

**Schriften zu Regional- und Verkehrsproblemen
in Industrie- und Entwicklungsländern**

Band 55

**Regionalluftverkehr und
Eisenbahn als Wettbewerber im
deutschen und grenzüberschreitenden
Personenverkehr**

**Von
Dieter Giese**



Duncker & Humblot · Berlin

DIETER GIESE

**Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber
im deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr**

**Schriften zu Regional- und Verkehrsproblemen
in Industrie- und Entwicklungsländern**

Herausgegeben von J. Heinz Müller † und Theodor Dams

Band 55

Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber im deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr

**Von
Dieter Giese**



Duncker & Humblot · Berlin

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Giese, Dieter:

Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber im
deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr /
von Dieter Giese. – Berlin : Duncker und Humblot, 1993
(Schriften zu Regional- und Verkehrsproblemen in Industrie-
und Entwicklungsländern ; Bd. 55)

Zugl.: Freiburg (Breisgau), Univ., Diss., 1991

ISBN 3-428-07526-9

NE: GT

Alle Rechte vorbehalten

© 1993 Duncker & Humblot GmbH, Berlin 41

Fremddatenübernahme und Druck:

Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin 61

Printed in Germany

ISSN 0582-0170

ISBN 3-428-07526-9

*Meinen Eltern
und Ulrike*

Vorwort der Herausgeber

Die vorliegende Ausarbeitung stellt den relevanten Wettbewerbsbereich zwischen Regionalluftverkehr und Eisenbahn im Personenverkehr umfassend und eingehend dar. Dabei wird dieser Bereich klar abgegrenzt, seine entscheidenden Komponenten werden deutlich herausgearbeitet.

Ausgangspunkt der Arbeit ist die Feststellung, daß der Regionalluftverkehr seit Jahren in Deutschland und Europa die größten Zuwachsraten im Verkehr verzeichnet. Im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr erhöhte sich die Zahl der beförderten Personen von 688 Tsd. (1984) auf 3,2 Mio. (1990). Die Zahl der bedienten Strecken stieg in der gleichen Zeit von 48 auf über 150.

Im Gegensatz dazu verzeichnen die meisten europäischen Eisenbahnen seit Jahrzehnten sinkende Marktanteile. Die Ursachen sind vielschichtig: in erster Linie ist die rasante Entwicklung des PKW-Verkehrs dafür maßgebend. Ein zweiter wichtiger Grund liegt darin, daß die Entscheidungsträger der Eisenbahnen oft versäumt haben, sich rechtzeitig auf die geänderten Anforderungsprofile ihrer Kunden einzustellen. Auch die Übertragung bestimmter gemeinwirtschaftlicher Aufgaben begrenzt die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn, insbesondere die der Deutschen Bundesbahn.

Innerhalb des deutschen Luftverkehrsnetzes sind die Verbindungen des Regionalluftverkehrs ein eigenständiges System. Es bildet durch die zielorientierte Verknüpfung mit dem Inlandnetz der Lufthansa ein flächendeckendes, komplementäres Angebot. Im grenzüberschreitenden Verkehr, auf den etwa zwei Drittel der Nachfrage entfallen, dominieren (bisher) Verbindungen in westliche und südliche Länder. Nahezu alle im Netz des grenzüberschreitenden Regionalluftverkehrs befindlichen Flughäfen liegen zugleich im Jetnetz der großen staatlichen Fluggesellschaften, werden allerdings ausnahmslos von anderen Quellflughäfen aus angeflogen. So gliedert sich das Netz der grenzüberschreitenden Regionalflugverbindungen gut in das Jetnetz der großen Carrier ein, indem es Direktverbindungen zwischen oder zu solchen Destinationen bereitstellt, deren Bedienung durch größeres Jetgerät unwirtschaftlich wäre.

Im Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bundesbahn — und ähnlich bei benachbarten Eisenbahnen — dominieren heute drei Zugsysteme: die IC- bzw. EC- (oder ICE-) Verbindungen, die InterRegioverbindungen und die nationalen und internationalen Schnellzüge. Das IC / EC-Stammnetz weist in Deutschland (bisher) einen Infrastrukturverlauf in Nord-Süd-Richtung auf, wobei

eine Komponente des Verkehrsaufkommen durch das Ruhrgebiet und das Rheinland erfaßt, während eine andere Verkehrsachse von Hamburg über Hannover und Würzburg in Richtung München verläuft.

Während der heutige Linienflugverkehr in Europa im wesentlichen international ausgerichtet ist, gilt für die Eisenbahnen weit stärker ein Nationalcharakter: sie sind Verkehrsträger, deren Dienstleistung weitgehend an der eigenen Staatsgrenze endet. Im Gegensatz zum Luftverkehr bedingt grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr in hohem Maße technologische Kompatibilität der Transportmittel. In der Vernachlässigung dieses Aspektes lag über Jahrzehnte hinweg der wohl gravierendste Mangel im europäischen Schienenpersonenfernverkehr. Erst in den letzten Jahren sind hier wesentliche Fortschritte zu verzeichnen.

Im Rahmen der Preisbildung sind die Aufwands- und Ertragsstrukturen der Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Während im Regionalluftverkehr keine einzelne Aufwandsart ihrer relativen Gewichtung nach als besonders stark bezeichnet werden kann, stehen auf Seiten der Eisenbahn die Wegekosten und der große Anteil der Personalaufwendungen im Vordergrund. Der hohe Anteil des Personalaufwands ist nach wie vor das schwerste Strukturproblem der Eisenbahn.

Die Nachfrageseite des Regionalluft- und des Eisenbahnpersonenfernverkehrs gliedert sich in die Hauptsegmente Geschäfts- und Privatreiseverkehr. Im Geschäftsreiseverkehr dominieren im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl reisezeitbezogene Qualitätsaspekte, während das Segment der Privatreisenden vorrangig die Preiskomponente betont. Da die Geschäftsreisenden im Regionalluftverkehr ca. 80 % des Aufkommens bilden, besitzen diese für die Nachfrage ganz entscheidende Bedeutung. Entsprechend ist die Angebotspalette schwerpunktmäßig auf die Präferenzen dieser zahlungsbereiten und zahlungsfähigen Klientel ausgerichtet. Die Bahn versucht seit Jahren, die Geschäftsreisenden durch Bereitstellung zahlreicher qualitativ hochwertiger Produktinnovationen als Kunden (zurück) zu gewinnen. Wegen ihres weitaus höheren Anteils an Privatreisenden kann sie aber ihre Angebotspalette nicht einseitig auf die Bedürfnisse der Gruppe der Geschäftsreisenden ausrichten.

Die gut fundierte Darstellung des Wettbewerbsbereichs zwischen Regionalluftverkehr und Eisenbahn bietet in der vorliegenden Arbeit eine gute Basis für die aktuelle Diskussion um die künftige Gestaltung des Personenfernverkehrs im Zentrum Europas.

Freiburg, im November 1991

Theodor Dams J. Heinz Müller

Vorwort des Verfassers

Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber im deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr — seit Jahren ein Wettbewerb zweier Verkehrsträger mit entgegengesetzter Marktanteilsentwicklung. Daß der Linienflugverkehr mit kleinerem, üblicherweise propellerbetriebenem Fluggerät in Deutschland, Europa und in den USA schon lange überproportionale Zuwachsraten verzeichnet, drängt sich jedem Beobachter der aktuellen luftverkehrspolitischen Szene auf. Fast jeder zehnte Liniendienst innerhalb Europas wird mittlerweile mit Turbopropgerät durchgeführt, das über weniger als 70 Sitzplätze verfügt. Dabei hatten die meisten großen Fluggesellschaften vor gut 25 Jahren — stolz — die erfolgte Abschaffung ihrer bis dahin benutzten Propellermaschinen verkündet; „All Jet Fleet“ lautete zu jener Zeit das Motto der Flottenpolitik auf Seiten der führenden westeuropäischen Liniencarrier.

Im Gegensatz hierzu verzeichnen die europäischen Eisenbahnen im Personenverkehr, von wenigen Ausnahmen abgesehen, seit Jahrzehnten sinkende Marktanteile; offensichtlich ist es ihnen nicht gelungen, am Wachstum des europäischen Verkehrsmarktes teilhaben zu können. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Ohne den Ergebnissen dieser Untersuchung vorgreifen zu wollen kann dieser Trend zum Teil mit der rasanten Entwicklung des Automobilverkehrs erklärt werden; insbesondere die Eisenbahngesellschaften stellen diesen Aspekt in den Vordergrund der Debatte. Daß jedoch zwischen hoher Automobildichte eines Landes und wachsenden Marktanteilen der Eisenbahn im Fernverkehr kein Widerspruch bestehen muß, zeigen eindrucksvoll die Beispiele Frankreichs und Japans. Trotz hoher Automobildichte in jenen Ländern konnten dort die Hochgeschwindigkeitszüge sowohl dem Luft- als auch dem Automobilverkehr Marktanteile abnehmen. Auf welche Ursachen ist also die entgegengesetzte Entwicklung der Marktanteile von Regionalluftverkehr und Eisenbahn tatsächlich zurückzuführen?

Die vorliegende Arbeit unternimmt den Versuch, dieser Frage vor dem Hintergrund ausgewählter verkehrspolitischer und verkehrswirtschaftlicher Aspekte nachzugehen. Neben einer eingehenderen Betrachtung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen bildet eine Diskussion der wichtigsten Aufwands- und Ertragsstrukturen den Schwerpunkt dieser Untersuchung. Im Anschluß daran erfolgt ein Überblick über wettbewerbliche Innovationspotentiale, deren Verwirklichung in absehbarer Zeit konkret erfolgen wird oder zumindest wahrscheinlich ist.

Wenngleich der Verfasser bemüht war, die auszuweisenden Daten so aktuell wie möglich zu halten, konnten diejenigen Entwicklungen, die sich nach der

überraschenden Öffnung der innerdeutschen Grenze vollzogen haben, nicht mehr berücksichtigt werden.

Für die Überlassung des Themas sowie für die zahlreichen kritischen Ratschläge und Anregungen bin ich Herrn Professor Dr. J. Heinz Müller zu großem Dank verpflichtet. Zudem danke ich Herrn Prof. Dr. Dres. h. c. Theodor Dams für die Erstellung des Zweitgutachtens. Großer Dank gebührt auch meiner Frau für ihre Geduld und Arbeitskraft während all der Zeit.

Freiburg, im Juni 1991

Dieter Giese

Inhaltsübersicht

1. Die bisherige Entwicklung von Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Anbieter im Personenverkehr	19
1.1 Begriffliche Abgrenzung des Regionalluftverkehrs	19
1.2 Gründe des Wachstums im Regionalluftverkehr	24
1.3 Verkehrsmarktwachstum und Marktanteilsentwicklung der Deutschen Bundesbahn	30
1.4 Die Rolle des Personenfernverkehrs aus Sicht verschiedener europäischer Eisenbahnen	34
2. Die Unternehmensverfassungen der Deutschen Bundesbahn und größerer deutscher Regional-Fluggesellschaften im Vergleich	40
2.1 Wettbewerbspolitische Ausgangslage der Deutschen Bundesbahn	40
2.1.1 Rechtsform und das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit	40
2.1.2 Kritik und Reformvorschläge zur bisherigen Auffassung und Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben	43
2.1.3 Ausgleichszahlungen des Bundes, DB-Defizit und die Verschuldungsproblematik: ein quantitativer Überblick	48
2.2 Anbieter im Regionalluftverkehr	50
2.2.1 Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH (DLT)	50
2.2.2 Nürnberger Flugdienst Luftverkehrs AG (NFD)	52
2.2.3 Regionalflug GmbH (RFG) und kleinere Anbieter	52
2.3 Die Unternehmensverfassung als Rahmenbedingung flexibler Unternehmensführung	53
3. Streckennetz von Regionalluftverkehr und Eisenbahn	60
3.1 Verkehrsgebiete des Regionalluftverkehrs	60
3.1.1 Liniendienste innerhalb der Bundesrepublik	60
3.1.2 Grenzüberschreitende Direktdienste	64
3.2 Verkehrsnetz der Eisenbahnen	66
3.2.1 EuroCity- / InterCitynetz der Deutschen Bundesbahn	66
3.2.2 InterRegioverkehr der Deutschen Bundesbahn	68
3.2.3 Das System der nationalen und internationalen Schnellzüge	70
3.3 Neuere Entwicklungen im Personenverkehr nach Berlin und in die neuen deutschen Bundesländer	71

4. Entwicklung des verkehrspolitischen Ordnungsrahmens für den grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr	78
4.1 Konferenz von Chicago, Bermuda-I-Abkommen und das System bilateraler Vereinbarungen in Europa	78
4.2 Luftverkehrspolitik auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaften bis 1985: erste Initiativen zur Deregulierung des innereuropäischen Linienflugverkehrs	84
4.3 Fortschritte auf dem Weg zum gemeinsamen Verkehrsmarkt seit 1985 und die zu erwartende Situation bis 1993	89
5. Multilaterale Vereinbarungen als Gestaltungsrahmen für den internationalen Schienenpersonenverkehr	100
5.1 Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9.5.1980 unter besonderer Berücksichtigung der Tarifvorschriften	100
5.1.1 Ursprung des COTIF	100
5.1.2 Tarifvorschriften und Sonderabmachungen	102
5.1.3 Nationales Eisenbahnrecht versus COTIF und EG-Recht	104
5.2 Das Europäische Übereinkommen über die großen internationalen Linien des Eisenbahnverkehrs (AGC) vom 31. Mai 1985	106
6. Determinanten der Tarifgestaltung im Regionalluftverkehr aus Anbieter- und Nachfragerperspektive	112
6.1 Die Aufwandsstruktur der größten deutschen Regionalfluggesellschaften im Vergleich	112
6.2 Wegekosten im Luftverkehr	117
6.3 Die Erlösponente: Detailanalyse der Nachfragegruppierungen und deren Präferenzen	120
6.4 Schlußfolgerungen für die Angebotskonzeptionen	123
6.5 Preisdifferenzierung als Grundlage unterschiedlicher Tarifkonzeptionen	128
7. Aufwands- und Ertragsstrukturen des Eisenbahnverkehrs am Beispiel der Deutschen Bundesbahn	132
7.1 Die Kostenkonfiguration der DB	132
7.1.1 Die Aufwandsarten im Überblick	132
7.1.2 Problemfeld Personalkosten	134
7.2 Die Wegekosten und deren Anlastung: Darstellung des Standes mit kritischen Anmerkungen	137
7.3 Anforderungen an den Schienenpersonenfernverkehr aus der Perspektive unterschiedlicher Marktsegmente	143
7.4 Konsequenzen für die Angebotskonzeption der Deutschen Bundesbahn im Fernverkehr	147
7.4.1 Die Qualitätsmerkmale EuroCity, InterCity / InterCity-Express und InterRegio	147
7.4.2 Sonstige Qualitätsmerkmale	152
7.4.3 Preisdifferenzierung als Grundlage der Tarifkonzeption der Deutschen Bundesbahn	154

8. Haben Flugzeug und Eisenbahn ihre technischen und kapazitiven Grenzen bald erreicht? Ausblick auf Innovationspotentiale im Wettbewerb zwischen Flugzeug und Eisenbahn	157
8.1 Systembedingte Innovationspotentiale im Schienenverkehr: Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn im Überblick	157
8.2 Nationaler und grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa	162
8.3 Kapazitätsgrenzen des Regionalluftverkehrs	167
8.4 Innovationspotentiale vor dem Hintergrund wettbewerbsrelevanter Entfernungsbereiche	170
8.5 Mögliche Auswirkungen innovativer Kommunikationstechnologien auf den Personenverkehr	175
9. Fazit	181
Anhang	185
Literaturverzeichnis	191

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Passagiere im grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr der Bundesrepublik Deutschland nach Quell- / Zielländern	25
Tabelle 2: PKW-Bestand der EG-Länder 1964- 1988	35
Tabelle 3: PKW-Bestand der Nicht-EG-Länder in Europa 1964- 1988	35
Tabelle 4: Entwicklung der Reisendenzahl im Verkehr der DR mit und ohne Berlin (West) 1971- 1989, ohne Sonderverkehr	75
Tabelle 5: Ausgewählte Infrastrukturparameter für die großen internationalen Linien des Eisenbahnverkehrs	110
Tabelle 6: Aufwandsstruktur der DLT 1987- 1989	113
Tabelle 7: Aufwandsstruktur der NFD 1989	114
Tabelle 8: Aufwendungen und Erträge der DB 1987 - 1989	132
Tabelle 9: Personal der DB (ohne Nachwuchskräfte) und seine Bezüge 1957- 1989	135
Tabelle 10: Trennungsrechnung der DB 1989	139
Tabelle 11: Ergebnisse der Trennungsrechnung der DB 1981- 1989	140

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Passagiere im Regionalluftverkehr der Bundesrepublik Deutschland, ohne Doppelzählungen	24
Abb. 2: Streckenentwicklung im Regionalluftverkehr der Bundesrepublik Deutschland	25
Abb. 3: Aufkommensentwicklung im Schienenpersonenverkehr der DB 1968 - 1989	31
Abb. 4: Inlandnetz der Lufthansa 1990	61
Abb. 5: Inlandnetz von DLT, NFD und RGF 1990, ohne Ergänzungsluftverkehr und Saisonflüge	62
Abb. 6: Inlandnetz sonstiger deutscher Anbieter 1990, ohne Ergänzungsluftverkehr	63
Abb. 7: Grenzüberschreitende Direktdienste im Regionalluftverkehr deutscher und ausländischer Anbieter 1990	64
Abb. 8: Stammnetz des EuroCity- und InterCityverkehrs	67
Abb. 9: Grundmuster des InterRegionetzes 1991	69
Abb. 10: Die klassischen Freiheiten der Luft	80
Abb. 11: Nachfragepräferenzen der Geschäfts- und Privatreisenden zur Wahl des Verkehrsmittels Flugzeug	121
Abb. 12: Entscheidungskriterien der Geschäftsreisenden für die Wahl einer Fluggesellschaft	126
Abb. 13: Struktur der Aufwendungen der DB 1987 - 1989	133
Abb. 14: Entscheidungsprozeß der Verkehrsmittelwahl im Schienenpersonenfernverkehr	144
Abb. 15: Segmentspezifische Motive zur Wahl/Abwahl des Verkehrsmittels Eisenbahn	145
Abb. 16: Strategische Entscheidung zum Produktmix der DB 1983 bis 2000	151
Abb. 17: Bedingungsrahmen der Reisegeschwindigkeit im Schienenverkehr	152
Abb. 18: Systemeigenschaften des Schienenverkehrs	158
Abb. 19: Abnehmender Fahrzeitgewinn bei konstant steigender Durchschnittsgeschwindigkeit und gegebener Streckenlänge	159

Abb. 20: Vision eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Eisenbahnen	163
Abb. 21: Reisezeit in Abhängigkeit von der Streckenentfernung (Luftlinie) im Regionalluft- und Schienenverkehr	171
Abb. 22: Wettbewerbs-, Kooperations- und Innovationspotentiale des Regional- luft- und Eisenbahnverkehrs unter Berücksichtigung wettbewerbsrele- vanter Entfernungsbereiche	173

Abkürzungsverzeichnis

ADV	= Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AEG	= Allgemeines Eisenbahngesetz
AGC	= Accord Européen sur les Grandes Lignes Internationales de Chemin de Fer
AGIV	= Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehrswesen
AktG	= Aktiengesetz
BBG	= Bundesbahngesetz
BVG	= Betriebsverfassungsgesetz
CIM	= Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer
CIV	= Convention internationale concernant le transport de voyageurs et des bagages par chemins de fer
COTIF	= Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr)
DB	= Deutsche Bundesbahn
DIHT	= Deutscher Industrie- und Handelstag
DLT	= Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH
DR	= Deutsche Reichsbahn
ECAC	= European Civil Aviation Conference
ECE	= Economic Commission for Europe, Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen
ER / CIM	= Einheitliche Rechtsvorschriften bezügl. CIM, Anhang B des COTIF
ER / CIV	= Einheitliche Rechtsvorschriften bezügl. CIV, Anhang A des COTIF
EVO	= Eisenbahn-Verkehrsordnung
DFVLR	= Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt
DVWG	= Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
EurGerH	= Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften
IATA	= International Air Transport Association
KLM	= Königlich Niederländische Luftverkehrsgesellschaft
LH	= Deutsche Lufthansa AG
LVG	= Luftverkehrsgesetz
NFD	= Nürnberger Flugdienst Luftverkehrs AG
OTIF	= Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr)
o. V.	= ohne Angabe des Verfassers
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	= Personen-Beförderungsgesetz
RFG	= Regionalflug GmbH

RLV	= Regionalluftverkehr
SAS	= Scandinavian Airlines System
SNV	= Studiengesellschaft für den Nahverkehr mbH
SPNV	= Schienenpersonenfernverkehr
TGV	= Train à grande vitesse
TMST	= Trans Manche Super Train
VDA	= Verband der Automobilindustrie e. V.

1. Die bisherige Entwicklung von Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Anbieter im Personenverkehr

1.1 Begriffliche Abgrenzung des Regionalluftverkehrs

„Was ist eigentlich Regionalluftverkehr? Bereits die Definition macht Schwierigkeiten — es ist wie mit den Elefanten, sie sind schwer zu beschreiben, aber leicht zu erkennen, wenn man sie sieht“¹. Mit diesen Worten umschreibt Wolf treffend den Tatbestand, daß die Frage nach der konkreten inhaltlichen Bedeutung des Begriffes „Regionalluftverkehr“ sowie dessen Abgrenzung zu anderen Ausprägungsformen des Luftverkehrs selbst in berufenen Kreisen unterschiedlich beantwortet wird². Dies hat seinen Grund vorrangig darin, daß heute verschiedene Bezeichnungen auf den Luftverkehr mit kleinerem Fluggerät angewendet werden, die zwar ähnlich lauten oder ähnliches implizieren, inhaltlich jedoch nicht deckungsgleich sind³.

Die Vertreter einer engeren Begriffsauslegung betrachten den Regionalluftverkehr als eine eher spezielle Form des Luftverkehrs mit kleinerem Fluggerät⁴. Danach ist Regionalluftverkehr durch nationale oder internationale, regelmäßige Direktverbindungen zwischen Verkehrslandeplätzen untereinander oder zwischen Verkehrslandeplätzen und Verkehrsflughäfen⁵ mit Fluggerät bis etwa 70 Sitzen charakterisiert⁶. Solche Direktdienste hingegen, die — ebenfalls mit kleinerem Gerät auf nationalen oder grenzüberschreitenden Strecken — ausschließlich zwei Verkehrsflughäfen miteinander verbinden, zählen dieser Auffassung zufolge nicht zum Regional-, sondern zum „Ergänzungsluftverkehr“⁷.

¹ Wolf, 1985, S. 3.

² Vgl. auch Niester, 1985, S. 23; Nüßer 1985, S. 48; Weinert, 1985, S. 8.

³ Biermann, 1987, S. 168. Diese Begriffsvielfalt spiegelt sich zwangsläufig auch im statistischen Bereich wieder; eine unreflektierte Datenanalyse kann hier leicht zu Mißverständnissen führen (so auch ADV, 1989 (c), S. 1)

⁴ Vgl. Biermann, 1987, S. 168.

⁵ Niester, 1985, S. 23. In Anlehnung an die von der ADV vorgenommene Systematisierung zählen zu den bundesdeutschen Verkehrsflughäfen Frankfurt, Berlin, München, Düsseldorf, Stuttgart, Bremen, Hamburg, Hannover, Nürnberg, Münster / Osnabrück, Köln / Bonn und Saarbrücken. Hinzu kommen seit der deutschen Wiedervereinigung die Flughäfen Berlins, Dresden, Erfurt und Leipzig.

⁶ Man wird diese Definition als herrschende Meinung betrachten müssen. Vgl. etwa Wolf, 1989, S. 10; ähnl. Niester, 1985, S. 2.

⁷ Nüßer u. a., 1989, S. 28, ähnl. Sorgenfrei, 1989, S. 8; jedoch differenziert er unter Berufung auf eine ADV-interne Abgrenzung zusätzlich in „regionale“ bzw. „internationale“ Verkehrsflughäfen.

Ein weitergehender, allgemeinerer Ansatz charakterisiert den Regionalluftverkehr mehr anhand äußerlicher Kriterien, nämlich vorwiegend als Luftverkehr, der mit kleinerem Fluggerät betrieben wird⁸, und zwar entweder im Zubringerdienst oder auf Strecken mit geringerer Nachfrage. Diese Konzeption beinhaltet somit auch den zuvor als separate Erscheinungsform ausgewiesenen Ergänzungsluftverkehr, verwendet den Begriff des Regionalluftverkehrs also in einem übergeordneten, umfassenderen Sinne⁹.

Auf den ersten Blick erscheint — analog zur engeren Betrachtungsweise — die explizite Herausnahme der Dienste nur zwischen den Verkehrsflughäfen durchaus gerechtfertigt. Daß etwa eine Verbindung zwischen zwei Millionenstädten wie Hamburg und Kopenhagen — auch wenn sie durch kleineres Propellergerät bedient wird¹⁰ — „regionalen“ Charakter haben sollte, ist nicht ohne weiteres nachzuvollziehen; immerhin zählen diese beiden Städte zu den größten in ganz Europa. Subsumiert man unter dem Begriff der Region ländliche, periphere Räume mit geringer Bevölkerungsdichte¹¹, wird man eine in der geschilderten Weise vorgenommene Trennung in Regional- und Ergänzungsluftverkehr im Prinzip zu bejahen haben.

Bei genauerem Hinsehen indes zeigt sich, daß eine pauschale Abstraktion von Verbindungen zwischen Verkehrsflughäfen ebenfalls zu unbefriedigenden Ergebnissen führt. Diese Problematik wird deutlich, wenn man kritisch hinterfragt, was im Falle des Ergänzungsluftverkehrs eigentlich „ergänzt“ wird. Gewiß wird man Verbindungen zwischen Verkehrsflughäfen mit kleinerem Propellergerät dann als Ergänzungsluftverkehr bezeichnen müssen, wenn sie — etwa zu nachfrageschwächeren Tageszeiten — solche Strecken ergänzend bedienen, die ansonsten von den Jets der größeren Fluggesellschaften beflogen werden, aber zu Tageszeiten geringerer Nachfrage mit kleinerem Gerät wirtschaftlicher betrieben werden können.

Ein typisches Beispiel hierfür ist die Strecke Hamburg-Nürnberg. Diese Verbindung wird montags bis freitags täglich dreimal frequentiert; morgens und abends — also zu Tageszeiten stärkerer Nachfrage — wird dort ein hundersitziger Jet eingesetzt, mittags dagegen ein Propellerflugzeug mit 46 Sitzplätzen¹². Abgesehen von den Fällen, in denen aufgrund infrastruktureller Sachzwänge (z. B. Länge der Startbahn oder Qualität der Navigationstechnologie) der Einsatz kleineren Fluggeräts unumgänglich ist, kann man in den übrigen Fällen des Linienflug-

⁸ Vgl. Weinert, 1985, S. 89; „klein“ ist seiner Ansicht nach Fluggerät mit einer Sitzplatzkapazität, die „wesentlich unter der des kleinsten bei Lufthansa eingesetzten Flugzeugs“ liegt.

⁹ Vgl. Biermann, 1987, S. 168.

¹⁰ Diese Strecke wird gegenwärtig ausschließlich mit Propellergerät der SAS und DLT beflogen (Quelle: Lufthansa-Winterflugplan v. 29. 10. 89 - 24. 3. 90, S. 72).

¹¹ In Anlehnung an Aberle, 1986, S. 10.

¹² Daten gemäß Lufthansa-Flugplan v. 25. 3. 90 bis 30. 6. 1990.

verkehrs davon ausgehen, daß die Verwendung solchen Geräts als Indiz einer geringeren Nachfrage zu werten ist¹³.

Fraglich ist dann, ob der Begriff Ergänzungsluftverkehr sinnvoll auch auf solche Verbindungen zwischen Verkehrsflughäfen angewandt werden sollte, die ausschließlich durch kleineres Fluggerät — also nicht im Mischbetrieb mit größeren Jets — bedient werden. Der Tatbestand der Ergänzung des Angebots zu nachfrageschwächeren Tageszeiten ist in solchen Fällen nicht gegeben; vielmehr deutet der ausschließliche Einsatz kleineren Fluggerätes hier auf eine generell schwächere Nachfrage hin, die eine Verwendung größeren Geräts aus Rationalitätserwägungen offensichtlich verbietet. Eine grundsätzliche Unterscheidung derartiger Direktdienste zum hiervon angeblich strikt zu trennenden Regionalluftverkehr ist aber in zahlreichen Fällen weder aufgrund sachlogischer Erwägungen noch aufgrund quantitativer Tatbestände gerechtfertigt.

Folgte man der engen begrifflichen Konzeption, müßte man die 12 Wochenflüge von Münster / Osnabrück nach München als Ergänzungs-, die 17 Wochenflüge von Dortmund nach München (Stand Juni 1990)¹⁴ hingegen als Regionalluftverkehr bezeichnen, obwohl auf beiden Strecken ausschließlich kleineres Propellergerät eingesetzt wird. Eine solche Abgrenzung muß deshalb unbefriedigend erscheinen, weil sie sich weniger an pragmatischen Gesichtspunkten orientiert, sondern vielmehr vor dem Hintergrund einer juristischen Systematisierung entwickelt wird: der Flugplatz Dortmund ist rechtlich gesehen ein Verkehrslandeplatz, der von Münster / Osnabrück hingegen ein Verkehrsflughafen¹⁵. Aus welchem Grunde die konkret angesprochene Verbindung nach Dortmund im Gegensatz zu der nach Münster / Osnabrück „regional“ sein sollte (obwohl Dortmund weit mehr Einwohner hat als Münster und Osnabrück zusammen), bleibt im Falle der engeren begrifflichen Konzeption unbeantwortet.

Diese hier nur in groben Zügen angedeutete Abgrenzungsproblematik hat ihre Ursache letztlich darin, daß ein Großteil der Definitionen des Regionalluftverkehrs zu sehr auf formale Aspekte abstellt.

Die Orientierung an solch formalen Aspekten kommt auf Seiten der umfassenderen Begriffskonzeption darin zum Ausdruck, daß pauschal jeglicher Linienluftverkehr als regional bezeichnet wird, sofern kleineres Fluggerät zum Einsatz kommt, ohne daß solche Verbindungen isoliert betrachtet werden, die lediglich ergänzende Funktion in einem bestehenden Jetnetz haben. Dieser Aspekt wird von den Vertretern einer engeren Sichtweise zwar aufgegriffen, was in der Begriffsprägung „Ergänzungsluftverkehr“ zum Ausdruck kommt; jedoch ergibt sich

¹³ Natürlich wäre es auch denkbar, daß kleinersitziges Fluggerät deshalb eingesetzt wird, weil der betreffenden Gesellschaft die Mittel zur Beschaffung größeren Geräts (etwa durch Kauf oder Leasing) fehlen; wir wollen auf diesen Aspekt jedoch nicht weiter eingehen.

¹⁴ Daten gem. LH-Flugplan 25.3.1990-30.6.1990.

¹⁵ ADV, 1989, S. 3.