

KURZBERICHTE AUS PRAXIS UND FORSCHUNG

Regionalluftverkehr — im Spannungsfeld der Interessen —

Möglichkeiten und Grenzen einer nachfrageorientierten Flugstreckenplanung

1. Einleitung

Der Luftverkehr stand in den letzten Jahren immer häufiger im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Die Überlastung der Flughäfen, vor allem während der Urlaubszeit, und des Luftraumes über der Bundesrepublik allgemein fanden ebenso ihren Niederschlag in vielen Medien wie die spektakulären Flughafenneu- und -ausbauten. Dabei spielte verstärkt auch der Regionalluftverkehr eine wichtige Rolle.

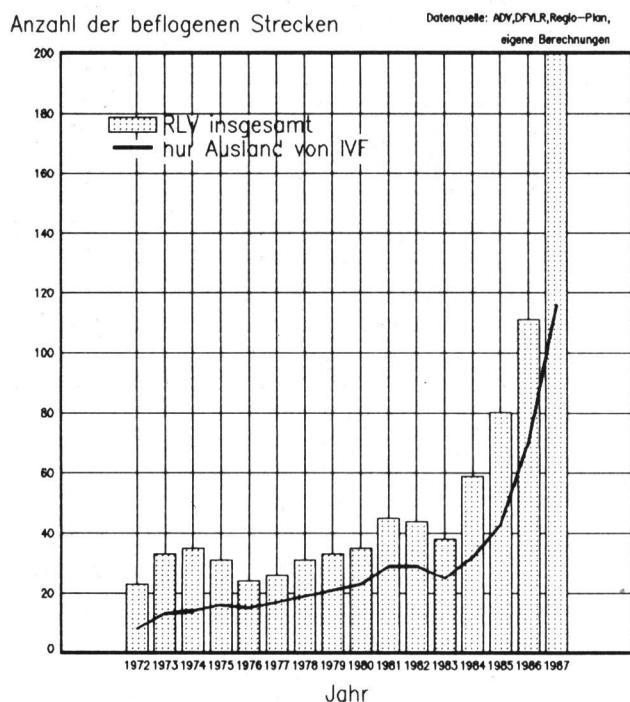
Der Regionalluftverkehr, hier umfassend als Linienflugverkehr mit kleinem Fluggerät (unter 100 Sitzplätzen), ohne Einschränkungen im Hinblick auf die angeflogenen Flugplätze oder die Länge der Flugstrecken verstanden (im Unterschied zur EG-Richtlinie zum interregionalen Linienflugverkehr), hat sich vor dem Hintergrund der öffentlichen Diskussion vor allem in zweierlei Hinsicht als aktuelles Thema erwiesen.

So steht der Regionalluftverkehr, wie auch andere Verkehrsbereiche, im Zusammenhang mit der geplanten Verwirklichung des gemeinsamen europäischen Binnenmarktes ab 1993 vor einer Vielzahl von Problemen. Erfahrungen der Deregulierungspolitik in den USA (Preiskämpfe und Verdrängungswettbewerb bis hin zu einem Oligopol), zeigen dabei, welche wichtige Entscheidungen für einen funktionsfähigen, aber auch in vernünftigen Bahnen ablaufenden Wettbewerb noch zu treffen sind.

Insbesondere in bezug auf den immer stärker ausgeweiteten Luftverkehr wird generell die Frage nach dem Sinn eines Regionalluftverkehrs gestellt. So wird häufig gefordert, bei der ohnehin vorhandenen Überlastung der Flugplätze und des Luftraumes auf den Regionalluftverkehr ganz zu verzichten, da dieser voll durch den Schienenverkehr ersetzt werden könnte.

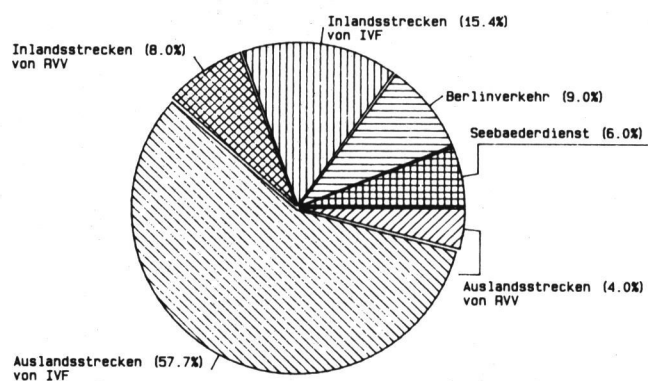
Die Entwicklung des Regionalluftverkehrs, wie sie in Abbildung 1 dargestellt ist, zeigt zum einen, daß diese Verkehrsart insbesondere nach 1983 sehr stark angewachsen ist, gibt aber auch an, daß diese Entwicklung im wesentlichen auf das starke Wachstum der Auslandsstrecken von Internationalen Verkehrsflughäfen zurückzuführen ist.

Abbildung 1:
Regionalluftverkehr
Entwicklung 1972–1987



Da gerade dieser Bereich nicht durch den Schienenverkehr substituiert werden kann, ist es vor dem Hintergrund der o.a. Fragen sinnvoll, den Regionalluftverkehr in verschiedene Marktsegmente zu unterteilen und diese in ihrem tatsächlichen Anteil an der Verkehrsart Regionalluftverkehr zu sehen (siehe Abb. 2).

Abbildung 2:
Regionalluftverkehr
Marktsegmente 1987



Datenquelle: ADV, DFVLR, Regio-Plan, eigene Berechnungen

Nach ihrer Funktion lassen sich diese Marktsegmente auch in Ergänzungsluftverkehr (= Strecken, die normalerweise mit großem Fluggerät bedient werden) und Zubringerverkehr (= Strecken, auf denen Fluggäste von Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen (RVV) und kleineren Inter-

nationalen Verkehrsflughäfen (IVF) an den internationalen Luftverkehr der großen IVF angebunden werden) untergliedern. In der Regel zählen die Flugstrecken, die einen RVV als Ausgangsflughafen haben, zum Zubringer-, und die Strecken, die IVF miteinander verbinden, zum Ergänzungsluftverkehr. Abgesehen vom Berlinverkehr und dem Seebädersdienst, für die besondere Bedingungen gelten, beträgt der Anteil des Ergänzungsverkehrs rd. drei Viertel des gesamten Regionalluftverkehrs (RLV). Der Zubringerverkehr liegt demgegenüber nur bei etwa 10 % aller RLV-Strecken.

Ausgehend von diesen Grundlagen soll hier versucht werden, im Spannungsfeld der vielfältigen Interessen von Volkswirtschaft, Betriebswirtschaft, Recht, sozio-kulturellem Rahmen, Ökologie und Politik, durch allseitige Information eine für alle beteiligten Interessengruppen akzeptable Planung vorbereiten und koordiniert durchführen zu helfen.

Dabei wird untersucht, inwieweit alle Interessen in einem marktwirtschaftlichen Konzept einer "nachfrageorientierten Flugstreckenplanung" koordiniert und mögliche Konflikte gelöst werden können.

2. Interessen am Regionalluftverkehr

Im Rahmen der Erfassung der verschiedenen Interessen am Regionalluftverkehr wurden eine Reihe von Interessengruppen befragt, die sich wiederum zu fünf Interessenbereichen zusammenfassen ließen:

1. Rahmenbedingungen (Verkehrs- und Luftverkehrspolitik, Recht, Verkehrstechnik und Verkehrswirtschaft als fachlich oder regional übergeordnete Interessen am Regionalluftverkehr),
2. Regionalluftverkehrsmarkt (als Zusammenspiel von Angebot von und Nachfrage nach Regionalluftverkehrsleistungen),
3. Regionale Interessen (vornehmlich die Interessen der verschiedenen Gebietskörperschaften),
4. Interessen der Luftfahrtindustrie (als Hersteller des jeweils adäquaten Fluggeräts für den Regionalluftverkehr) und
5. Interessen des Umweltschutzes (insbesondere im Hinblick auf direkte Beeinträchtigung durch Lärm, Abgase und Flächenverbrauch der Flugplätze).

Da es im Rahmen dieses Aufsatzes leider nicht möglich ist, auf alle diese Interessenbereiche einzugehen, sollen im folgenden nur Einzelaspekte aus dem besonders relevanten Komplex des RLV-Marktes herausgegriffen werden.

Dabei stehen auf der Angebotsseite die Zielgruppenorientierung und die Bewertung der Möglichkeiten für eine umfassende Zusammenarbeit im Vordergrund der Betrachtungen.

Die Zielgruppen spielen beim Regionalluftverkehr eine große Rolle. Insbesondere für die künftige Entwicklung und die Ausbaupläne der Regionalfluggesellschaften sind die Einschätzungen der einzelnen Zielgruppen von Bedeutung (siehe Tab. 1). Dabei zeigt sich die überragende Bewertung der Geschäftsreisenden als Zielgruppe für den Regionalluftverkehr. Obwohl die Zielgruppen der Urlauber und sonstigen Privatreisenden deutlich weniger hoch bewertet werden, fällt ihnen allerdings eine nicht zu vernachlässigende Rolle zu. So haben nur ein bzw. zwei Unternehmen diesen Zielgruppen geringe oder gar keine Bedeutung beigemessen.

Tabelle 1:
Bewertung der Zielgruppen durch die Regionalfluggesellschaften

	Geschäftsreisende	Urlauber	sonstige Privatreisende
große Bedeutung	11	2	2
weniger große Bedeutung	—	7	7
geringe Bedeutung	—	1	1
keine Bedeutung	—	—	1
n	11	10	11
k.A.	—	1	—
N	11	11	11

Quelle: eigene Erhebungen bei den Regionalfluggesellschaften 1987.

Ein weiterer wichtiger Interessenbereich der Regionalfluggesellschaften ist die Zusammenarbeit untereinander (siehe Tab. 2). Auffallend ist bei der Analyse dieser Einschätzung, daß außer im Bereich Personal eine Zusammenarbeit überwiegend befürwortet und vielfach bereits praktiziert wird. Vor allem in den Bereichen Information und Werbung sowie der Wartung des Fluggeräts wird eine Zusammenarbeit gewünscht.

Die Nachfrage nach Regionalluftverkehrsleistungen läßt sich in zwei Nutzergruppen unterteilen. Zum einen sind dabei die Geschäftsreisenden zu nennen, die im wesentlichen durch Wirtschaftsunternehmen repräsentiert werden. Zum anderen bilden auch die Privatreisenden eine eigene Nutzergruppe, die bislang im Regionalluftverkehr noch keine große Rolle spielt, hier aber im Hinblick auf die Möglichkeiten, die evtl. der Fremdenverkehr für den Regionalluftverkehr haben könnte, angeführt wird.

Das Interesse der Geschäftsreisenden liegt allgemein in der Bereitstellung von schnellen und sicheren Direktverbindungen zwischen dem eigenen Unternehmensstandort und dem jeweiligen Reiseziel.

Regionalfluggesellschaften bieten dabei vielfach Möglichkeiten, die größere Fluggesellschaften infolge technischer Grenzen (Größe der Flugplätze) oder wirtschaftlicher Zwänge (wirtschaftliche Einsatzmöglichkeiten des großen Fluggeräts) nicht vorhalten können. Im Unterschied zu konkurrierenden Verkehrsmitteln bildet der Regionalluftverkehr ein Angebot, das den Wünschen der Geschäftsreisenden in weiten Teilen entspricht (siehe Tab. 3). So vor allem in bezug auf die Schnelligkeit (insbesondere bei den Direktverbindungen).

3. Interessenverknüpfung

Nach der Darstellung der einzelnen Interessen am Regionalluftverkehr stellt sich in diesem Abschnitt die Frage, ob und auf welche Weise diese miteinander vereinbar, verknüpft und in einer umfassenden Planung umgesetzt werden können. Im Rahmen der Zielsetzung der Untersuchung wurde untersucht, ob das marktwirtschaftliche Konzept einer nachfrageorientierten Flugstreckenplanung den o.a. Anforderungen gerecht werden kann. Die Umsetzung dieser nachfrageorientierten Flugstreckenplanung wirft im einzelnen vier Fragen auf:

- 1. Unter welchen Rahmenbedingungen kann sich das Angebot an der Nachfrage orientieren?
- 2. In welchen Bereichen orientiert sich das Angebot bereits an der Nachfrage?
- 3. In welchen weiteren Bereichen könnte sich das Angebot noch an der Nachfrage orientieren?
- 4. In welchen Bereichen ist eine Orientierung des Angebots an der Nachfrage nicht möglich?

Tabelle 2:
Bewertung der Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den Regionalfluggesellschaften

	bereits vorhanden	wünschenswer	nicht wünschenswert	vorhanden und wünschenswert	n	k.A.	N
Information und Werbung	3	6	1	—	10	1	11
Wartung	4	6	—	—	10	1	11
Buchungen	3	4	1	—	8	3	11
Personal	3	2	4	—	9	2	11
sonstige	3	3	1	1	8	3	11

Quelle: eigene Erhebungen bei Regionalfluggesellschaften 1987.

Tabelle 3:
Bewertung der Kriterien zur Verkehrsmittelwahl durch Geschäftsreisende

Bewertung	Kriterium	sehr bed.	bed.	weniger bed.	unbed.	Durchschnitt	n	k.A.	N
schnelle Verbindung		25	5	—	—	1,1	40	1	41
Komfort		2	16	17	3	2,6	38	3	41
Sicherheit		15	20	2	—	1,6	37	4	41
Frequenzen		8	20	6	—	1,9	34	7	41
Kosten		10	22	5	—	1,9	37	4	41
sonstige		—	1	9	8	3,4	18	23	41

Quelle: eigene Erhebungen in der Region Bodensee-Oberschwaben 1987.

a) Rahmenbedingungen und derzeitige Situation

Zu den Grundlagen, auf denen sich eine nachfrageorientierte Flugstreckenplanung entwickeln kann, gehören auf der einen Seite die wirtschaftliche Situation der Luftverkehrsunternehmen und auf der anderen Seite die wirtschafts- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Hierbei nehmen die Wettbewerbsbedingungen einen besonders wichtigen Platz ein, wobei neben den Regelungen der EG vor allem die nationale Gesetzgebung zu nennen ist. Nach dem derzeitigen Stand findet in manchen Teilbereichen eine nachfrageorientierte Flugstreckenplanung statt. Dies betrifft in erster Linie die Orientierung der Regionalfluggesellschaften an den Wünschen ihrer Hauptkunden, den Geschäftsreisenden. Weitere Bereiche sind die Zusammenarbeit einzelner Regionalfluggesellschaften mit National Carriern bezüglich der Durchtarifizierungsmöglichkeiten und der Übernahme der Regionalstrecken in den Flugplan und das Reservierungssystem der großen Fluggesellschaften sowie die für jegliche Flugstreckenplanung notwendige Zusammenarbeit zwischen Regionalfluggesellschaften, RVV und IVF mit dem Ziel der Flugplan-koordination und der Vermeidung von Kapazitätsengpässen, insbesondere auf den Großflughäfen. Zudem ist hier noch die Kooperation von Regionalfluggesellschaften mit den regionalen Gebietskörperschaften zu erwähnen. Hierbei geht es in erster Linie um die Sicherstellung der Zubringerfunktion von RVV zu den internationalen Luftverkehrsknoten durch die Subventionierung der jeweiligen Regionalluftverkehrsstrecken. Schließlich wird noch auf die Zusammenarbeit der Regionalfluggesellschaften mit der Luftfahrtindustrie hingewiesen, die ebenfalls im Rahmen einer nachfrageorientierten Flugstreckenplanung Bedeutung erlangt, da sie auch mittel- und langfristig das technisch, komfort- und kapazitätsmäßig richtige Fluggerät für die Anpassung an Nachfragerwünsche sicherstellt.

b) Möglichkeiten und Grenzen

Betrachtet man die Forderungen und Wünsche der einzelnen Interessengruppen, so zeigt sich, daß in einer ganzen Reihe von Bereichen eine weitere Interessenkoordination im Rahmen einer nachfrageorientierten Flugstreckenplanung möglich ist. So bietet zum ersten eine stärkere Berücksichtigung des Privatreiseverkehrs im Regionalluftverkehr aus und in periphere Regionen eine gute Möglichkeit, in Ergänzung des dominierenden Geschäftsreiseverkehrs den Auslastungsgrad des Fluggeräts zu verbessern. Eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Regionalfluggesellschaften, National Carriern und den örtlichen Fremdenverkehrsorganisationen ist hier gefordert.

Auch der Bereich des Luftfrachtsektors könnte sich als lukrative Möglichkeit zur Verbesserung der Wirtschaftsergebnisse im Regionalluftverkehr anbieten. Hier sind allerdings noch weitere Untersuchungen erforderlich.

Zusätzlich zu diesen Möglichkeiten ist es sinnvoll, auch die bisher schon vorhandenen Ansätze verstärkt auszubauen. Im Bereich Umweltschutz sollten im Interesse der Flugplatzanlieger, vor allem der RVV, sowohl bei der Planung der Flugplätze und der Konstruktion neuer Flugzeugtypen als auch bei der Flugstreckenplanung stärker als bisher Fragen des Lärmschutzes Eingang in die Betrachtungen finden. Dies dient nicht zuletzt einer Verbesserung der Akzeptanz des Regionalluftverkehrs und der zivilen Luftfahrt allgemein.

Die Grenzen einer nachfrageorientierten Flugstreckenplanung liegen vor allem in vier Bereichen:

- den politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen,
- den verkehrstechnischen Möglichkeiten,
- den verkehrswirtschaftlichen Grundlagen und nicht zuletzt
- dem Umweltschutz.

4. Fazit: Regionalluftverkehr mit Zukunft?

Insgesamt stellt die nachfrageorientierte Flugstreckenplanung ein sehr gutes Instrument zur Koordination der verschiedenen Interessen am Regionalluftverkehr dar. Vor allem unter Berücksichtigung der Möglichkeiten, die dieses Konzept im Rahmen seiner Grenzen bietet, sollten Anstrengungen zu einer Umsetzung unternommen werden. Im Hinblick auf die Verwirklichung dieses Ansatzes kann auch die Zukunft des Regionalluftverkehrs positiv beurteilt werden. Dies gilt allerdings nicht für alle Marktsegmente uneingeschränkt. Während sich der grenzüberschreitende Regionalluftverkehr zwischen den IVF wohl auch in Zukunft ohne Fragezeichen mit aufsteigender Tendenz entwickeln wird, ist das Fragezeichen für Strecken des Zubringerdienstes von RVV eher gerechtfertigt. Im Unterschied zu den anderen Marktsegmenten ist dieser Teilabschnitt u.a. sehr stark von der Bundesbahnpolitik abhängig.

Solange das derzeitige Konzept der Deutschen Bundesbahn (Rückzug aus der Fläche) weiterhin durchgehalten wird, dürften die Grenzen des Regionalluftverkehrs erst durch die Kapazität des Luftraumes und der Flughäfen gesetzt werden.

Heinz-Dieter Atzkern