithin weder ein Überangebot an Kapazität noch eine Kapazitätslücke zu erwarten.

Anders liegen die Verhältnisse im Jahre 1974: trotz des anteilmäßigen Rückgangs, der im Kurz- und Mittelstrecken-Verkehr zu erwarten ist, trotz der unterstellten Erhöhung der mittleren Reiseweite auf 1700 km, der durchschnittlichen Flugzeuggröße auf 105 Sitze und der jährlichen Ausnutzung auf 2350 Flugstunden, wären zur Bewältigung der Nachfrage *ceteris paribus* etwa 37 Flugzeuge erforderlich (vgl. Tabelle 6). Gegen eine derartig starke Erhöhung der Flugzeugzahl sprechen jedoch mehrere Argumente: die Flottenpolitik einiger Touristik-Luftverkehrsgesellschaften zielt darauf ab, die Zahl der einzusetzenden Flugzeuge und damit auch der Besatzungen relativ konstant zu halten: Dafür sprechen Kostengesichtspunkte, die sich sowohl auf den Flugbetrieb als auch auf die Verwaltung beziehen. Hinzu kommt, daß die Reiseveranstalter, die aus Kostengründen und im Hinblick auf die Wünsche der Passagiere großen Wert auf die Durchführung von Non-Stop-Flügen in die Feriengebiete legen, den Einsatz der Flugzeuge in der Weise planen, daß die Ankunft der Maschinen aus den deutschen Städten in den Feriengebieten möglichst in einer eng begrenzten Zeitspanne erfolgt (Transfer von und zu den verschiedenen Hotels, Verteilung der zurückfliegenden Passagiere auf die Flugzeuge nach verschiedenen deutschen Städten). Die stark gestiegene Flugzeugzahl würde zu einer Steigerung der Frequenzen führen, die sowohl im Inland als auch in den Feriengebieten mit ihren heute zum Teil schon stark ausgelasteten Flughäfen Abfertigungspro-

⁴⁹⁾ Vgl. Hill, M., Flugtouristik vor der Krise? Die Konkurrenz der Fluggesellschaften und der Veranstalter verschärft sich; in: Handelsblatt 8./9. 8. 69.

bleme mit sich bringen könnte. Die Anpassung an die steigende Nachfrage kann langfristig nur über die Flugzeuggröße erfolgen, während eine kurzfristige Anpassung über die jährliche Ausnutzung, in begrenztem Rahmen über den Sitzladefaktor oder die teure Subcharter von Fluggerät möglich ist. Wenn man berücksichtigt, daß bis 1974 auf Grund der Planungen der Chartergesellschaften noch eine Vergrößerung der Flotten um einige Flugzeuge für den Einsatz im Kurz- und Mittelstrecken-Bereich zu erwarten ist, daß diese Maschinen aber nur zum Teil im Flugtourismus eingesetzt werden, erscheint es angebracht, die Zahl der Urlaubsreisen zu ermitteln, die mit der Flotte des Jahres 1974 bewältigt werden kann; zu diesem Zeitpunkt kann damit gerechnet werden, daß etwa 26 Flugzeuge voll im Einsatz sind⁵⁰). Dabei zeigt sich, daß rund eine halbe Million Passagiere weniger befördert werden können, als der zu erwartenden Nachfrage entspricht⁵¹). Die logische Konsequenz ist im Flugtourismus wie im Linienluftverkehr der Einsatz von Großraumflugzeugen. Auf Grund einer hier nicht näher zu erläuternden Berechnung des Verfassers wäre bereits 1974 der Einsatz von drei Flugzeugen der Größenordnung des europäischen Airbus mit rund 260 Plätzen bei den deutschen Chartergesellschaften möglich.

Die Prognose für das Jahr 1980 geht, wie aus der angenommenen Erhöhung der durchschnittlichen Flugzeuggröße ersichtlich ist, davon aus, daß Großraumflugzeuge im Kurz- und Mittelstrecken-Tourismus im Einsatz sind. Bei Flugzeugen mit durchschnittlich 160 Sitzen kann man sich die »Flotte« des deutschen Flugtourismus zusammengesetzt vorstellen aus »großen« Flugzeugen der nächsten Generation mit einer Kapazität von rund 280 Sitzen und »kleinen« Flugzeugen mit durchschnittlich 105 Sitzen, die den gegenwärtig eingesetzten Flugzeugtypen entsprechen (BAC-111, DC-9, B-737, B-727). Die insgesamt erwartete Flugzeugzahl von 35 im Jahre 1980 würde sich entsprechend den obigen Annahmen über die Einsatzbedingungen und die Steigerung des Verkehrsaufkommens ergeben, wenn 11 bis 12 Großraumflugzeuge und 23 bis 24 herkömmliche Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge eingesetzt würden.

Mit den Großraumflugzeugen werden die Fluggesellschaften in die Lage versetzt, Kostensteigerungen aufzufangen oder gar Kostensenkungen an die Reiseveranstalter weiterzugeben, weil die Wirtschaftlichkeit der Großraumflugzeuge gegenüber dem herkömmlichen Fluggerät erheblich größer ist. Es darf als unumgänglich angesehen werden, daß auch im Flugtourismus eine Anzahl derartiger Maschinen ab etwa 1974/75 zum Einsatz kommt. Bei einer separaten Betrachtung der Chartergesellschaften muß man auf Grund der Einsatzplanung in den verschiedenen Streckennetzen zu einer höheren Zahl als der oben genannten kommen. Es geht hier nicht so sehr darum, die genaue Flugzeugzahl vorauszusagen, als eine Tendenz aufzuzeigen, die den Flugtourismus im nächsten Jahrzehnt bestimmen wird. Auch wenn die Preisvorteile, die die Großraumflugzeuge mit sich bringen, nur relativer Natur sein sollten, werden sie den Flugtourismus in erheblichem Maße stimulieren und diesem Zweig des Tourismus weitere Bevölkerungskreise erschließen.

⁵⁰) Vgl. die von der Flugzeugzahl 26 ausgehende Berechnung der Kapazität der deutschen Touristik-Fluggesellschaften für 1974 in Tab. 6, Spalte b.

⁵¹) Diese Kapazitätslücke ist etwa so groß wie das gesamte deutsche Flugtouristik-Aufkommen mit deutschen Chartergesellschaften im Jahre 1967 ohne Berücksichtigung der Reiseweite; vgl. Tab. 4.

Abschließend sei nochmals auf den bereits zitierten Aufsatz von Hill, M., *Flugtourismus vor der Krise?* hingewiesen, der eine ausgezeichnete Übersicht über die Branche auch im Hinblick auf die in dieser Arbeit weitgehend ausgeklammerten Reiseveranstalter gibt. Der Aufsatz ist nach Abschluß dieser Untersuchung erschienen; er bestätigt in vielen Fällen die Ansichten und Annahmen des Verfassers.

Buchbesprechungen

Jürgensen, Harald/Berg, Hartmut, Konzentration und Wettbewerb im Gemeinsamen Markt – Das Beispiel der Automobilindustrie – (= Bd. 12 der Wirtschaftspolitischen Studien aus dem Institut für Europäische Wirtschaftspolitik der Universität Hamburg), Göttingen 1968, Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, 272 S., kartoniert DM 32,-

In der wirtschaftspolitischen Diskussion gilt es gegenwärtig als en vogue, in Anbetracht der US-amerikanischen (und japanischen) weltweiten Expansionsbestrebungen von der Notwendigkeit zu sprechen, einen höheren Konzentrationsgrad oder aber doch zumindest eine verstärkte Kooperation der deutschen und der EWG-Industrien zu realisieren. Nicht zuletzt durch die spektakulären Thesen des Buches von *Servan-Schreiber* wurden diese Forderungen von einer breiteren Öffentlichkeit übernommen, ohne daß fundiertes und abgesichertes Material über Kostenstrukturen und Finanzierungsmöglichkeiten vorlagen. Die Dichotomie von Konzentrationsgrad und Wettbewerbsaktivität wird dabei häufig nicht beachtet; dies führt dann dazu, daß der Wettbewerbsaspekt vernachlässigt wird.

Jürgensen und *Berg* versuchen, diese Fragen im Bereich der Automobilindustrie systematisch zu durchleuchten und abzuklären. Sie untersuchen sowohl die US-amerikanischen wie auch die deutschen (PKW-)Fahrzeughersteller im Hinblick auf die Problemkreise der optimalen Betriebsgröße, der Absatz- und Bezugsanteile bei wachsender Unternehmensgröße, der Beziehung zwischen Unternehmensgröße und Innovationsleistung und der Finanzierungsfrage.

Die Autoren gelangen zu dem Ergebnis, daß ein Zusammenschluß der deutschen Anbieter zu einer Deutschen Automobilunion nicht erforderlich und auch nicht wünschenswert erscheint, da dies zu einer ähnlichen Entwicklung

in Frankreich, Italien und Großbritannien führen dürfte und hieraus ein »enges Oligopol« (im Sinne von *E. Kantzenbach*) suboptimale Wettbewerbsresultate erbringen würde. (Allerdings ist diese Stufe der Konzentration in Italien im Herbst 1969 bereits erreicht worden.)

Die Ausführungen sind auf das Jahr 1968 abgestellt. Die Dynamik der Entwicklung offenbart sich in den inzwischen erfolgten weiteren deutschen (VW-Audi/NSU) und französisch-italienischen (Fiat-Citroen) Konzentrations- bzw. Kooperationsvorgängen. Diese Veränderungen widersprechen jedoch nicht den Untersuchungsergebnissen der Verfasser.

Deutlich offenbaren sich in der Studie die erheblichen Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung, insbesondere hinsichtlich der Kostenwerte und der hieraus zu ziehenden Schlußfolgerungen bezüglich einer kostenoptimalen Ausbringung bzw. Betriebsgröße. Teilweise dürften die verarbeiteten Kostenangaben das Jahres 1954 inzwischen wegen der Fortschrittseffekte in der Automobilindustrie nicht mehr die erforderliche Aussagekraft besitzen. Weiterhin sollte berücksichtigt werden, daß die Verfasser den Nutzfahrzeugbereich ausklammern; für diesen Produktionssektor liegen inzwischen spezielle Analysen vor (so beispielsweise *Albach, H.*, Notwendigkeit einer Konzentration in der Nutzfahrzeugindustrie? in: Notwendigkeit und Gefahr der wirtschaftlichen Konzentration [= Bd. 62 der Veröffentlichungen der List Gesellschaft e. V.] Basel-Tübingen 1969). Zumindest im Nutzfahrzeugbereich dürfte jedoch eine kostenoptimale Auslastung der vorhandenen Kapazitäten bei der Mehrzahl der deutschen Hersteller nicht vorliegen; davon zeugen auch die in den letzten Jahren zu beobachtenden Kooperationsvorgänge. Die gegenwärtig langen Lieferfristen auch in diesem Zweig der Automobilindustrie können nicht als typisch, sondern lediglich als Rand-

erscheinungen einer verfehlten Konjunkturpolitik gewertet werden.

Letztlich sollte bei der Durchleuchtung und vergleichenden Analyse der westeuropäischen und der amerikanischen Automobilindustrie berücksichtigt werden, daß bei den deutschen Herstellern der Expansionsweg in erster Linie durch einen außergewöhnlich hohen Exportanteil induziert und stabilisiert wurde. Es ist zweifellos finanziell aufwendiger, die erforderliche Verkaufs- und Kundendienstorganisation auf Auslandsmärkten zu gewährleisten als im Inland, wie es bei der US-Industrie der Fall ist.

Insgesamt bietet die Studie von Jürgensen und Berg interessante Möglichkeiten, die Thesen der jüngeren Wettbewerbstheorie an einem bedeutenden Produktionsbereich zu interpretieren. Daß sich hierbei auch Schwierigkeiten dadurch offenbaren, daß die Modellaussagen die Gesamtheit der in der Realität zu beachtenden Beurteilungskriterien nicht umfassen, mindert nicht den Wert der Untersuchung. Andererseits wäre es wünschenswert, wenn die betroffenen und angesprochenen Industriebereiche dazu beitragen würden, durch Offenlegung der den Verfassern nicht genau bekannten Zahlenwerte das Gesamtbild der Wettbewerbsproblematik in der Automobilindustrie abzurunden.

Dr. G. Aberle, Köln

„Raumordnung und Verkehr“, Tagungsbericht über das 3. Seminar für Raumordnung vom 15. Oktober bis 17. Oktober 1968 (= Heft 65 der Mitteilungen aus dem Institut für Raumordnung), Selbstverlag der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bad Godesberg 1969, 261 S. DIN A 4, zahlreiche Karten und Tabellen. Mit einem Anhang (25 S.): Ausgewählte deutsche Literatur zum Thema »Raumordnung und Verkehr« aus den Jahren 1966–1968.

Der Band enthält die Referate und Diskussionsbeiträge der beiden ersten Seminartage – der Direktor des Instituts für Raumordnung, Dr. habil. Dittrich, eröffnete an beiden Tagen die Veranstaltung mit einer einleitenden Ansprache und leitete die Diskussion – und einen

kurzen Bericht über die Exkursion in das Ruhrgebiet am dritten Tage, wo innerstädtische und überregionale Verkehrsprobleme von Vertretern des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und der Deutschen Bundesbahn erläutert und an Ort und Stelle studiert wurden.

Am ersten Seminartage referierten der Parlamentarische Staatssekretär H. Börner über die Beziehungen zwischen Raumordnung und Verkehr, Präsident Prof. Dr. H. M. Oeftering über die Stellung der Eisenbahn im Wandel des Verkehrs, Prof. Dr. Karl Oettle/München über die Problematik der deutschen Verkehrspolitik und Prof. Dr. P. A. Mäcke/Aachen über Analyse- und Prognose-Methoden des regionalen Verkehrs. An die Referate schloß sich eine rege Diskussion an.

Der zweite Seminartag war hauptsächlich den Problemen der regionalen Verkehrspolitik gewidmet. Auf das einführende Referat von Dr. Rudolf Hoffmann/Braunschweig folgten ein Korreferat und ein Bericht über Bayern von Dr. Waltraud Steinweg/München und je ein Bericht über Rheinland-Pfalz und über Niedersachsen von Dr. H.-D. Seiffert/Trier und Dr. J. Masuhr/Osnabrück. Dr. G. Kroner/Bad Godesberg berichtete über Verkehrskartographie und schließlich Dr. J. Breedvelt/Leiden über die Stellung Rotterdams im europäischen und überseeischen Verkehr. Auch zu diesen Vorträgen gab es etliche Diskussionsbeiträge.

Das Seminar vom 15. bis 17. Oktober 1968 brachte in der Vielheit und Vielseitigkeit der Referate und der Diskussionsbeiträge die große Fülle und die staats- und raumordnungspolitische Bedeutung der Wechselbeziehungen zwischen Raumordnung und Verkehr eindrucksvoll zum Bewußtsein. Diese Eindrücke vermittelt der Tagungsbericht ungeschmälert denen, die sich für diese Wechselbeziehungen interessieren, aber an dem Seminar nicht teilnehmen konnten. Die Berücksichtigung raumordnungspolitischer Zielsetzungen in der verkehrspolitischen Diskussion und die der verkehrspolitischen Problematik bei der Erörterung von Aufgaben der Raumordnung hat in der Bundesrepublik Deutschland und anderen wirtschaftlich entwickelten Ländern in der jüngsten Vergangenheit beträchtliche Fortschritte gemacht. Das erwies auch das Seminar über Raumordnung und Verkehr, und das geht insbesondere aus der

umfangreichen dem Tagungsbericht angehängten Übersicht über ausgewählte deutsche Literatur zu diesem Thema aus den Jahren 1966 bis 1968 hervor.

Dr. Rudolf Hoffmann, Braunschweig

Belke, Kurt / Bosselmann, Heinrich / Liegel, Otto, StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungsordnung mit der Fahrzeugteileverordnung, den Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen und weiteren Bestimmungen unter besonderer Berücksichtigung der technischen Vorschriften). Zehnte Auflage, Kirschbaum Verlag Bonn-Bad Godesberg 1969, 700 S., DIN A 5, DM 42,80.

Das deutsche Straßenverkehrsrecht geht aus von dem Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909, das die Grundnormen für den allgemeinen Straßenverkehr enthält und zwar nicht nur für den Kraftfahrzeugverkehr, wie der Titel des Gesetzes vermuten lassen könnte. Durch das Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 wurde die Überschrift des Kraftfahrzeuggesetzes abgeändert in »Straßenverkehrsgesetz«. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, daß das Gesetz für die Regelung des gesamten Straßenverkehrs gilt, wobei einige Unstimmigkeiten, die sich aus den politischen Wandlungen seit 1945 ergeben hatten, ausgemerzt wurden.

Das Straßenverkehrsgesetz regelt nur die grundsätzlichen Fragen über das Führen von Kraftfahrzeugen und über die Zulassung von Kraftfahrzeugen. Diese Vorschriften betreffen ganz besonders die Verkehrssicherung. Einzelheiten sind enthalten

- a) für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugführern in der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), und
- b) über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr in der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Der § 1 des Straßenverkehrsgesetzes bestimmt, daß Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der Behörde zum Verkehr zugelassen sein müssen. Das ist ein Auftrag des Gesetzgebers an die Behörde.

Was im einzelnen zur Durchführung dieses

Auftrages zu geschehen hat, ergibt sich aus der Straßenverkehrszulassungsordnung. Diese Vorschriften enthalten die Ermächtigung der Verkehrsbehörden, im Interesse der Verkehrssicherheit die Führung von Kraftfahrzeugen und Tieren zu untersagen, von Bedingungen abhängig zu machen, die Fahrerlaubnis zu erteilen und Ermittlungen über die Eignung des Antragstellers zur Teilnahme am Straßenverkehr anzustellen.

Zuständiger Ressortminister ist allein der Bundesverkehrsminister. Das war nicht immer so. Denn im Jahre 1937 war die Zuständigkeit des damaligen Reichsverkehrsministers für das Aufgabengebiet der Straßenverkehrsordnung auf den Reichsinnenminister übergegangen. Für die Ortstafeln und Wegweiser zeichnete der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen verantwortlich. Diese Aufteilung war unsystematisch, sie hatte politische Gründe. Das hatte zur Folge, daß der Reichsverkehrsminister z. B. für die Vorschriften über die vordere Beleuchtung der Fahrräder zuständig war, während die Vorschriften für die hintere Fahrradbeleuchtung vom Reichsinnenminister erlassen wurden.

Die vorliegende Schrift von *Belke/Bosselmann/Liegel* befaßt sich mit der Straßenverkehrszulassungsordnung. Sie ist am 1. Januar 1938 in Kraft getreten. Seitdem ist sie wiederholt im Verordnungswege geändert und ergänzt worden. Zahlreiche Entscheidungen der ordentlichen Gerichte, der Verwaltungsgerichte, der Verwaltungsbehörden und ministerielle Einzelentscheidungen haben aufgekommene Zweifelsfragen geklärt. Hervorzuheben ist die Kommentierung der §§ 13 und 13 a-d, die sich mit dem beim Kraftfahrtbundesamt geführten Verkehrszentralregister befassen. Beachtlich sind auch die Hinweise auf die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung, insonderheit das Gesetz über die Pflichtversicherung für Kfz-Halter.

Eine wahre Fundgrube für die Beantwortung technischer Einzelfragen bietet der Abschnitt über die Bau- und Betriebsvorschriften, der mit außerordentlicher Gründlichkeit und gestützt auf zuverlässige Unterlagen ein abgerundetes Bild über den weitschichtigen Stoff bietet. Der textliche Teil wird durch zahlreiche Details wiedergebende Anlagen und Formularemuster wirkungsvoll ergänzt.

Zusammengefaßt ist zu sagen, daß die Schrift

ihren Zweck in jeder Weise erfüllt. Den Verfassern gebührt Dank und Anerkennung.

Professor Dr. Dr. W. Böttger, Osterath

Verkehrsrechts-Sammlung. Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts, hrsg. v. Werner Weigelt, Band 36, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München, 516 S., DIN A 5, DM 49,-.

Der 36. Band, der inzwischen als Standardwerk anerkannten Verkehrsrechts-Sammlung enthält wiederum eine Fülle bedeutsamer Entscheidungen der ordentlichen Gerichte sowie Urteile und Beschlüsse von Verfassungs-, Verwaltungs- und Arbeitsgerichten aus allen Bereichen des Verkehrsrechts. Es ist besonders anzuerkennen, daß die Entscheidungen jeweils ergänzt werden durch die Begründungen, die meist im vollen Wortlaut erfolgen. Ein Gesetzesregister gibt die zu den Bestimmungen der einzelnen Gesetze ergangenen Entscheidungen an. Schließlich verdient die Zusammenstellung der Entscheidungen nach der Zeitfolge der Erwähnung, da sie das Urteil über den Verlauf der Rechtsentwicklung erleichtert.

B.

Seidenfus, H. St. / Stockhausen, D., Die Kosten der Wege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland — Eine methodenkritische Stellungnahme — (= Heft 8 der Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster), Göttingen 1969, Verlag Vandenhoeck & Ruprecht, 49 S., geh. DM 10,-

Wider Erwarten sind die kritischen Stellungnahmen zum *Wegekostenbericht* des Bundesverkehrsministeriums, soweit sie mehr als bloße Ablehnungen darstellen, zahlenmäßig nicht beeindruckend. Das mag nicht zuletzt auch an der Komplexität des Themas liegen, die u. a. nicht unbeträchtlichen Zeitaufwand für die Erarbeitung von fundierten Stellungnahmen erfordert. So ist es nur zu begrüßen, daß bereits im Oktober des Jahres 1969 die Studie von *Seidenfus* und *Stockhausen* veröffentlicht werden konnte, als erste umfassende und sy-

stematische Analyse der Zielsetzung und Methoden des *Wegekostenberichts* nach den Äußerungen der Sachverständigen (der betroffenen Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserweg).

Die Verfasser gliedern ihre Untersuchung in vier Problemkreise auf: in eine Betrachtung der Eigenwirtschaftlichkeitsthese für Verkehrswege, in die Frage der Ausgestaltung von Verkehrswegerechnungen, in Einzelatbestände der Kostenerfassung und in eine kritische Beurteilung des Ausbaus der Kostenstellen — in eine Kostenträgerrechnung und damit auch der von der Arbeitsgruppe ermittelten sog. *Wegekostendeckungsgrade*.

Bei der Beurteilung der im *Wegekostenbericht* ausdrücklich hervorgehobenen *Eigenwirtschaftlichkeitsforderung* unterscheiden *Seidenfus* und *Stockhausen* ihre Anwendung bei bestehenden *Wegekapazitäten* (Preispolitik) und bei *Investitionsrechnungen*. Sie lehnen den von der Arbeitsgruppe *Wegekosten* dem Bericht zugrundegelegten *Eigenwirtschaftlichkeitsgrundsatz* ab, da er nur auf *einzelwirtschaftlichen* Kosten- und Ertragsgrößen basiert, die nicht für *gesamtwirtschaftlich* orientierte Effizienzanalysen geeignet sind. Dieser Ablehnung und dem Hinweis auf die nicht befriedigend gelöste substantielle Begriffsausfüllung bei der im Bericht geführten *Eigenwirtschaftlichkeitsdiskussion* ist zuzustimmen; nicht verleugnet werden kann andererseits, daß die *Eigenwirtschaftlichkeitsforderung* mit veränderten Begriffsinhalten und Wertekategorien auch bei preispolitischen Aussagen bestehen bleibt, sollen nicht künstliche Wettbewerbsveränderungen und manipulierte Distributionseffekte wirksam werden.

In der Beantwortung der Frage nach der Ausgestaltung einer *Wegerechnung* stimmen die Verfasser mit dem *Wegekostenbericht* in der Wahl der *Vollkostenrechnung* (als Alternative zur *Ausgaben- und Teilkostenrechnung*) überein, was vor allem aus der Zielsetzung von vergleichenden *Wegerechnungen* abgeleitet werden kann.

Einen breiten Raum nehmen die kritischen Anmerkungen zu Einzelatbeständen der *Wegekostenerfassung* ein. An dieser Stelle sollen nur einige wenige Bemerkungen dazu angefügt werden. In der Frage nach der *Wertbemessungsgrundlage* stimmen die Verfasser

bei den kalkulatorischen Abschreibungen dem auch im Wegekostenbericht gewählten Tageswert zu, hingegen bezweifeln sie die Zulässigkeit der angesetzten Nutzungsdauerzeiten. Bei der Wahl des Abschreibungsverfahrens kritisieren sie die von der Arbeitsgruppe Wegekosten benutzte Annuitätenmethode (Wiedergewinnungsfaktor), bei der Zinsen und Abschreibungen nicht nur von einem gleichen Basiswert, sondern weiterhin auch sinkende Zins- und steigende Abschreibungsbeträge im Zeitablauf kalkulatorisch zusammengefaßt werden. Im Wegekostenbericht wird – um progressive Abschreibungen zu vermeiden – eine Durchschnittswertberechnung von Zinsen und Abschreibungen vorgenommen, so daß letztlich formal linear-gleichbleibende Abschreibungen und konstante Zinsen ausgewiesen werden. *Seidenfus* und *Stockhausen* lehnen die Rechnungsmethode ab und fordern eine Restkostenrechnung (Verzinsung des um die kalkulatorischen Abschreibungen verminderten Anschaffungswertes). Einem solchen Vorschlag kann jedoch für *vergleichende* Wegekostenrechnungen ebenfalls nicht zugestimmt werden, da dann bei der Wahl eines bestimmten Rechnungsjahres (z. B. im Wegekostenbericht das Jahr 1966) von der Fiktion ausgegangen wird, dieses Jahr sei effektiv als erstes Nutzungsjahr der kalkulatorischen Anlagewerte zu betrachten. Daraus folgt, daß (1) in diesem Jahr die absolut und relativ höchsten Zinsbeträge der gesamten Rechnungsperioden angelastet und (2) bei diesem Verfahren die kapitalintensiveren Verkehrswegekategorien vergleichsweise optisch stärker mit Zinsen belastet werden. Für *vergleichende* Wegerechnungen bietet sich u. E. nur eine Verzinsung des jeweils durchschnittlich gebundenen Verkehrswegkapitals an.

Bei der Berechnung der kalkulatorischen Zinsen kritisieren die Verfasser, daß der Wegekostenbericht kein Abzugskapital bei der Ermittlung des betriebsnotwendigen Kapitals berücksichtigt habe. Sie schlagen vor, bei den Kraftverkehrsstraßen die vom Kraftverkehr durch Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer entrichteten Zahlungen als solches abzuziehen (S. 31), was praktisch zu einer radikalen Absenkung der kalkulatorischen Zinskosten führen würde. So interessant der Gedankengang auch ist – er vernachlässigt u. E. die histori-

schen Entwicklungsstufen der Errichtung des Straßennetzes und die für den Staat als Investor relevante Opportunitätskosteneigenschaft des Zinses. Vom Kraftverkehr aufgebrachte Steuern entsprechen nicht dem wirtschaftlichen Sinn eines Abzugskapitals zur Errechnung eines betriebsnotwendigen Kapitals.

Einen ebenfalls intensiven Diskussionsraum nimmt in der Schrift die Berücksichtigung der verkehrsfremden Funktionen der Wegekapazitäten der Straßen und Binnenwasserwege ein; die Verfasser äußern sich sehr kritisch zu dem von ausländischen Untersuchungen im Wegekostenbericht übernommenen Verfahren der Ermittlung der »Kommunikationsfunktion« bei den Gemeindestraßen, denen eine gewisse Willkür nicht abzusprechen ist. Andererseits stimmen sie der Methode der Errechnung der verkehrsfremden Funktionen als Bestandteil gemeinsamer Kosten mit der Verkehrsfunktion bei der Binnenschifffahrt zu.

Letztlich widmen sich *Seidenfus* und *Stockhausen* noch der im Wegekostenbericht vorgenommenen Kostenträgerrechnung und der in einem weiteren Schritt versuchten Quantifizierung von sog. Wegekostendeckungsgraden bei einzelnen Fahrzeugkategorien. In der Tat stellen diese beiden Rechnungsgänge im Wegekostenbericht die schwerwiegendste Fehlinterpretation von technischen und ökonomischen Materialien dar. Nicht nur, daß sehr umstrittene technische Koeffizienten aus dem *AASHO-Road-Test* übernommen wurden, sondern die erstrebte Kostenträgerrechnung zwang zu einer Schlüsselung von echten Kostenträger-Gemeinkosten, also vor allem der sog. Kapazitätskosten, die durchschnittlich über 90% der Gesamtwegkosten ausmachen. *Seidenfus* und *Stockhausen* vertreten die Meinung, daß es auch für die Kapazitätskosten ökonomisch vertretbare Schlüsselgrößen gibt; sie lehnen sich dabei an die Untersuchungen des sog. *Professoren-Gutachtens* von 1963 an (S. 43). Nur gilt auch bei diesen Aufteilungsverfahren weiterhin die Feststellung, daß (1) solche Prinzipien falsifizierbar sind und (2) aus ihnen keine »richtigen« Kostenzurechnungsmaßstäbe für eine kategoriale, d. h. auf einzelne Fahrzeugtypen bezogene Wegerechnung gewonnen werden können. Daraus folgt nicht nur die Unmöglichkeit exakter Aussagen über Kostenträgerwerte, sondern weiterhin auch, daß dann

sog. Wegekostendeckungsgrade für bestimmte Fahrzeugkategorien keine ökonomische Aussa-
gekraft besitzen (S. 49).

Die vorliegende Studie ist aus zweierlei Gründen besonders zu begrüßen. Einmal repräsentiert sie eine sorgfältig erarbeitete, gerade die Detailprobleme ansprechende kritische Stellungnahme zu einem Bericht, dessen verkehrspolitische Bedeutung im Augenblick noch nicht abzuschätzen ist. Zum anderen kann man die Verfasser beglückwünschen, innerhalb einer kurzen Zeitspanne diese Untersuchung erstellt zu haben. Ihr eine weite Verbreitung zu wünschen, ist fast unnötig, wie der Rezensent häufig feststellen konnte, da sie nahezu als »Komplementärfaktor« zum Wegekostenbericht des Bundesverkehrsministeriums geworden ist.

Dr. G. Aberle, Köln

Jahrbuch für Fremdenverkehr, Organ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, 16. Jg., München 1968, 93 S.

Mit drei Beiträgen und einer Übersicht über die vom o. a. Institut im Jahre 1967/68 geleistete Arbeit in Forschung und Lehre bietet das vorliegende »Jahrbuch für Fremdenverkehr« auch in diesem Jahr dem Leser einen interessanten und zugleich aktuellen Ausschnitt aus dem breitgestreuten Katalog der im Fremdenverkehrsbereich anstehenden Probleme.

Angesichts des in den vergangenen Jahren ständig expandierenden Tagungs- und Kongressverkehrs unterziehen E. Alkjaer und J. Eriksen mit ihrer Studie über »Standort und wirtschaftliche Bedeutung internationaler Kongresse« (S. 3–48) diesen bislang in der Fremdenverkehrsforschung verhältnismäßig wenig beachteten Problembereich einer verdienstvollen Analyse, die nicht zuletzt eine wertvolle Grundlage für die Weiterentwicklung dieses an Bedeutung zunehmenden Bereichs innerhalb des Fremdenverkehrs darstellt. Ausgehend von definitorischen und terminologischen Fragen, die zugleich der Abgrenzung des Untersuchungsbereichs dienen, behandeln die Autoren

auf der Grundlage umfangreichen empirischen Materials zunächst die Standortfragen internationaler Organisationen und Kongresse, um im Anschluß daran die wirtschaftliche Seite des internationalen Kongresswesens aufzuzeigen, indem sie die Investitionen für internationale Kongresse und die Kongressausgaben einer eingehenden Analyse unterziehen.

Mit dem Beitrag »Der tschechoslowakische Fremdenverkehr gestern und heute« (S. 49–78) schließt V. Thustý eine besonders für den Bereich der sozialistischen Länder zu beobachtende Lücke der Fachliteratur über Fremdenverkehr, die sich systematisch mit den wichtigsten Fremdenverkehrsmärkten befaßt. Seine Analyse des quantitativen und strukturellen Wandels im tschechoslowakischen Fremdenverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg, die an eine kurze Darstellung der Entwicklungstendenzen des Fremdenverkehrs vor dem Zweiten Weltkrieg anknüpft, erscheint geeignet, diesen Informationsmangel zumindest teilweise zu beseitigen.

Mit der das Jahrbuch abschließenden Arbeit von H. Hoffmann über den »Tourismus der Deutschen 1968« (S. 79–92) legt das o. a. Institut für Fremdenverkehr die vorläufige Auswertung einer nun schon im vierten Jahr in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Reisebüro-Verband durchgeführten Untersuchung über das Urlaubsverhalten der Deutschen vor. Sie zeigt neben der Reiseintensität (= Anteil der Urlaubsreisenden des jeweiligen Jahres an der Bevölkerung) der Bevölkerungsgruppen und der demographischen Struktur der Urlaubsreisenden die Reiseziele, die Zahl der Begleitpersonen und die Kosten der Urlaubsreise für das Jahr 1968 auf. Obwohl die Erforschung des touristischen Konsumverhaltens der Deutschen, wie diese Untersuchung zeigt, in den vergangenen Jahren weit fortgeschritten ist, kann man dem Verfasser nur zustimmen, wenn er darauf hinweist, daß die Hauptaufgabe künftiger Arbeit »in der Untersuchung des gesamten Freizeitverhaltens, insbesondere des Ausflugs- und Wochenendverkehrs, der detaillierten Erforschung des Urlaubsverhaltens bestimmter Bevölkerungsgruppen und der Erarbeitung empirischer Grundlagen für einen Prognoseansatz über die Entwicklung des Tourismus« (S. 92) liegt.

K. Schmidt, Köln