

**Universität Wien**

**Diplomarbeit**

**Fliegen – Teil der österreichischen  
Konsumgeschichte?  
Eine historische Betrachtung von 1958 bis 2007**

Johann-Philipp Spiegelfeld

9950520

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, April 2008

Studienkennzahl lt. Studienblatt 312

Studienrichtung lt. Studienblatt Geschichte

Betreuer a.o. Univ. Prof. Dr. Franz X. Eder

**Für Vincent**

## **Vorwort**

Die Idee und das Thema der vorliegenden Arbeit ergeben sich durch das Interesse am wirtschaft- und sozialgeschichtlichen Teil des Geschichtstudiums und durch meinen Beruf als Berufspilot bei der österreichischen Fluggesellschaft Austrian Airlines. Da mein großes persönliches Interesse schon immer dem Reisen und der Luftfahrt gilt, ist es für mich eine spannende Aufgabe, die Luftfahrt als moderne, progressive und technologisch ausgereifte Branche zu betrachten und die Veränderungen zu analysieren. Ich will die geschichtliche Entwicklung der zivilen Luftfahrt beleuchten und die wechselnden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beschreiben. Darüber hinaus ist diese Arbeit einmal mehr eine Herausforderung, mein Studium und meinen Beruf zu verbinden.

Ich bedanke mich bei allen Verwandten, Freunden und vor allem bei meinem Dienstplaner bei Austrian Airlines, die mich während meiner Studienzeit unterstützt haben. Obwohl das Studium neben Familie und Beruf viel Koordination und Anstrengung erfordert hat, habe ich die vielen Stunden auf der Universität sehr genossen. Die einzigartige Möglichkeit den persönlichen Interessen wissenschaftlich nach gehen zu können, kann nicht jeder Student erfahren. Mit dem akademischen Abschluss des Studiums geht für mich ein Lebensabschnitt zu Ende.

Vielen Dank für Eure liebe Unterstützung und Hilfe!

## Inhaltsverzeichnis

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	_____	<b>1</b>
<i>Einleitung</i>	_____	<b>3</b>
<b>1</b>	<b><i>Einführung in die österreichische Konsumgeschichte</i></b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b>Der Beginn des österreichischen Konsumwunders</b>	<b>8</b>
<b>1.2</b>	<b>Indikatoren für den Wohlstandsgewinn in Österreich</b>	<b>11</b>
<b>1.3</b>	<b>Soziale, politische und wirtschaftliche Nebenwirkungen des beginnenden Massenkonsums</b>	<b>17</b>
<b>2</b>	<b><i>Der Traum vom Fliegen wird verwirklicht</i></b>	<b>25</b>
<b>2.1</b>	<b>Exponentielle Entwicklung des Luftverkehrsaufkommen</b>	<b>25</b>
2.1.1	Spezifische Quellverkehrsaufkommen (Nachfrage)	28
2.1.2	Gelegenheitspotential der Zielregion	30
2.1.3	Widerstandsparameter	31
2.1.4	Die Einflussmöglichkeiten der Verkehrspolitik	33
<b>3</b>	<b><i>Die Entwicklung in der österreichischen Luftfahrt</i></b>	<b>36</b>
<b>3.1</b>	<b>Besondere Einschnitte in der Entwicklungskurve der zivilen Luftfahrt</b>	<b>49</b>
<b>3.2</b>	<b>Wirtschaftliche Folgen der äußeren Einflussfaktoren</b>	<b>61</b>
<b>3.3</b>	<b>Die Bedeutung des Flughafen Wiens</b>	<b>69</b>
<b>4</b>	<b><i>Reisegewohnheiten der Österreicher</i></b>	<b>77</b>
<b>4.1</b>	<b>Folgewirkungen des Flug-Ferntourismus</b>	<b>100</b>
<b>5</b>	<b><i>Maßnahmen im Produktbereich, um die Attraktivität der Austrian Airlines Group für Passagiere zu steigern</i></b>	<b>106</b>
<b>6</b>	<b><i>Zukunftsaussichten und Schlussfolgerungen für den Luftverkehr</i></b>	<b>116</b>

<b>7</b>	<b>Anhang</b> _____	<b>121</b>
<b>7.1</b>	<b>Quellen</b> _____	<b>121</b>
<b>7.2</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> _____	<b>122</b>
<b>7.3</b>	<b>Zeitungsartikel, Fachzeitschriften &amp; Pressemitteilungen</b> _____	<b>124</b>
<b>7.4</b>	<b>Internet</b> _____	<b>127</b>
<b>7.5</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b> _____	<b>129</b>
<b>7.6</b>	<b>Absolute Transportzahlen der Austrian Airlines AG. und der Flughafen-Wien AG. 1958-2005 (Geschäftsberichte).</b> _____	<b>131</b>
<b>7.7</b>	<b>Abstract</b> _____	<b>132</b>
<b>7.8</b>	<b>Lebenslauf</b> _____	<b>133</b>

## **Einleitung**

In den vergangenen fünfzig Jahren erlebt kein anderes Verkehrsmittel eine dem Flugzeug vergleichbare Entwicklung. Innerhalb von nur fünf Jahrzehnten, seit dem ersten regelmäßigen Linienflug in Österreich im Jahr 1958, wandelt sich das Fliegen vom abenteuerlichen, exklusiven Vergnügen einiger weniger zum beinahe alltäglichen Phänomen der Fortbewegung von Massen. Aus konsumhistorischer Perspektive ist der kontinuierliche Aufschwung der Passagierluftfahrt bisher kaum untersucht worden. Fachliteratur erzählt meist ausführlich über die Geschichte der Luftfahrt aus technischer Sicht. Auch in den Firmenchroniken der Flugzeughersteller spielen die technischen Merkmale der Maschine die Hauptrolle. Für Fluggesellschaften zählen hauptsächlich Flugverbindungen, die sie als erste anbieten, Flugzeugtypen, die sie als erste einsetzen oder Geschwindigkeiten und Reichweiten, die sie damit als erste erreichen. Ein Jahrhundert nach dem ersten Motorflug befindet sich die zivile Luftfahrt in einem noch nie da gewesenen Strukturwandel. Welche Herausforderungen und Neuigkeiten bringen die Veränderungen des Luftverkehrs? Der gigantische Zuwachs an Verkehrsbewegungen ist nur auf der Basis einer Industrialisierung des Reisens denkbar.

In der vorliegenden Arbeit steht die Entstehung und die wirtschaftliche Entwicklung der zivilen Luftfahrt in Österreich im Zentrum der Forschung. In der wissenschaftlichen Arbeit soll die Entwicklung des Produkts „Fliegens“ dargestellt werden. Die Gegenwart zeigt, dass die Luftfahrt durch äußere Faktoren beeinflusst wird. Ständige Veränderungen dieser Faktoren bestimmen die Luftfahrtbranche. In der Arbeit wird auch versucht die aktuellen Entwicklungen zu untersuchen.

In den ersten Jahren der Luftfahrt ist das Fliegen nur für wohlhabende, Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens vorgesehen. Ein Flugticket ist für den einfachen Bürger zu teuer. Die technischen Entwicklungen der Luftfahrzeuge machen es jedoch möglich, dass billigere Flugscheine angeboten werden können.

Mit dem Flugzeug zu fliegen wird zu einem Erlebnis. Der österreichische Bürger fliegt einmal im Jahr mit der Austrian Airlines in den wohlverdienten Urlaub. Der Flug, der einen in zwei Stunden auf jede griechische Insel bringen kann, auf dem man in aller Ruhe sein Wiener Schnitzel essen und die Tageszeitung lesen kann, löst die beschwerlichen Autofahrten nach Jesolo ab. Schon bald wird das Flugzeug nicht nur für den Freizeitgebrauch genutzt. Geschäftsleute können Termine im Ausland wahrnehmen und schlafen trotzdem, auf Grund von Tagesrandverbindungen, am selbem Abend in ihrem eigenen Bett.

Die Luftfahrtindustrie ist eine wachsende Branche. Man kann behaupten, dass die Nachfrage langfristig ansteigt und ein überproportionales Wachstum festgestellt werden kann. Kurzfristig wird die Entwicklungskurve jedoch durch unerwartete Ereignisse unterbrochen. Es stellt sich daher die Frage, warum immer mehr Menschen das Flugzeug benützen? Welche Umstände sind für die wirtschaftlichen Probleme einer Fluggesellschaft verantwortlich? Unterscheidet sich das Verhalten und die Denkweise eines Fluggastes, der geschäftlich oder privat unterwegs ist? Welche Maßnahmen werden getroffen, um das Konsumgut „Fliegen“ zu verkaufen? Mit Hilfe der Quantifizierungsmethode will ich diese Entwicklung an Hand der Austrian Airlines AG. und der Flughafen Wien AG. darstellen. Als Quellen benütze ich in erster Linie die Geschäftsberichte der Austrian Airlines Group und Untersuchungen der Statistik Austria, welche die Zivilluftfahrt betreffen, sowie Reaktionen und Aussagen aus der Sekundärliteratur und aus weiteren Medien. Mir ist bewusst, dass ich vor allem die Geschäftsberichte kritisch hinterfragen und analysieren muss. Es gibt nur wenig Primärliteratur zur Geschichte der Austrian Airlines, außer die Geschäftsberichte, die von der Gesellschaft selber herausgegeben werden. Durch intensives Studium der Geschäftsberichte der Austrian Airlines AG. und der Flughafen Wien AG. habe ich daher selber eine Statistik erstellt.<sup>1</sup> Diese Statistik soll die positive Entwicklung und die bedingten Einschnitte in der Luftfahrtbranche zeigen. In der Forschungsarbeit werde ich besondere Jahrgänge detailliert betrachten.

---

<sup>1</sup> Transportstatistik 1958-2005, siehe Abbildung 9, Seite 50 bzw. Tabelle im Anhang, Seite 131.

Ich will vor allem die Auswirkungen von technischen Entwicklungen, Erdölkrisen, Terrorgefahren, Konkurrenzkämpfen und Naturkatastrophen beleuchten. Die Statistik zeigt, dass diese Faktoren die Entwicklung der Verkehrszahlen, entweder im Moment kurzfristig oder langfristig in den Folgemonaten beeinflussen. Außerdem soll die Entstehung des Konsumguts „Fliegen“ behandelt werden. Welche Mitteln werden eingesetzt, um den Kunden zu gewinnen und zufrieden zu stellen? Bewirkt das Flugzeug den Siegeszug des Massentourismus? Wenngleich der technische Fortschritt die Grundvoraussetzung für die rasche Entwicklung und enorme Ausweitung des Luftverkehrs ist, so drängt sich doch die Frage auf, warum immer mehr Menschen Flugreisen konsumieren. Welche Voraussetzungen im sozialen und wirtschaftlichen Bereich bewirken eine Veränderung auf das Reiseverhalten der Österreicher?

Die Wissenschaftler sind sich einig, dass die Krisen der letzten Jahre überstanden sind. Alle Indikatoren weisen wieder aufwärts. Wirtschaftsentwicklung und Luftverkehr sind miteinander eng verbunden. Dabei ermöglicht der Luftverkehr eine entscheidende Voraussetzung für die Standortqualität von Industrie- und Wirtschaftsregionen und stellt einen unverzichtbaren Katalysator für deren wirtschaftliches Wachstum dar. Schnell und häufig wechselnde äußere Faktoren erfordern jedoch noch einiges Umdenken. Neue wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Veränderung der Nachfrage zwingen zu Anpassungsschritten, wie sie vor einigen Jahren noch unvorstellbar gewesen sind. Die Luftfahrtbranche befindet sich in einem Umbruch. Mit Hilfe von eingeleiteten scharfen Sanierungsmaßnahmen können die Kosten reduziert werden, jedoch sorgen höchste Treibstoffpreise, neue Sicherheitsauflagen, neue Formen des Fluglinien-Produktes, verändertes Kundenverhalten und zu geringe Effizienz am Boden und in der Luft für ein schwieriges wirtschaftliches Umfeld. Der Luftverkehr bleibt jedoch eine Wachstumsbranche, ein jährliches Wachstum von 4,9 Prozent für die kommenden 20 Jahre wird prognostiziert.



*„Die zunehmende Internationalisierung fördert schon seit einigen Jahrzehnten das Wachstum für die Luftfahrt und zwingt zum Denken und Handeln in Systemen. Zusätzliche Synergien sind nur durch Zusammenschlüsse und Kooperationen aller Systeme der Luftverkehrsbranche, ob am Boden oder in der Luft, zu erreichen. Soll der Verkauf von Flugtickets ansteigen und der Wirtschaftsstandort wachsen, muss auch die Infrastruktur und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit dieser Entwicklung mitwachsen.“<sup>2</sup>*

In regelmäßigen Abständen zusammengetragene Daten der Statistik Austria belegen die Veränderungen im Konsumverhalten bei Flugreisen seit 1958. Welche Faktoren beeinflussen das Kunden- und Reiseverhalten der Österreicher? Ein möglicher paralleler Verlauf zwischen dem allgemeinen österreichischen Konsumverhalten und der Entwicklung der Passagierzahlen nach 1958 soll durch Analyse von Statistiken, einschlägiger Fachliteratur und Fachartikeln dargestellt werden. In der Luftfahrt beeinflussen ständig wechselnde Voraussetzungen die wirtschaftlichen Möglichkeiten und Grundlagen der Unternehmen. Auch die Reisegewohnheiten der Konsumenten passen sich den äußeren Gegebenheiten rasch an. Die Rahmenbedingungen in der Luftfahrt sind variabel und ändern sich oft. Um profitabel wirtschaften zu können, müssen Unternehmen flexibel und rasch auf neuen Einflussfaktoren reagieren. Aktuellste Daten und Informationen liefert das Internet.

---

<sup>2</sup> Mario Rehulka, Luftfahrt-Fachveranstaltungen, Standort Österreich, Luftfahrtsymposium 9.11.2007.

## 1 Einführung in die österreichische Konsumgeschichte

Im globalen Aktionsprogramm Agenda 21, das 1992 auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro von über 170 Staaten verabschiedet wird, besitzt der Konsum einen zentralen Stellenwert.<sup>3</sup> In den Mittelpunkt der Diskussion wird der Begriff nachhaltiger Konsum gerückt. Ein sorgloser Umgang mit der Umwelt, die Verschmutzung der Umweltmedien Luft, Wasser und Boden behaften den wirtschaftlichen Konsumaufschwung mit einem negativen Beigeschmack. Der Aufschwung der österreichischen Luftfahrtbranche und die Veränderungen im Reiseverhalten der Urlauber entwickeln sich parallel zur österreichischen Konsumgeschichte. Unter Konsumieren versteht man nicht nur den Ge- und Verbrauch von Gütern und Dienstleistungen, sondern auch die damit verbundenen sozialen Praktiken, Diskurse, Codes, Images und Symbole, die unserem Umgang mit den Dingen erst Sinn und Bedeutung geben. Soziale und ökologische Kriterien sollen beim Kauf und bei der Nutzung von Produkten beachtet werden.<sup>4</sup> Die ökonomischen Veränderungen der Fliegerei werden von vielen Faktoren bestimmt. Die gegebenen Voraussetzungen und die wirtschaftliche Leistung der Unternehmen spielen eine bedeutende Rolle. Von großem Einfluss sind politische Ereignisse, technologische und unternehmerische Innovationen, sowie die Entwicklung der sozialen und technischen Infrastruktur.

---

<sup>3</sup> Ulf Schrader, Ursula Hansen (Hg.), Nachhaltiger Konsum-Forschung und Praxis im Dialog, Leerformel oder Leitprinzip (Frankfurt am Main 2001) 18.

<sup>4</sup> Frank-Martin Belz, Denkanstöße zum nachhaltigen Konsum im Bedarfsfeld Mobilität: Ansatzpunkte einer normativ-reflexiven Konsumethik (Frankfurt am Main 2001) 322.

## 1.1 Der Beginn des österreichischen Konsumwunders

Die klassische ökonomische Definition kann im Aufsatz von Franz X. Eder „Geschichte des Konsumierens“ nachgelesen werden und lautet: „*Unter Konsum versteht man die Auswahl, den Kauf, Ge- und Verbrauch von Gütern und Dienstleistungen.*“<sup>5</sup> Der Konsument hat die Möglichkeit zwischen mehreren Produkten zu wählen und zu entscheiden, welches Konsumgut verbraucht werden soll. Vereinfacht kann man sagen, dass durch Konsumgüter menschliche Bedürfnisse befriedigt werden sollen. Es können bewegliche, unbewegliche oder ideelle Sachgüter (wie Lebensmittel, Flugtickets oder Innovationen/Patente) konsumiert werden. Der Aufschwung der österreichischen Konsumgeschichte beginnt eigentlich im Zeitraum von 1953/54–1982/83. Diese 30 Jahre kann man als „Ende der Bescheidenheit“ und als den Beginn des Konsumwunders bezeichnen.<sup>6</sup> Fragen nach der Entstehung und dem Wandel zur Konsumgesellschaft müssen beleuchtet werden. Die 1952/53 durchgeführte Stabilisierungskrise bewirkt ein weitgehend ungebremstes Wirtschaftswachstum.

Zwischen 1955 und 1968 verdoppelt sich laut volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung das verfügbare persönliche Einkommen der Österreicherinnen und Österreicher.<sup>7</sup> Auch in den 70er-Jahren steigt das Einkommen weiter, allerdings nur noch drei bis sieben Prozent pro Jahr. Verschiedene Ereignisse, wie die Erdölkrisen 1973 und 1979/80 und die weltweite Rezession 1978 beeinflussen das Wirtschaftswachstum in Österreich. Vor allem die 1960er-Jahre entwickeln sich zu den wichtigsten Momenten in der Konsumgeschichte.

---

<sup>5</sup> Franz X. Eder, Geschichte des Konsumierens – Ansätze und Perspektiven der (historischen) Konsumforschung. In: Susanne Breuss, Franz X. Eder (Hg.), Konsumieren in Österreich 19. und 20. Jahrhundert (Wien 2006) 11.

<sup>6</sup> Franz X. Eder, Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: Franz X. Eder, Peter Eigner, Andreas Resch, Andreas Weigl, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Einführungstexte zur Sozial-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte (Wien 2003) 224.

<sup>7</sup> Ebd.

In diesen Jahren steigen die Zuwendungen und Unterstützungen durch die Betriebe und die öffentliche Hand deutlich an. Bundeskanzler Kreisky läutet mit seinen politischen Veränderungen ein prägendes Reformzeitalter ein. Er fordert einen „*Staat der Wohlfahrt für alle*“.<sup>8</sup> Eine Phase der gesellschaftlichen Modernisierung soll Österreich zu einem Wirtschaftsaufschwung verhelfen. Verschiedene Reformen, wie die Strafrecht-, Rundfunk-, Schul- und Universitätsreform bilden das Grundgerüst der Modernisierung.<sup>9</sup> Auch sozialpolitische Reformen realisiert Kreisky in seiner politischen Amtszeit. „Chancengleichheit“ für alle österreichischen Bürger entwickelt sich zum Schlagwort der damaligen Regierung. Soziale Sicherheit, Arbeitszeitverkürzung, Verlängerung des Mindesturlaubs, Arbeitslosenunterstützung, erhöhte Pensionsbezüge und verbesserte Arbeitsverfassungsgesetze werden als Mittel für einen geplanten Wirtschaftsaufschwung eingeführt. Wachsender Wohlstand ist am Anfang mit langen Arbeitszeiten verbunden. 1959 setzt die Arbeitszeitverkürzung von 48 auf 45 Stunden erstmals ein konsumorientiertes Zeichen.<sup>10</sup> Kürzere Arbeitszeiten bedeuten mehr Freizeit und mehr Möglichkeiten für das verdiente Geld Konsumgüter zu erwerben. Jedem Haushalt steht mehr Geld zur Verfügung, das ausgegeben werden kann. Für größere Anschaffungen werden die üblichen Gehaltsvorschüsse und Warenkredite kaum mehr angenommen. Das verfügbare Geld wird entweder in Produkte, Freizeit oder in Sparbücher investiert. Ein konsumorientiertes Verhalten kann jedoch vermehrt festgestellt werden. Die 1970er-Jahre ändern diese Denkweise nur kurz. In den Jahren 1975 bis 1977 legen die Österreicher und Österreicherinnen wieder mehr auf die Seite und vertrauen ihr Geld den Banken an.

---

<sup>8</sup> Zitat von Bruno Kreiskys aus der Regierungserklärung 1971,

<http://www.historisch.apa.at/cms/apa->

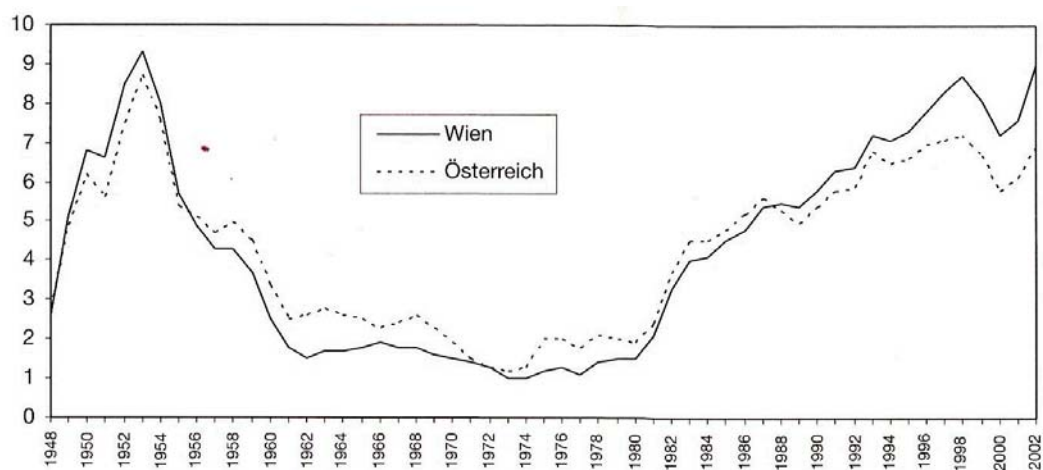
historisch/dossier.html?dossierID=AHD\_19700421\_AHD0001, abgerufen am 23.4.2008.

<sup>9</sup> Peter Eigner, Andrea Helige (Hg.), Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, 175 Jahre Wiener Städtische Versicherung (Wien 1999) 217.

<sup>10</sup> Ebd. 218.

Die weltweite Rezession nach den zwei Erdölkrisen und die steigende Arbeitslosigkeit bremst den wirtschaftlichen Aufschwung, jedoch bleibt ein Großteil der österreichischen Population konsumorientiert.<sup>11</sup> Der vermehrte Verbrauch von Konsumgütern wird durch die niedrige Sparquote in der ersten Hälfte der 1980er-Jahre bestätigt. Das frei verfügbare Geld und die steigenden Realeinkommen ermöglichen die positive Entwicklung der Konsumwelt.

Die „Vollbeschäftigung“ der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen nimmt eine bedeutende Rolle ein. 1962 wird eine Arbeitslosenrate von unter zwei Prozent erreicht.<sup>12</sup>



Quelle: AMS

**Abb. 1: Entwicklung der Arbeitslosenquote in Wien und Österreich, 1948-2002 (in Prozent).<sup>13</sup>**

Die hohe Arbeitsplatzsicherheit und der neue Lebensstandard tragen zu einer expansions- und zukunftsorientierten Konsumverhalten bei.<sup>14</sup> Aber nicht nur die stabilen Arbeitsplatzverhältnisse beeinflussen die Konsumausgaben. Mit der „Vollbeschäftigung“ wird auch eine Reduktion der Arbeitszeit eingeführt.

<sup>11</sup> Eder (2003) 227.

<sup>12</sup> Vgl. Abbildung 1, Seite 10.

<sup>13</sup> Abbildung aus: Eder (2003) 29.

<sup>14</sup> Ebd. 227.

Es wird immer kürzer gearbeitet, dadurch vergrößert sich die „Freizeit“ und damit jene Zeit, in der man konsumieren kann. Die Änderungen in der Arbeitszeitregelung erfolgt schrittweise. In den 1950er-Jahren liegt die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit bei über 50 Stunden. 1959 wird die wöchentliche Stundenanzahl von 48 auf 45 gesenkt. 1965 wird die dritte Urlaubswoche eingeführt. Ab 1975 wird nur mehr 40 Stunden in der Woche gearbeitet, die Fünf-Tage-Woche wird durchgesetzt. Das neu geschaffene „freie Wochenende“ und der Anspruch auf eine weitere Urlaubswoche bieten weitere Möglichkeiten Produkte zu konsumieren.<sup>15</sup> Durch die Verkürzung der Arbeitszeitregelungen ändern sich jedoch auch die Bedingungen der Arbeitgeber. Die Leistungsanforderungen und der Leistungsdruck steigen stark an. Die fordistische Produktionsweise<sup>16</sup> fordert von den Arbeitnehmern in kürzerer Zeit mehr zu arbeiten und daher mehr Geld zu verdienen. Gleichzeitig gewährt diese neue Form der Arbeit für die hohen Ansprüche auch bessere Konsumchancen und fördert den Massenkonsum. Ein besonders Beispiel stellt die Bundeshauptstadt Wien dar. In Wien kann auch in einer Zeit der Rezession in den späten 1970er-Jahren, die durch einen massiven Konjunkturunbruch geprägt ist, die Vollbeschäftigung aufrechterhalten werden. Die Arbeitslosenrate in Wien steigt erst 1981 wieder über die Zwei-Prozent-Marke.<sup>17</sup>

## **1.2 Indikatoren für den Wohlstandsgewinn in Österreich**

Als „österreichischen Weg“ versteht man die Paarung aus wirtschaftlichem Erfolg und hoher soziale Stabilität. Heute gilt Österreich als einer der wohlhabendsten Staaten der Welt.

---

<sup>15</sup> Eder (2003) 228.

<sup>16</sup> Fordismus, basiert auf stark standardisierter Massenproduktion und Massenkonsumtion von Gütern. <http://de.wikipedia.org/wiki/Fordismus>, abgerufen am 1.11.2007.

<sup>17</sup> Hans Eder, Die Politik der Ära Kreisky. In: Österreich 1945- 1995. Gesellschaft, Politik, Kultur (1995) 193ff.

Betrachtet man die Rangordnungen nach der Pro-Kopf-Kaufkraft oder dem Pro-Kopf-Bruttoeinkommen hat sich Österreich zu einem der zehn reichsten Ländern der Welt entwickelt.<sup>18</sup> Nach dem zweiten Weltkrieg kann ein Nach- bzw. Aufholprozess bei der österreichischen Bevölkerung beobachtet werden. Der Wohlstandsgewinn kann in den 1950er- und in den 1960er-Jahren bei den Veränderungen der Essgewohnheiten festgestellt werden. Es werden Produkte gekauft, die man nur bei steigendem Realeinkommen kaufen kann bzw. konsumieren will.

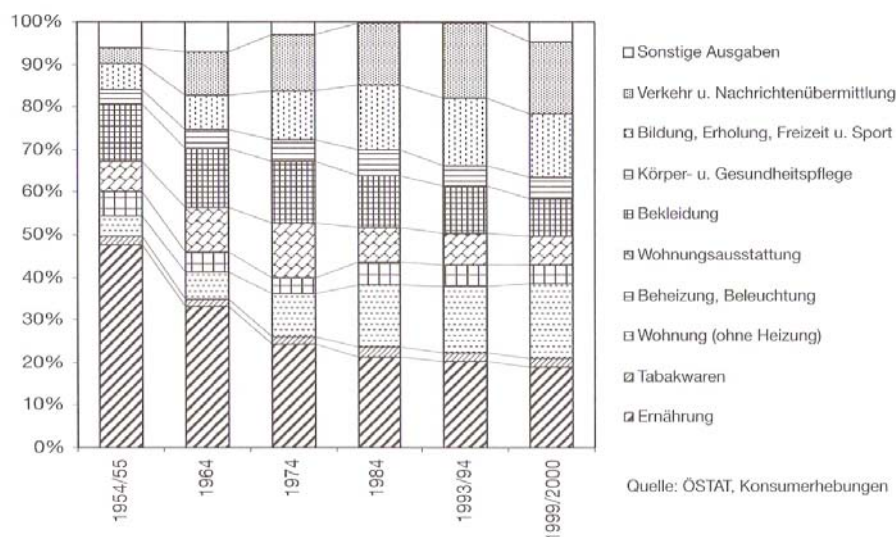
Beliebt sind vor allem Nahrungsmittel, die während des Krieges und in Nachkriegsjahren nicht oder nur wenig konsumiert werden. Die Bevölkerung will jedoch nicht möglichst viel, sondern möglichst „fein“ essen. Weißbrot, Käse, Topfen, Südfrüchte und Hühnerfleisch werden vermehrt konsumiert. Die besseren Lebensverhältnisse spiegeln sich im steigenden Verbrauch von Zucker, Bohnenkaffee, Schokolade und nichtalkoholischen Getränken wieder. Trotz steigender Realausgaben machen die Nahrungsmittelausgaben einen immer geringeren Teil des Haushaltsbudgets aus. So verwenden zum Beispiel die Wiener Haushalte 1954/55 noch beinahe die Hälfte ihres Budgets für Ernährung. Dieser Anteil reduziert sich bis 1984 auf 21,4 Prozent und damit auf einen Wert, der in der Folge nur mehr knapp unterschritten wird.<sup>19</sup> Mehr Geld wird dafür für Wohnungsausstattung, den Erhalt der Wohnung, für Bildung, Erholung, Freizeit, Sport und für Verkehr und Nachrichtenübermittlung ausgegeben.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> Eigner (1999) 240.

<sup>19</sup> Eder (2003) 234.

<sup>20</sup> Vgl. Abbildung 2, Seite 13.



**Abb. 2: Konsumausgaben Wiener Haushalte, 1954-2000 (in Prozent).<sup>21</sup>**

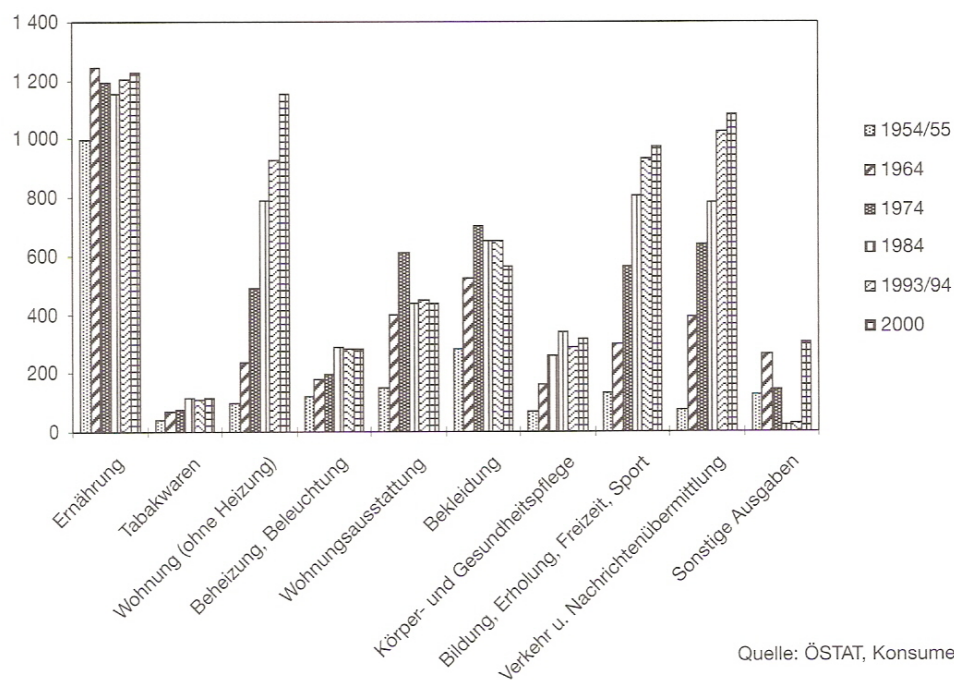
Insgesamt steigen die Realausgaben der Haushalte von 1954/55 bis 1964 um 80 Prozent, von 1964 bis 1974 um 29 Prozent und von 1974 bis 1984 um weitere 11 Prozent.<sup>22</sup> Das Institut für empirische Sozialforschung ermittelt Anfang der 1960er-Jahre die sehnlichsten Wünsche der Bevölkerung. Auf der Wunschliste ganz oben stehen eine eigene Wohnung und dazugehörige Einrichtungsgegenstände.<sup>23</sup> Schnell sind die neuesten technischen Haushaltsgeräte für Jedermann erschwinglich. Der Preisverfall der Geräte kann durch die Öffnung des österreichischen Marktes für ausländische Produkte erklärt werden.

<sup>21</sup> Abbildung aus: Eder (2003) 272.

<sup>22</sup> Eder (2003) 234.

<sup>23</sup> Vgl. Abbildung 3, Seite 14.





**Abb. 3: Entwicklung der realen Ausgaben Wiener Haushalte nach Konsumgruppen, 1954/55-1999/2000 (in öS; Index 1945, umbasiert 1954).<sup>24</sup>**

Der freie Außenhandel führt zu einem größeren Angebot für den Konsumenten und zu einer Verbilligung der zuvor geschützten inländischen Produkte.<sup>25</sup> Produkte und Dienstleistungen werden nicht mehr primär zwecks Befriedigung notwendiger Lebensbedürfnisse erworben, sondern Konsumgüter werden nun mit Annehmlichkeiten verbunden. Bilder an den Wänden in der Wohnung oder auch TV-Geräte entwickeln sich zu Kaufobjekten, die regelrechte Verbreitungsschübe auslösen. Der Fernseher wird als Statussymbol angesehen. Die Erstaussstrahlung einer Sendung im österreichischen Fernsehen im Jahr 1955 bedeutet für die österreichische Industrie einen massiven Produktionsanreiz. Zuerst waren hauptsächlich Gasthäuser mit Fernsehgeräten ausgestattet. In den 1960er-Jahren steigt die Ausstattung der Privathaushalte rasch an.

<sup>24</sup> Abbildung aus: Eder (2003) 279.

<sup>25</sup> Felix Butschek, Der österreichische Arbeitsmarkt- von der Industrialisierung bis zur Gegenwart (Stuttgart 1992) 139.

1974 besitzen bereits 69 Prozent der Wiener Haushalte ein Schwarz-Weiß-Gerät, 14 Prozent sogar einen Farbfernseher. Bis 1984 dreht sich dieser Wert um. Ab diesem Zeitpunkt unterhalten sich nur noch 19 Prozent der Befragten mit einem Schwarz-Weiß-Fernseher und bereits 61 Prozent mit einem Farbfernseher. Die Freizeit wird im eigenen Wohnzimmer verbracht und bietet eine neue Plattform für die Werbeindustrie. In der Wohnung können nun Wünsche und Sehnsüchte nach bestimmten Konsumgütern transportiert werden. Der Konsument wird, um seine eigenen Bedürfnisse zu befriedigen, mit dem Ge- und Verbrauch von Gütern vertraut gemacht. Das Fernsehen trägt in dieser Hinsicht maßgeblich zur Kommerzialisierung des Lebens und zur Durchsetzung des Konsumismus bei.<sup>26</sup>

Eine weitere Möglichkeit des Freizeitkonsums eröffnet sich zuerst mit der individuellen Motorisierung, später dann mit den technologischen Innovationen in der Schiff- und Luftfahrt. In den 1950er-Jahren setzt eine „Autowelle“ ein, die sich in 1970er- und in den 1980er-Jahren zu einer richtigen „Verkehrslawine“ entwickelt.<sup>27</sup> Für junge Menschen bedeutet Mobilität Freiheit und Unabhängigkeit. Daher sind der Führerscheinwerb und der Kauf eines Autos eindeutige Entscheidungen für ein neues mobiles Umfeld. In der Werbung wird das Automobil als Status-, Freude-, Prestige-, Freiheits-, und Unabhängigkeitssymbol beworben.<sup>28</sup>

Dieser Autoboom entsteht in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre. Der Autobestand nimmt rasant zu. Das eigene Auto wird zum Inbegriff von Mobilität und Freiheit. Die Mobilisierung macht es möglich, dass die eigenen Anforderungen an die Lebensqualität, durch die Möglichkeit der städtischen Umwelt zu entkommen, erfüllt werden.<sup>29</sup>

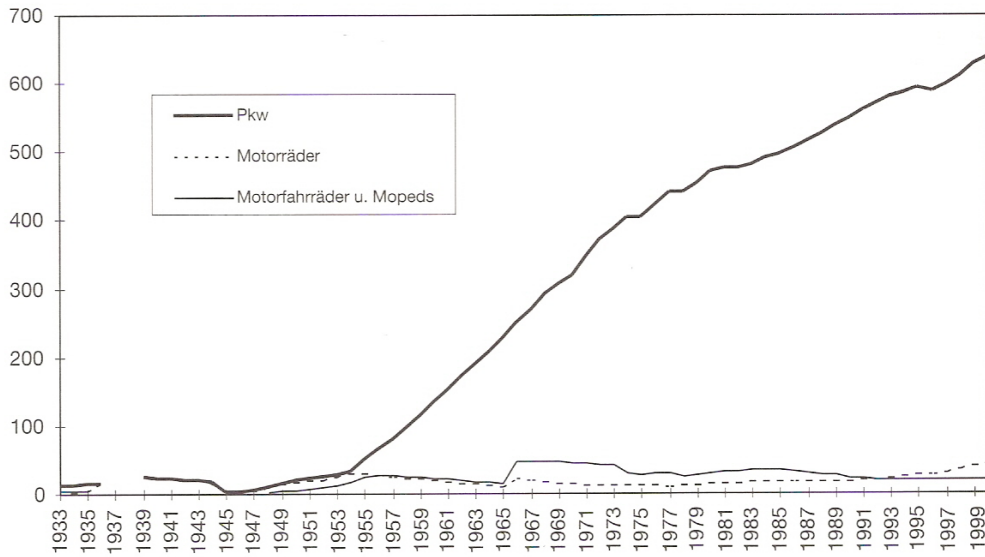
---

<sup>26</sup> Eder (2003) 238.

<sup>27</sup> Vgl. Abbildung 4, Seite 16.

<sup>28</sup> Belz (2001) 325.

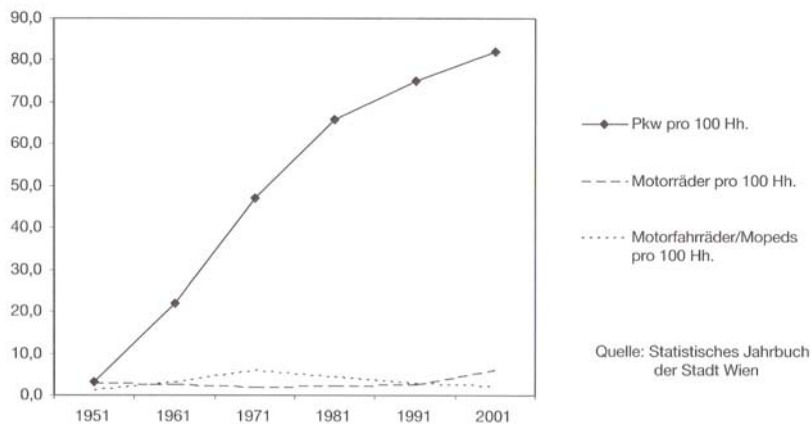
<sup>29</sup> Wolfgang Sachs, Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche (Reinbek 1990) 109.



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

**Abb. 4: Kfz-Bestand in Wien, 1933-2000 (in Tausend).<sup>30</sup>**

Das eigene Auto wird nicht nur für innerstädtische Fahrten, sondern auch für Ausflüge und Urlaubsreisen verwendet. Anfang der 1950er-Jahre gibt es 3,3 Personenkraftwagen pro 100 Haushalte. Diese Zahl steigt 1961 auf 22, 1971 auf 47 und 1981 auf 66 Pkw pro 100 Haushalte an.<sup>31</sup>



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien

**Abb. 5: Kfz-Ausstattung der Wiener Haushalte 1951-2001.<sup>32</sup>**

<sup>30</sup> Abbildung aus: Eder (2003) 283.

<sup>31</sup> Vgl. Abbildung 5, Seite 16.

<sup>32</sup> Abbildung aus: Eder (2003) 284.

Die mögliche Finanzierung eines eigenen Autos wird als wichtiger Schritt in den Wohlstand beschrieben. Nicht nur der Berufs- und Pendlerverkehr, sondern auch das veränderte Einkaufsverhalten beeinflussen die Statistik. 1973/74 erledigt die Bevölkerung den täglichen Einkauf noch in der näheren Umgebung. Im Laufe der folgende Jahre ändert sich dieses Verhalten. Die vorhandene Mobilität erlaubt es dem Konsumenten auch weitere Strecken in Kauf zu nehmen, um billiger einkaufen zu können. In Österreich besitzen 1999 bei der Gruppe der 18- bis 25-Jährigen mehr als 80 Prozent einen Führerschein und rund zwei Drittel können bereits ständig über einen Personenkraftwagen verfügen.<sup>33</sup>

### **1.3 Soziale, politische und wirtschaftliche Nebenwirkungen des beginnenden Massenkonsums**

Nach der Stabilisierungskrise in den Jahren 1952/53 setzt in den späten 1950er Jahren ein weitgehend ungebremstes Wirtschaftswachstum ein.

Ab 1952 werden jedes Jahr Wachstumsraten von sieben bis acht Prozent beobachtet.<sup>34</sup> Die positive wirtschaftliche Situation in Österreich wird von den anderen europäischen Staaten bewundert. Das Ende der Besatzungszeit und die Wiedererlangung der Souveränität 1955 wird als Weichenstellung in der österreichischen Wirtschaftsgeschichte gesehen. Eine wirtschaftliche Gesamtrechnung belegt den Aufschwung mit der Tatsache, dass sich das verfügbare persönliche Einkommen von 1955 bis 1968 verdoppelt.<sup>35</sup> Bei Massenkonsum handelt sich es um eine Konsumform, bei der nicht nur viele Personen und Bevölkerungsgruppen marktvermittelt Güter und Dienstleistungen nachfragen, sondern die angebotenen Artikel zudem standardisiert und uniformiert sind und in großen Zahl produziert werden.

---

<sup>33</sup> Antje Flade, Günter Lohmann, Elisabeth Kaindl, Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr (Darmstadt 2000) 20.

<sup>34</sup> Eigner (1999) 201.

<sup>35</sup> Ebd.

Schließlich ist mit der „Massenkonsumgesellschaft“ jener Entwicklungsstand erreicht, bei dem eine enorme Zahl an Waren und Dienstleistungen von einer Mehrheit der Bevölkerung konsumiert wird und dabei Annehmlichkeiten das Konsumgeschehen dominieren.<sup>36</sup> Der Aufschwung der großen Supermarktketten führt ab den 1980er-Jahren zur Verschlechterung der Nahversorgung. Die an die Peripherie gebauten Großkaufmärkte locken mit Gratisparkplätzen und günstigen Angeboten. So lautet zum Beispiel das Motto der „Shopping City Süd“, die 1976 errichtet wird, „Einkaufen mit dem Auto, Einkaufen, Erlebnis und Freizeitspaß für jede Bedarfsdeckung an einem Fleck“.<sup>37</sup>

Jedoch kann der steigende Individualverkehr nicht grenzenlos wachsen.<sup>38</sup> Die realen Mehrausgaben für den privaten PKW vervielfachen sich. Die Zahl der Erstzulassungen von Personenkraftfahrzeugen steigt nicht mehr so stark an. Infolge der Erdölkrisen werden die Benzinpreise drastisch angehoben. Die sichtbare Luftverschmutzung, die Lärmbelästigung und die überlasteten Straßen erfordern gezielte Gegenmittel. Ein autofreier Tag pro Woche wird eingeführt und der öffentliche Verkehr ausgebaut.

Grundsätzlich kann jedoch gesagt werden, dass durch die neue Mobilität der Wunsch nach Freizeit und Urlaub wächst. Zusammen mit „Unterricht, Erholung und Sport machen die Urlaubsausgaben der Wiener Haushalte zwischen 1954/55 und 1984 einen immer größeren Posten aus. 1954/55 gibt ein Haushalt nur 6,3 Prozent des gesamten Einkommens für Urlaubsreisen aus. Dieser Wert steigt bis 1984 auf 15 Prozent an. Die Zahlen liefert die Wiener Arbeiterkammer, die auch zwei unterschiedliche Wachstumsphasen feststellen kann.

---

<sup>36</sup> Heinz-Gerhard Haupt, Konsum und Handel, Europa im 19. und 20. Jahrhundert (Frankfurt am Main 2003) 27.

<sup>37</sup> Gernot Jung, Brigitta Richter, Shopping City Süd. Im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichem Erfolg und Konfliktpotential. In: Raum und Ordnung 1, 13-17.

<sup>38</sup> Ingrid Bayer, Entwicklung des PKW-Bestands in Wien 1971 bis 1978. In: Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung der Stadt Wien 3 (Wien 1980) 3-5.

In den 1950er- und frühen 1960er-Jahren sowie in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre kann ein starker Anstieg der Realausgaben für Erholung und Urlaub verzeichnet werden. Es wird ein Unterschied zwischen Arbeiter- und Angestelltenhaushalt festgestellt. Angestellte verfügen schon in der ersten Hälfte der 1950er-Jahre über ein erhöhtes Urlaubsbudget. Die Arbeiterinnen und Arbeiter steigern erst in der zweiten Hälfte der 1950-Jahre ihre Urlaubsausgaben. Beide Gruppen verfügen jedoch über ein kontinuierlich wachsendes Urlaubsbudget. Ab den 1970er-Jahre vergrößern sowohl die Angestellten, als auch die Arbeiter um weitere 80 bis 90 Prozent ihre Erholungsausgaben.<sup>39</sup> In diesen zwei Phasen kommt es zu grundlegenden Veränderungen bei den Reise- und Urlaubszielen. In den 1950er- und frühen 1960er-Jahren stehen Sonntagsausflüge in die nähere Umgebung im Mittelpunkt. Hauptsächlich werden österreichische Orte besucht.

Wohlhabendere Bürger fahren bereits damals mit dem Auto an die Adria. Steigende Einkommen und der Anspruch auf mehr Urlaubstage ermöglichen immer größeren Bevölkerungsgruppen die Erfüllung des Traumes, Urlaub im Ausland zu machen. Rund 41 Prozent der Öffentlichkeit macht zwei Wochen, 34 Prozent der Personen kann sich aber auch schon drei Wochen Urlaub leisten. 1972 leisten sich ein Drittel eine Auslandsreise.<sup>40</sup> Die beliebten Zielorte im Ausland sind anfangs alle mit dem PKW zu erreichen. 32 Prozent der Auslandsreisen führen nach Italien, 26 Prozent nach Jugoslawien und jeweils 10 Prozent nach Deutschland und in die Schweiz.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Eder (2003) 240.

<sup>40</sup> Ebd. 241.

<sup>41</sup> Ewald Bartunek, Haushaltsreisen, Ergebnisse des Mikrozensus Dezember 1972. In: Statistische Nachrichten 29 NF/11: 722-724; 29 NF/12: 799-804, 30 NF/2: 131-134 (Wien 1973).

Das Reise- und Urlaubsverhalten der Wiener Bevölkerung, wie das der Österreicher und Österreicherinnen insgesamt, ändert sich ab der Mitte der 1970er-Jahre.<sup>42</sup> 1970er-Jahre.<sup>43</sup> Personen mit einem höheren Einkommen können es sich erlauben Mehrfach- und Kurzurlaube anzutreten. Der vierwöchige Urlaubsanspruch und das „verlängerte Wochenende“ wird für Reisen ausgenützt. Die Zahl der Auslandsurlaube übersteigt die Inlandsaufenthalte. Das Flugzeug entwickelt sich zu einem technologischen Massenverkehrsmittel und löst die Eisenbahn und den Autobus als Transportmittel in den Urlaub ab. Weiter entfernte Reiseziele wie Griechenland, Spanien und die Türkei werden immer beliebter. Auf Grund der günstigen Flug- und Hotelangebote für Auslandsreisen steigt man immer häufiger ins Flugzeug. Die Entwicklung des „Konsumgutes Fliegen“ ist zentrales Thema dieser Arbeit und wird in der Folge genauer behandelt. Im Vordergrund dieses Kapitels steht die allgemeine Bedeutung und Entwicklung eines Konsumprodukts in Österreich.

So ist heute der Ver- und Gebrauch eines Konsumgutes von den finanziellen Mitteln abhängig. Mit wachsendem Wohlstand verringert sich die Differenz zwischen den Konsummustern der einzelnen sozialen Schichten und bürgerliche Konsumstandards breiten sich immer mehr aus.<sup>44</sup> Im Laufe der Zeit hat die Bekleidung, die Essgewohnheiten und die Art der Fortbewegung Auskunft über die soziale Schicht gegeben. Heuten verlieren Güter und Dienstleistungen zunehmend ihre soziale Trennschärfe.

Einen markanten Einschnitt in der Entwicklung der Konsumgeschichte ergibt sich durch den zweiten Erdölschock.<sup>45</sup> In ganz Österreich geht die Zeit der

---

<sup>42</sup> Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1993 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1995) 23ff.

<sup>43</sup> Ebd.

<sup>44</sup> Ela Hornung, „Sie sind das Glück, sie sind die Göttin“. Glück und Arbeit in bürgerlichen Hauswirtschaftsratgebern. In: Familie, Arbeitsplatz oder Ort des Glücks? Historische Schnitte ins Private (Wien 1990) 113.

<sup>45</sup> 1. Erdölkrise 1973: Ölembargo der OPEC-Staaten. 2. Erdölkrise 1979/80: 1. Golfkrieg, <http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96lkrise>, abgerufen am 1.11.2007.

Vollbeschäftigung zu Ende. Staatliche wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Maßnahmen und „deficit spending“<sup>46</sup> können die weltweite Krise noch einige Zeit von Österreich fernhalten. Die Krise lässt sich jedoch nicht vermeiden und die Arbeitslosigkeit steigt rasant an. 1998 sind in Wien 8,7 Prozent der Bevölkerung ohne Arbeit.<sup>47</sup> Im Gegensatz zu den steigenden Arbeitslosenzahlen können einige Berufsgruppen ihr Haushaltseinkommen vergrößern. Das Nettoeinkommen steigt bei den Arbeiter- und Angestellten bis 1995 um 15 Prozent an. Die öffentlichen Bediensteten verdienen nur um 7 Prozent mehr.<sup>48</sup>

Der unsichere Arbeitsmarkt und die unterschiedlichen Einkünfte haben zur Folge, dass nicht mehr alle Bevölkerungsgruppen den Ansprüchen des Konsumismus folgen können. Obwohl die technische Fortentwicklung vorangetrieben wird und das Produktangebot wächst, muss das Haushaltseinkommen den niedrigen und nicht mehr längerfristig prognostizierbaren Einkommen angepasst werden. Das Konsumverhalten von Haushalten mit niedrigen Bezügen muss sich der Situation anpassen. Weniger Geld kann für Freizeit, Sport oder Erholung ausgegeben werden. Für Ernährung und Wohnen verwenden armutsgefährdete Haushalte 1993/94 pro Kopf rund 51 Prozent ihres Budgets, ausgabestarke hingegen nur 24 Prozent.<sup>49</sup>

Wie in Abbildung 2 zu sehen ist, erhöhen sich zwischen 1984 und 1993/94 die realen Konsumausgaben der Wiener Haushalte um zehn Prozent, zwischen 1993/94 und 1999/2000 um weitere neun Prozent. Es ist jedoch zu erwähnen, dass nicht alle Anstiege auf einen tatsächlichen Mehrkonsum zurückzuführen ist. Die Teuerung und die Preiserhöhung der Produkte spielen eine bedeutende Rolle.

---

<sup>46</sup> Deficit spending: versteht man die Situation, dass der Staat sich verschuldet, um durch staatlich vergebene Aufträge verstärkte Nachfrage zu generieren, wodurch während einer Rezession die Wirtschaft „angekurbelt“ werden soll, [http://de.wikipedia.org/wiki/Deficit\\_spending](http://de.wikipedia.org/wiki/Deficit_spending), abgerufen am 7.11.2007.

<sup>47</sup> Butschek (1992) 315.

<sup>48</sup> Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Personen- und Haushaltseinkommen von unselbstständig Beschäftigten. Ergebnisse des Mikrozensus Juni 1983 (Wien 1984) 92.

<sup>49</sup> Eder (2003) 246.



Durch die Verbreitung von Supermärkten, Diskontketten und auch von Billigfluglinien kann der Konsument auf ein reichhaltiges und günstiges Produkt zurückgreifen. Das Warenangebot ermöglicht eine große Auswahl, niedrige Preise und verstärkt den Konkurrenzkampf.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich im Laufe der Zeit verändert. Es kann ein großer Unterschied der Haushaltseinkommen festgestellt werden und trotzdem bleibt die Konsumorientierung in Wien und in Österreich in den 1980er- und in 1990er-Jahren ungebrochen. Die niedrige Sparquote zeigt, dass trotz ungünstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen und großer Arbeitslosigkeit nicht wesentlich mehr gespart wird. Das Konsumklima wird sehr positiv dargestellt. Vor allem Jugendliche assoziieren mit Freizeit gleich Konsumwelt.<sup>50</sup> Junge Erwachsene sind durch das Marktangebot nicht überfordert und haben ein neues Preisbewusstsein entwickelt. Im Vordergrund steht die Prestigefunktion von Konsumgütern. Die Langlebigkeit eines Produktes ist nebensächlich geworden. Es wird konsumiert, um sich von den anderen unterscheidbar zu machen. Hart verdientes Geld wird nicht mehr nur für Kleidung und Nahrungsmittel ausgegeben, sondern das Erleben und Konsumieren von anderen Kulturen im Ausland, die sportliche Ertüchtigung des eigenen Körpers und andere neue Konsumgüter stehen im Vordergrund. Produkte und Dienstleistungen werden nicht ge- bzw. verbraucht, weil sie lebensnotwendig sind, sondern weil diese in Träumen und in einer symbolischen Bilderwelt als Sinnstiftung für den leergewordenen Lebensraum angeboten werden. In den 1990er-Jahren wird der treffende Slogan „Born to shop“ kreiert.<sup>51</sup>

In modernen Gesellschaften wird der demonstrative Ge- und Verbrauch von bestimmten Konsumgütern als soziale Zugehörigkeit und Differenz vermittelt. Unsere Gesellschaft gewöhnt sich schnell an permanentes Wirtschaftswachstum, steigenden Wohlstand und Überfluss. Heute jedoch scheint der österreichische

---

<sup>50</sup> Anton Amann, Konsumverhalten Jugendlicher (Wien 1989) 50.

<sup>51</sup> Eder (2003) 249.

Wohlfahrtsstaat an die Grenzen seiner Finanzierbarkeit zu stoßen.<sup>52</sup> Eine Spaltung der Allgemeinheit wird als Zukunftsszenarium vorausgesagt. Alte Maßnahmen, die für den wirtschaftlichen Aufschwung verantwortlich sind, greifen nicht mehr. Der Keynesianismus verliert seine Strahlkraft und der Wunsch nach Privatisierung, Flexibilisierung und Deregulierung werden stärker. Es wird ein Rückgang des Staatseinflusses auf die Wirtschaft gefordert.

Nach dem 11. September mutiert das Überangebot im Supermarkt vom Schlaraffenland zur Zumutung. Der Gang zum Lebensmittelhändler Hofer bekommt eine tiefenpsychologische Funktion: *„Es ist ein Versuch, seelische Kosten zu sparen. In einer unberechenbaren Welt wächst die Sehnsucht nach Verlässlichkeit und klaren Regeln. Auch wenn es nur um Einfachheit beim Griff ins Kühlregal geht. Ich habe Dinge gekauft, um sexy und erfolgreich zu sein. Es hat nicht geklappt.“*<sup>53</sup>

Durch den steigenden Konsumbedarf steigt auch die Umweltbelastung. Zwar reduzieren Unternehmen im Zuge technischer Fortschritte die negativen Umwelteinflüsse, jedoch werden in aller Regel die erreichten Einsparungen durch die steigende Nachfrage auf Konsumseite überkompensiert. Die Bedeutung des Konsums für die nachhaltige Entwicklung in einer Marktwirtschaft geht über den direkten Umweltverbrauch der privaten Haushalte weit hinaus. Schon Adam Smith postuliert, dass der Konsum bzw. der *„Verbrauch allein Ziel und Zweck einer jeden Produktion“* sei.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> Eigner (1999) 241.

<sup>53</sup> Julia Schaaf, Konsum ist geil und verbessert die Welt, In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (Frankfurt 7.10.2007) 73.

<sup>54</sup> Schrader (2001) 20.

Da ein Unternehmen ohne Konsum nicht produziert, kann man davon ausgehen, dass alle ökologischen und sozialen Erscheinungen in der Wirtschaft konsuminduziert sind. Durch die absichtliche Wahl eines Konsumgutes erlangt der Konsument eine individuelle Verantwortung. Der Konsument entscheidet mit seiner Auswahl welches Produkt erfolgreich ist und welches nicht. 1987 veröffentlicht die Brundtland-Kommission „*Our Common Future*“ einen Bericht über die Bedingungen des nachhaltigen Konsumierens. Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht „*Sustainable Development ... development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs*“.<sup>55</sup> Mit Hilfe von Produkten und Dienstleistungen sollen Bedürfnisse befriedigt werden, wobei die Konsumgüter so gewählt werden sollen, dass die zukünftige Generation in einer intakten Umwelt leben können und ihre Existenzen nicht gefährdet sind. Durch den Gebrauch und die Verwendung von bestimmten Waren nimmt der Konsument Einfluss auf das Anbieterverhalten. Da jedes Erzeugnis mit einer unterschiedlichen sozialen und ökologischen Wirkung verbunden ist, kann durch den überlegten Kauf der Grad der Umweltbeeinflussung mitbestimmt werden.

Die folgenden Kapitel sollen zeigen, dass die Veränderungen und der zunehmende Stellenwert vom „Konsumgut Fliegen“ parallel zur allgemeinen Konsumgeschichte in Österreich läuft.

---

<sup>55</sup> Schrader (2001) 21.

## 2 Der Traum vom Fliegen wird verwirklicht

Der beschauliche Fußmarsch gilt als die erste Möglichkeit der Fortbewegung. Lange träumt der Mensch jedoch vom Fliegen. Laut griechischer Mythologie gelingt es Dädalos und Ikarus mit Hilfe von selber gebauten Flügeln der Gefangenschaft zu entfliehen. Die ersten tatsächlichen Flugversuche ab 67 n. Chr. enden jedoch tragisch. Das hat dem Traum vom Fliegen jedoch keinen Abbruch getan und bis heute bleibt die Faszination dieser Fortbewegungsart bestehen. Bis vor wenigen Jahren sind Fluggesellschaften nahezu ausschließlich Prestigeobjekte der jeweiligen Staaten, die entsprechend gefördert werden. Ein rasanter Wachstum im Luftverkehr kann festgestellt werden.

### 2.1 Exponentielle Entwicklung des Luftverkehrsaufkommen

1996 werden auf der ganzen Welt 3,16 Billionen Passagierkilometer registriert. Für das Jahr 2016 werden 8,3 Billionen Passagierkilometer prognostiziert.<sup>56</sup> Allein der Luftverkehr könnte dann ungefähr den Umfang des Gesamtverkehrs der Menschheit (ohne Verkehr zu Fuß) von 1980 ausmachen. Der Luftverkehr hat eine erhebliche Größenordnung erreicht. Die „70-er Regel“<sup>57</sup> besagt bei einem mittleren Wachstum von 5 Prozent pro Jahr eine Verdoppelung alle 14 Jahre voraus. Eine Graphik soll das beeindruckende Wachstum in der Zivilluftfahrt auf ein menschliches Maß herunterbrechen.<sup>58</sup> Eine Pro-Kopf-Betrachtung zeigt die künftige Entwicklung der Weltbevölkerung im Luftverkehr. Die Statistik zeigt eine Versiebenfachung der geflogenen Kilometer von 1970 bis 2020. Im globalen Durchschnitt fliegt ein Einwohner 170,5 km im Jahr 1970. Für das Jahr 2020 wird eine Steigerung auf 1 225 km vorausgesagt.

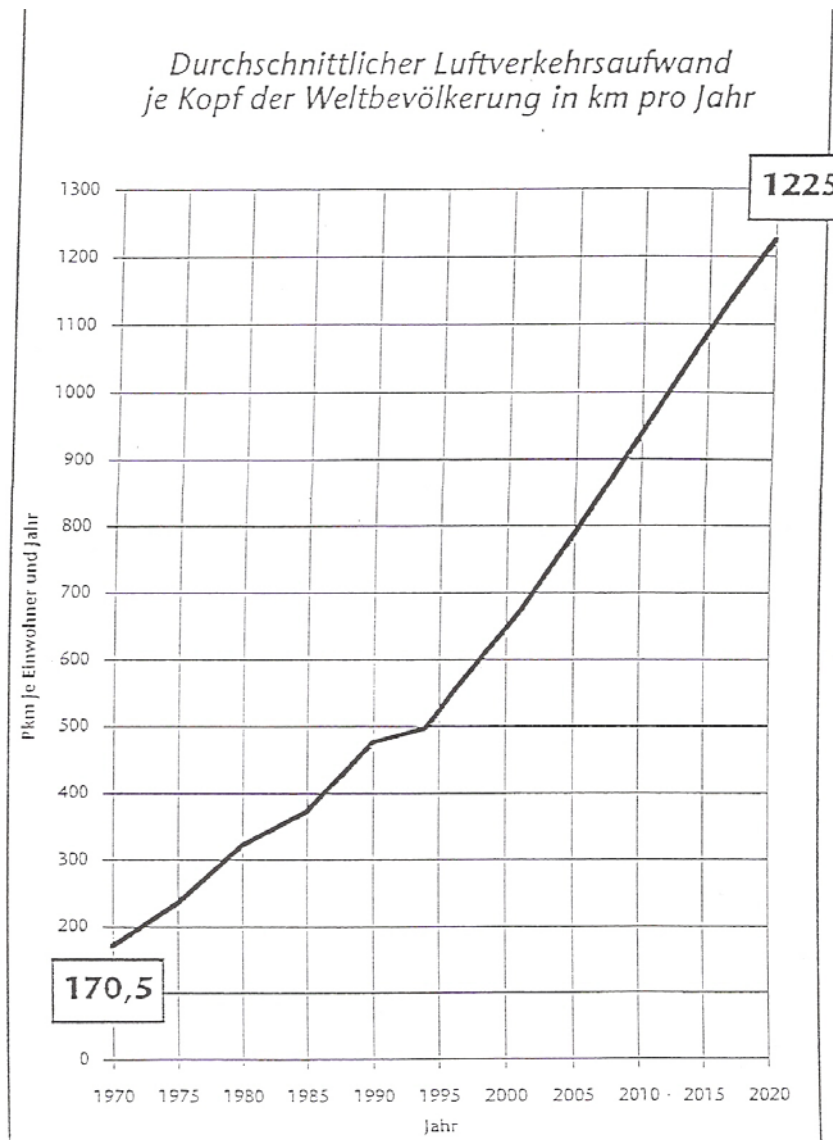
---

<sup>56</sup> Karl Otto Schallaböck, Flugverkehr und Klima. Zur Bedeutung des Flugverkehrs im klimapolitischen Verkehrsdiskurs, In: Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 76.

<sup>57</sup> Die Zahl 70 geteilt durch das Jahreswachstum in Prozent ergibt die Verdoppelungszeit in Jahren.

<sup>58</sup> Schallaböck (1998) 76.

Die exponentielle Entwicklung des Luftverkehrsaufkommen, oder wie in dieser Arbeit öfters salopp als „Boom der Flugbranche“ bezeichnet, ist ein theoretischer wissenschaftlicher Ausdruck. In diesem Kapitel sollen die wissenschaftlichen Gründe für die Entwicklung angeführt werden.



**Abb. 6: Durchschnittlicher Luftverkehrsaufwand 1970-2020.<sup>59</sup>**

<sup>59</sup> Abbildung aus: Schallaböck (1998) 77.

Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person nimmt mit der Zeit kaum zu. Im Zusammenhang mit dem Boom bleibt daher lediglich die Frage nach dem Zweck und Ziel der Wege, sowie der jeweiligen Verkehrsmittelwahl offen.

Im konkreten Fall interessiert es den Wissenschaftler, ob und wie viele Wege zu Flugreisen werden und am Aufschwung beteiligt sind.<sup>60</sup> Viele Modelle versuchen die Zusammenhänge theoretisch zu erklären. Um die Entwicklung in der einfachsten Form darstellen zu können verwende ich das Gravitationsmodell<sup>61</sup> in der einfachsten Form. Mit diesem Modell kann qualitativ die Anzahl der Flüge zwischen zwei Regionen i und j beschrieben werden:

$$F_{ij} = k * \frac{P_i * P_j}{W_{ij}}$$

$F_{ij}$  ... Zahl der (Wege) Flüge von i nach j

$P_i$  ... Potential der Quellregion i

$P_j$  ... Potential der Quellregion j

$W_{ij}$  ... Widerstände auf dem Weg von i nach j (wesentlich nicht nur für die Zielwahl, sondern auch für die Verkehrsmittelwahl)

k ... Konstante

Im Modell werden drei Einflussgruppen angeführt. Eine genaue Analyse, dieser Faktoren, die eigentlich nicht unabhängig sind, soll die Entwicklung erklären:

- Das spezifische Quellverkehrsaufkommen (Nachfrage) der Region i (vor allem Urlaubs- und Geschäftsreisen)
- Das reisezweckspezifische Gelegenheitspotential der Zielregion j („Attraktivität“)

---

<sup>60</sup> Josef Michael Schopf, Der Boom im Flugtourismus als Ausdruck einer verzerrten

Kostenstruktur: Fehler und Defizite der Verkehrspolitik und ihre (Umwelt-) Folgen, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 27.

<sup>61</sup> Werner Schnabl, Dieter Lohse, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Straßenverkehrsplanung (Berlin 1980) 34.

- Der Aufwand einer Reise zwischen i und j (Widerstandsparameter)

### 2.1.1 Spezifische Quellverkehrsaufkommen (Nachfrage)

Flugverkehr bedeutet praktisch immer Beförderung ins Ausland. Der Anteil des Fernverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt in Deutschland 1988 3,7 Prozent aller Wege. Bis 2010 wird, vor allem durch Zuwächse im Luftverkehr, der Anteil des Fernverkehrs um 25 Prozent auf 4,4 Prozent ansteigen. Bis 2010 werden 124 Prozent mehr Flugreisen erwartet.<sup>62</sup> Urlaubs-, Freizeit- und Geschäftsreisen sind die Reisezwecke, von dem der Luftverkehr lebt. Durch kürzere und flexiblere Arbeitszeiten, sowie durch die Vorrückung des Pensionsalters gewinnen freizeitbezogene Reisebedürfnisse und Urlaubsreisen an Bedeutung. Medien und Werbung fördern das Bedürfnis den großen Informationshorizont zu erweitern und ferne Länder zu bereisen. 1996/1997 verbringen bereits über 700 000 Österreicher den Winter im fernen Süden.

Freizeit- und Urlaubsverkehr können ihre Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen steigern. Trotz prognostizierter sinkender Anteile im Geschäftsreiseverkehr steigen die absoluten Zahlen für Geschäftsflüge und Gütertransporte auf Grund der nachstehenden Gründen an:<sup>63</sup>

- Die internationale Verwaltung als Folge der EU-Integration
- Die zunehmende Bedeutung des Dienstleistungssektors
- Die internationale Arbeitsteilung und Kooperation
- Den Strukturwandel in der Wirtschaft in Richtung High-Tech-Produktion
- Just-in-time Transport<sup>64</sup>
- Die Globalisierung der Märkte

---

<sup>62</sup> IPT/IVT: Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (München 1991).

<sup>63</sup> Jürgen Armbruster, Flugverkehr und Umwelt (Berlin 1996) 54.

<sup>64</sup> Just-in-time Transporte: genau auf den vorbestimmten Zeitpunkt liefern.

Reiseziel	Anzahl
USA	204.000
Karibik	68.000
Südamerika	41.000
Kanarische Inseln	68.000
Mallorca	61.000
Zypern	68.000
Türkei	68.000
Nordafrika	37.400
Afrika	68.000
Südostasien	34.000
Fernost	68.000
Summe	785.400

**Abb. 7: Gebuchte Urlaubsflugreisen in südliche Länder für den Winter 1996/1997.<sup>65</sup>**

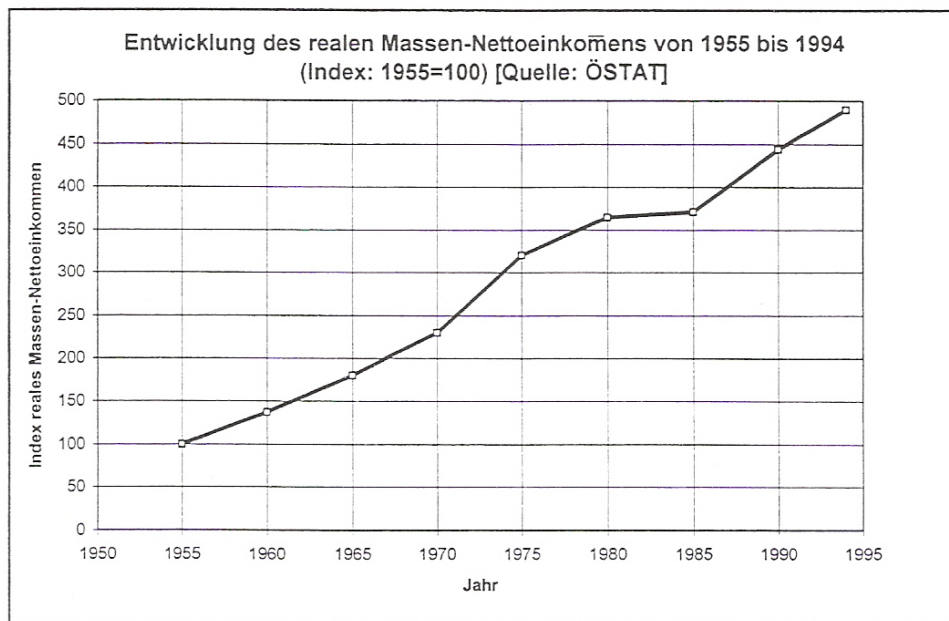
Bei den freizeitbezogenen Reisebedürfnissen liegt eine wesentliche Ursache für die Nachfrage nach Flugreisen in Einkommenseffekten begründet. Die Steigerung des Massen-Nettoeinkommens von 1955 bis 1995 um das annähernd 5-fache fördert den naturgemäß teuren Flugverkehr, besonders wenn man bedenkt, dass 1 Prozent Einkommenszuwachs 1,5 Prozent mehr Reiseausgaben zur Folge hat.<sup>66</sup> Man spricht bei diesem Effekt von der Einkommenselastizität. Auch die Tatsache, dass die Zahl der Erwerbstätigen („Doppelverdiener“) pro Haushalt steigt und der neue Trend zu Single-Haushalten erhöht die Wirkung von Einkommenssteigerungen zusätzlich.

---

<sup>65</sup> Abbildung aus: Schopf (1998) 28.

<sup>66</sup> Ebd. 29.





**Abb. 8: Entwicklung des realen Massen-Nettoeinkommens von 1955 bis 1994.<sup>67</sup>**

### 2.1.2 Gelegenheitspotential der Zielregion

Günstige und attraktive All-inclusive-Club-Angebote locken Urlauber in exotische Länder. Exotische Reiseziele bieten exklusive Erholung und fremde Kulturen. Reisen in ferne Länder werden als Prestige angesehen und eine entsprechende Vermarktung formen ein unübersehbares Gelegenheitspotential mit großer Anziehungskraft:

- Malediven                                      1 Woche Vollpension      €1 337
- Kenia    2 Wochen Halbpension    € 850
- Dominikanische Republik                  2 Wochen all-inclusive    €1 211<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Abbildung aus: Schopf (1998) 29.

<sup>68</sup> Christian Neuhold, Der Sonne entgegen, In: Wochenmagazin News (Wien 49/96) 126.

### 2.1.3 Widerstandsparameter

- Kosten für Flugreisen – Beförderungskosten:

Kosten für Konsumgüter sind immer mit einem Widerstand gegen menschliche Handlungen verbunden. So wie Fernsehgeräte werden auch Flugtickets immer billiger. Der gesteigerte Wettbewerb auf einem liberalisierten Luftverkehrsmarkt führt zu einem Konkurrenz- und Preiskampf zwischen den Airlines. Deutlich wird dies am Beispiel eines Fluges zwischen Wien und New York: Im März 1973 kostet der billigste Flug Wien-New York-Wien ATS 6 656 (€490). Im März 1995 kostet dieselbe Strecke ATS 6 490 (€470). Der Flug ist damit in diesen 22 Jahren real um 70% billiger geworden.<sup>69</sup> Mit Niedrigpreis-Aktionen kämpfen die Airlines um den zahlenden Passagier.

- Fiskalpolitik und Kostenwahrheit:

Mittels der Beeinflussung von Steuern können günstigere Tickets angeboten werden und der sinkende Widerstand gegen Flugreisen unterstützt werden. Österreich nimmt in der Frage der Besteuerung für Flugbenzin eine Vorreiterrolle ein. Aufgrund der EU-Richtlinien 92/81/EWG und 92/12/EWG sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Kerosin von Verbrauchersteuern zu befreien.<sup>70</sup> Die Überflugskosten des Luftverkehrs sind in den Preisen enthalten. Jedoch variieren die Kosten für Flugsicherung, Luftstrassen und Bodendienste von Land zu Land. Der Flughafen Wien-Schwechat gilt hinsichtlich von Start- und Landegebühren als relativ teuer.

---

<sup>69</sup> VCÖ-Pressedienst (Wien 28. März 1995, 17/95) 23.

<sup>70</sup> Schopf (1998) 32.

Für eine Landung eines Airbus A320 zahlt eine Fluggesellschaft in Wien € 800, in Brüssel € 300 und in London Heathrow € 950.<sup>71</sup> Nicht nur die unterschiedlichen Kosten im täglichen Betrieb beeinflussen die Konkurrenzsituation zwischen den Airlines, auch die Frage der staatlichen Beihilfe ist noch ungeklärt. Die europäische Politik beharrt jedoch auf eine einheitliche Regelung und eine restriktive Beihilfenkontrolle.

- Bedienungshäufigkeit, Reisezeit und Service:

Neben den Kosten eines Flugtickets können auch noch andere Faktoren den Widerstand gegen eine Flugreise erhöhen. Der Ablauf der Reise nimmt eine bedeutende Rolle ein. Mit dem PKW kann eine optimale Bedienungshäufigkeit erreicht werden, da seine Benutzung keiner zeitlichen Beschränkung unterliegt. Der öffentliche Flugverkehr ist an einen Flugplan gebunden. Für Geschäftsreisen sind die Abflugszeiten von großer Bedeutung. Das Angebot muss sich nach der Nachfrage richten. Sinnvolle Zeitressourcen müssen für die Aktivität am Ziel zur Verfügung stehen. Für Urlaubsreisen stellt die Bedienungshäufigkeit ein geringeres Problem dar. Wie in der Abbildung (Gesamtzahlen) zu sehen ist, werden immer mehr Flüge durchgeführt und das Angebot an Abflügen wird stark verbessert. Am Flughafen Wien Schwechat kann die Zahl der Starts und Landungen von 1994 auf 1995 um 18 Prozent gesteigert werden.<sup>72</sup>

Auch der Zeitfaktor nimmt eine bedeutende Rolle ein. In den kurzen Flugzeiten liegt ein wesentlicher Vorteil des Flugverkehrs. Düsenflugzeuge ersetzen kontinuierlich die langsameren Propellerluftfahrzeuge.

---

<sup>71</sup> Schopf (1998) 32.

<sup>72</sup> Ebd.

Durch die höhere Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge kann in kurzer Zeit eine große Distanz zurückgelegt werden. Es ist zu beobachten, dass vom wachsenden Geschäftsreiseverkehr vor allem die angeschlossenen Ballungsräume profitieren. Die Zubringerverkehrsmittel und die Infrastruktur wachsen mit dem Passagieraufkommen parallel mit.<sup>73</sup> Bei den in der Regel seltenen Urlaubsreisen überwiegt das Abenteuer, die An- und Abreise von und zu den Flughäfen fällt weniger ins Gewicht. Die Bedeutung der Serviceverbesserungen für den Konsumenten werden in einem nachfolgenden Kapitel genau analysiert.

#### **2.1.4 Die Einflussmöglichkeiten der Verkehrspolitik**

Die Einflussmöglichkeiten der Verkehrspolitik auf die Potentiale am Abflugort ( $P_i$ ) und am Zielort ( $P_j$ ) ist gering. Die Maßnahmen des Staates beschränken sich im wesentlichen auf Einflussmöglichkeiten im Bereich der Widerstände. Formen der Besteuerung und Liberalisierungsmöglichkeiten sind Instrumente der Verkehrspolitik. Durch die neuen Kontroll- und Beeinflussungsmöglichkeiten werden die Tickets billiger und der Konkurrenzkampf verschärft sich. Die Politik in Österreich begrüßt den wirtschaftlichen Aufschwung der Fluglinien in den achtziger Jahren. Das verkehrspolitische Ziel beinhaltet eine gute Einbindung Österreichs in das weltweite Luftverkehrsnetz und dem wirtschaftspolitischen Ziel eines hohen österreichischen Wertschöpfungsanteils. Ein freier Luftverkehrsmarkt führt zu mehr Wettbewerb und erzwingt für den Konsumenten ein wachsendes und billigeres Angebot.

---

<sup>73</sup> Durch verbessertes Service können Widerstände abgebaut werden. Zum Beispiel Zugverbindungen zum Flughafen. Gepäck-Check-in bereits am Bahnhof.

Dem Angebot steht aufgrund der Einkommensentwicklung und der Strukturentwicklung („Globalisierung“) eine steigende Nachfrage gegenüber. Eine wirtschaftsbewusste und umweltgerechte Verkehrspolitik stellt folgende Ansprüche an den Luftverkehr:<sup>74</sup>

- Optimale Einbindung Österreichs in das internationale Flugverkehrsnetz
- Personen und Güter über große Entfernungen sicher, rasch und pünktlich befördern
- Ständige Anpassung des österreichischen Luftverkehrsrechtes an internationale Vorschriften
- Nachteile für österreichische Luftverkehrsunternehmen durch die europäische Integration verhindern
- Zusammenarbeit der österreichischen Fluggesellschaften, um gegen ausländische Konkurrenz bestehen zu können
- Flugplätze sollen dem internationalen Verkehr mit Kleinflugzeugen geöffnet werden. Verteilung von Slots kann als Mittel gegen wachsende Überlastung von einzelnen Luftverkehrsgebieten angewendet werden.
- Die Kosten für die Benutzung der Verkehrswege sollen von den Benutzern voll getragen werden
- Verkehrssicherheit weiter erhöhen
- Förderung bisher wirtschaftlich benachteiligter Regionen unterstützen
- Umwelt schonen und Energieverbrauch verringern. Forschung über Emissionswirkungen des Luftverkehrs. Es müssen vorausschauende Schadstoff-Emissionsgrenzwerte (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, HC, etc.) und Lärm-Emissionsgrenzwerte festgesetzt werden.
- Ersatz von Kurzstrecken-Zubringerflügen durch attraktive Bahnverbindungen
- Zivilluftfahrt als Teil eines nach gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichteten Verkehrssystem betreiben.

---

<sup>74</sup> Mensch-Umwelt-Verkehr. Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991, Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.) (Wien 1991) 34.

Wie Abbildung 9 deutlich zeigt, ist ein Mengenzuwachs im Luftverkehr zu verzeichnen. Immer weniger Personen verwenden die Bahn als Verkehrsmittel in den Urlaub. Mit dem Automobil und dem Flugzeug reist die Bevölkerung.<sup>75</sup>

Die Politik ist sich der Verantwortung bewusst und hat nicht ohne Grund im Anforderungskatalog den Schutz der Umwelt angeführt. Die Schadstoff- und Lärmbelastung durch die Luftfahrzeuge ist nachweisbar. Der Flugverkehr wächst weiter an. Im Zeitraum von 1990 bis 2001 ist eine Verdoppelung der Passagierzahlen festzustellen.<sup>76</sup> Der Kurzstreckenverkehr, zum Beispiel Flüge aus europäischen Städten und aus den Landeshauptstädten nach Wien, nimmt stark zu. Die technische Entwicklung im Hinblick auf leisere und abgasärmere Flugzeuge muss fortgesetzt werden. Eine Alternative kann das schrittweise Ersetzen der Kurz- und Mittelstreckenflüge (bis zu 500km) durch schnelle Bahnverbindungen darstellen.

---

<sup>75</sup> Vgl. Abbildung 10, Seite 80.

<sup>76</sup> Vgl. Transportstatistik 1958-2005, siehe Anhang bzw. Abbildung 9 Seite 50.

### 3 Die Entwicklung in der österreichischen Luftfahrt

Politisch motiviert wird am 30. September 1957 die Austrian Airlines AG. gegründet. Am 31. März 1958 nimmt Austrian Airlines mit vier Vickers Viscounts 779 den Flugbetrieb auf. Der erste Linienflug führt von Wien nach London. 1979 startet die Lauda Air mit zwei Fokker 27 zunächst mit Charterflügen. Mit einer Dash 7 fliegt Tyrolean Airways am 1. April 1980 zum ersten Mal von Innsbruck nach Wien und nach Zürich.<sup>77</sup> Im Vergleich zu anderen europäischen Fluglinien werden in den 1950er Jahren nur wenige internationale Ziele von Austrian Airlines angefliegen. Trotzdem entwickelt sich die Austrian Airlines nach kurzer Zeit zu einem kleinen international bedeutenden Carrier. Während im ersten Monat des Flugbetriebes der AUA lediglich 151 Personen befördert werden, können im September 1959 bereits 11 000 Fluggäste gezählt werden.<sup>78</sup> In den ersten Jahren ihres Bestehens hat die Fluglinie mit starken finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Durch Kredite und riskante Expansionsstrategien kann die Gesellschaft wachsen. Austrian Airlines kann sich als spezialisierter Anbieter mit ausgezeichneter Qualität für Osteuropa und den Nahen Osten etablieren. Austrian Airlines scheut sich auch nicht vor der Herausforderung exotische Ziel in Osteuropa oder im Nahen Osten anzufliegen. Geographisch bevorzugt und unterstützt durch historische politische Verbindungen hat Austrian Airlines bis heute die Führerschaft in den Osten beibehalten können. Durch die stetige Erweiterung der EU befindet sich Austrian Airlines auf einem Erfolgskurs und kann die Stellung des Unternehmens im Weltmarkt weiter ausbauen. Wichtige wirtschaftliche Faktoren, wie erzielte Verkehrsergebnisse, Auslastung der Flugzeuge oder die Zusammensetzung und die technischen Entwicklungen der Flugzeugflotte bilden den Schwerpunkt des wachsenden Wirtschaftszweiges.

---

<sup>77</sup> <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Investor/Company/History/>, abgerufen am 14.2.2008.

<sup>78</sup> Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Zivilluftfahrt in Österreich 1955-1959. Beiträge zur österreichischen Statistik (56.Heft, Wien 1960) 18.

Da für die Flugtickets sehr hohe Preise verlangt werden, ist das Flugzeug in den Anfängen der österreichischen Luftfahrt, als Verkehrsmittel nur für wohlhabende und berühmte Persönlichkeiten vorgesehen. Ihren Nimbus von Exklusivität verdankt Austrian Airlines, die erste österreichische Fluggesellschaft der zweiten Republik, zahlreichen Stars der internationalen Film-, Musik-, Kunst- und Sportszene, die sich zu ihren Auftritten in Österreich und der ganzen Welt gerne und öffentlichkeitswirksam mit Austrian Flugzeugen transportieren lassen. Bereits seit den späten 50er-Jahren schätzen gefeierte Persönlichkeiten wie Dirigent Herbert von Karajan, Schauspielerinnen wie Romy Schneider oder Claudia Cardinale sowie die Musiklegenden Charles Aznavour oder Louis Armstrong den ausgesuchten Service und die österreichische Gastfreundlichkeit der „Friendly Airline.“<sup>79</sup>

Mit den Düsenflugzeugen, die die Flugzeiten um die Hälfte verkürzen, beginnt eine neue Ära in der Geschichte der Luftfahrt. Ein Flug über den Atlantik dauert mit den neuen Jets nur noch 78 Stunden anstelle der 1216 Stunden, die die alten Propellermaschinen brauchen. Für Passagiere und Besatzung wird die Reise wesentlich angenehmer, da man nun immer unter blauem Himmel über den Wolken und Wetterzonen fliegt. Die neuen Triebwerke sind äußerst zuverlässig, sparsam im Treibstoffverbrauch und im Inneren des Flugzeuges kaum zu hören.<sup>80</sup> Durch die rasante, technische Entwicklung wird es möglich günstige Tickets anzubieten. In den Fünfziger und Sechziger Jahren kann ein dynamisches Wachstum festgestellt werden.<sup>81</sup> Das erste Flugzeugmodell Vickers Viscount, wird durch den ersten Jet Caravelle ersetzt.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> Hans Magenschab, 50 Jahre/years Austrian, In: Skylines, Das Bordmagazin der Austrian Airlines Group (Wien März/April 2008) 13.

<sup>80</sup> Fliegen- Vom Propeller zum Düsenantrieb. Verkehrsflugzeuge- Entwicklung und Grenzen (Klagenfurt 1995) 139.

<sup>81</sup> Vgl. Abbildung 9, Seite 50.

<sup>82</sup> <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Austrian/history/50/>, abgerufen am 14.2.2008.



Bereits in den späten 1960er Jahren wird das Netzwerk ausgebaut und die ersten Flüge über den Atlantik können im Code-Share-Verfahren<sup>83</sup> angeboten werden. In den siebziger Jahren kann eine weitere Reisewelle festgestellt werden.

Die Boeing 747, Jumbo-Jet, wird seit 1970 im Liniendienst eingesetzt und erobert den Markt. Das Langstreckenflugzeug kann von Wien nach Singapur, ohne Zwischenlandung, über 450 Passagiere komfortabel transportieren.<sup>84</sup> Boeing kann mit diesem Flugzeug neue Standards setzen. Bei der 747 handelt es sich nicht nur um das größte jemals gebaute Flugzeug, als sogenannter „Wide Body“ ist es auch das erste Großraumflugzeug der Welt - daher auch die Bezeichnung Jumbo Jet. Aus technologischer Sicht ermöglicht die Entwicklung gewaltiger Bläsertriebwerke mit hohem Nebenstromverhältnis die Beförderung von Passagieren und Fracht über große Entfernungen in einer bisher noch nie erreichten Größenordnung.<sup>85</sup> Das Flugzeug zeichnet sich durch einen weiteren Rumpfquerschnitt und zwei Gänge aus. Schon in den frühen Sechziger Jahren wird die Idee für ein neues Passagierflugzeug mit großer Passagierkapazität geboren. Obwohl die Entwicklung dieses Großraumflugzeuges ein wirtschaftliches Risiko darstellt, glaubt man an die Strategie durch ein größeres Sitzplatzangebot die Kosten reduzieren zu können. Boeing verdient auch heute noch viel Geld mit der 747. Gegenwärtig befinden sich mehr als 1 200 Boeing 747-Flugzeuge bei 82 Fluggesellschaften im Einsatz. In den vergangenen 30 Jahren fliegen rund 2,2 Milliarden Menschen mit der Boeing 747.<sup>86</sup> Damit etabliert der Jumbo-Jet das Flugzeug endgültig als Massenverkehrsmittel. Viele Passagiere nützen die legendäre Boeing 747 um die Welt kennen zu lernen. Drei Jahrzehnte hat Boeing den Markt für Großraumflugzeuge mit der 747 dominiert.

---

<sup>83</sup> Code Share Vereinbarung: Vereinbarung, nach der zwei unterschiedliche Fluglinien unter der selben Flugnummer, jedoch mit einem Fluggerät einen Flug durchführen.

<sup>84</sup> Mit 70 Metern Länge und 60 Metern Flügelspannweite ist die B747 dreimal größer als jedes bis dahin gebaute Flugzeug.

<sup>85</sup> Fliegen- Vom Propeller zum Düsenantrieb (1995) 149.

<sup>86</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2000) 6.

Auf Grund von technischen Innovationen erlebt auch die österreichische Fluglinie in den Siebziger Jahren einen Aufschwung. Die Flotte wird kontinuierlich ausgebaut und erneuert. Luftfahrzeuge vom Typ Mc Donnell Douglas werden hauptsächlich im Kurz- und Mittelstreckenbereich eingesetzt. Die Achtziger Jahre sind durch neue Marketing- und Verkaufsstrategien geprägt. Austrian Airlines hat mit der gewählten Expansionsstrategie Erfolg und kann 1987 die 17. positive Bilanz präsentieren. Mit 2,2 Millionen Passagieren erzielt Austrian Airlines 1987 die bisher höchste Beförderungsleistung in ihrer Geschichte.

Der Zuwachs, resultierend überwiegend aus dem Linien- und Urlaubsverkehr, beträgt gegenüber 1986 +12,4 Prozent.<sup>87</sup> Um auf die Bedürfnisse der Konsumenten Rücksicht nehmen zu können, wird der aggressive Expansionskurs fortgesetzt. Tochtergesellschaften, wie Traviaustria und Austrian Holidays werden gegründet, um die Anforderungen der Konsumenten zu befriedigen.<sup>88</sup>

Der durchschnittliche Österreicher ändert sein Reiseverhalten. Er zieht es vor mit dem Flugzeug auf eine griechische Insel zu fliegen, anstatt die beschwerliche Autofahrt an das adriatische Meer anzutreten. Die obere Adria lockt damals mit netten kleinen Städten die Touristen an. Einzelkinder finden am Strand schnell andere Kinder zum Spielen. Inzwischen können sich die Eltern selber ausruhen und entspannen. Die kurze Anreise mit dem Auto oder mit dem Nachtzug ist für jeden erschwinglich. Durch die breiten Sandstrände und die hübschen Promenaden zum Flanieren und die netten italienischen Pizzarien kommt, nur vier Stunden von Wien entfernt, richtige Urlaubsstimmung auf.

Die neu angebotenen Flugreisen verändern die Reisegewohnheiten. Warum immer das selbe Ziel bereisen? Es wird interessant und möglich neue Kulturen und Länder kennen zulernen. Mit dem Flugzeug werden entfernte Orte am Mittelmeer angeflogen.

---

<sup>87</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1988) 9.

<sup>88</sup> <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Investor/Company/History/>, abgerufen am 15.2.2008.

Auch die Austrian Airlines bestellt, um der Nachfrage gerecht zu werden vier Großraumflugzeuge des Typs Airbus 310-324.<sup>89</sup> Die Langstreckenflugzeuge sind seit 1987 bei Austrian Airlines im Einsatz. Im selben Jahr führt auch Lauda Air den ersten Langstreckenlinienflug durch. 1987 nimmt Lauda Air den Liniendienst nach Sydney, mit Zwischenstop in Bangkok, mit einer Boeing 767 auf.<sup>90</sup> Damit besteht auch eine Direktverbindung zwischen Wien und dem fünften Kontinent. 1995 landet zum ersten Mal der Airbus 340, das größte je in Österreich zugelassene Flugzeug in Wien.<sup>91</sup> Ein Meilenstein für Austrian Airlines. Laut dem europäischen Flugzeughersteller Airbus sind diese Flugzeuge mit allem ausgestattet, was elektronische Hochtechnologie auf dem letzten Stand für Einsatz, Navigation, und Sicherheit bereithält. Die Schadstoffemissionswerte der Airbus A340 rangieren 40-50 Prozent unter den ICAO-Grenzwerten. Damit ist die A340 auch das insgesamt umweltfreundlichste Großraumflugzeug.<sup>92</sup> Nicht minder freundlich als zur Umwelt ist der große Airbus zu Fluggästen und Besatzung. Bequeme Bestuhlung und neue Schlafsessel bieten einen einzigartigen Komfort an Bord. Konsumenten erleben an Bord ein spezielles Fluggefühl. Neben einem Multi-Kanal-Stereo-Fernseh-System können unterschiedliche Radioprogramme empfangen werden. Von kleinen Bildschirmen in der Kabine können ständig aktuelle Fluginformationen abgelesen werden. Geschwindigkeits-, Flughöhe-, Temperatur und Positionsanzeigen lassen den Fluggast Einblick in den Flugverlauf nehmen. Betriebsamen Managern steht ein eigenes „Bordbüro“ mit Telefon, Fax und Computer zur Verfügung. Durch den Einsatz von modernen Flugzeugen kann die Expansion weitergeführt werden. In den Neunziger Jahren wird der Ausbau der Langstreckenflüge nach Amerika, Südafrika, China und Indien vorangetrieben.<sup>93</sup>

---

<sup>89</sup> Reinhard Keimel, Flugzeuge. Die Flugzeuge der ÖLAG (Wien 1983) 284.

A 310: 46,7 Meter Länge und 43,9 Meter Flügelspannweite; 212 Passagiere.

<sup>90</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1988) 7.

<sup>91</sup> [www.aua.com](http://www.aua.com), abgerufen am 20.02.2008

<sup>92</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1995) 9.

<sup>93</sup> <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Austrian/history/firstflights/>, abgerufen am 15.2.2008.

*„Für die Aufnahme von Langstreckendiensten war einerseits maßgebend, dass der Expansionspielraum innerhalb Europas durch die erreichte Marktabdeckung, aber auch durch luftverkehrsrechtliche Restriktion gering ist; andererseits hat die Verfügbarkeit einer neuen Generation von Langstreckenflugzeugen, die auch für den relativ kleinen Langstreckenmarkt Österreich Gewinnchancen eröffnet, das Projekt begünstigt.“<sup>94</sup>*

Eine nachhaltige Veränderung und ein weiterer Expansionsschub bringt das neue Jahrtausend. Austrian Airlines wechselt von der aufgelösten Qualiflyer Group zum weltweit größten Airlines Bündnis der Star Alliance.<sup>95</sup> Für die Fluglinien ergeben sich durch den Beitritt zu einer Allianz neue Möglichkeiten, die sich auf das Konsumverhalten positiv auswirken. Neue, attraktive und weltumspannende Perspektiven eröffnen sich. Mitglieder eines Bündnis können Kosten senken und gleichzeitig Erträge generieren, die ohne die Teilnahme an einem internationalen Netzwerk alleine niemals möglich wären. Durch gemeinsame Flottenharmonisierungen, durch Treibstoffstrategien, Technologieprojekte, durch gemeinsame Großbestellungen werden nachhaltig die Kosten reduziert. Treuen Kunden werden mit einem Beitritt zum Vielflieger-Programm „Miles and More“ interessante Angebote angeboten. Seit dem 26. März 2000 können Kunden der Austrian Airlines Group über das Vielflieger-Programm „Miles and More“ auf allen Liniendiensten des weltumspannenden Star Alliance Netzwerkes und weiterer Dienstleister Bonusmeilen sammeln. Mit Flugverbindungen in über 800 Städte in mehr als 112 Länder wird sowohl dem globalen Vielflieger, als auch dem gelegentlich Reisenden ein Angebot für komfortables Reisen in einem weltweiten Verbund von Fluggesellschaften ermöglicht.<sup>96</sup>

Die Mehrheitsübernahme der Lauda Air folgt im Jahr 2001. 2002 wird die Austrian Airlines Group – bestehend aus Austrian Airlines, Lauda Air und Tyrolean Airlines gegründet.

---

<sup>94</sup> Austrian Airlines AG. Geschäftsbericht 1987 (Wien 1988) 25.

<sup>95</sup> <http://www.staralliance.com/de/meta/airlines/OS.html>, abgerufen am 15.2.2008.

<sup>96</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2000) 8.

Eine neue Markenstruktur wird eingeführt. Neue Namen und ein verbesserter Markenauftritt soll Kunden akquirieren. Die neuen Firmennamen Austrian, Lauda Air und Austrian Arrows – operated by Tyrolean sind die für den Kunden offensichtlichsten Änderungen. Mit einer genau definierten Geschäftsfeldtrennung soll dem Konsumenten ein bestmögliches Produkt angeboten werden. Diese Verteilung der Aufgabengebiete sieht vor, dass Austrian als Linienfluggesellschaft mit Luftfahrzeugen ab 105 Sitzen, Lauda Air als die bevorzugt Fluglinie für den Ferienflugbereich mit ausgewählten Langstrecken sowie Austrian Arrows als Regionalfluglinie mit bis zu 105 Sitzen operiert.<sup>97</sup>

Nicht nur die jährlichen Geschäftsberichte der Austrian Airlines AG und der Flughafen-Wien AG., sondern auch die Daten der Statistik Austria und andere internationale Wirtschaftszahlen zeigen den ständig wachsenden Anstieg der Flugbewegungen und beförderten Passagiere in der ganzen Welt. Seit 1958 sind für eine weitere positive Entwicklung unterschiedliche Faktoren von großer Bedeutung. Eine wichtige Rolle spielt die Mitgliedschaft der Austrian Airlines Group in der Star Alliance und die Expansionspläne des Flughafens Wien in der Zukunft.

Ein zentraler Grund für die steigende Mobilität sind niedrige Energie- bzw. Treibstoffpreise. Nimmt man einen Preisvergleich für die Jahre 1950 und 2000 in Deutschland vor, fällt auf, dass Benzin lediglich um das Vierfache von DM 0,56 auf rund DM 2,00 steigt. Grundnahrungsmittel wie Brot weist einen Preisanstieg um das Zehnfache und eine Dienstleistung wie Haarschneiden um das Vierzigfache auf.<sup>98</sup> Jede Minute sind gleichzeitig Tausende Jets rund um den Globus in der Luft. Die weltmarktführenden Flugzeughersteller berichten von vollen Auftragsbüchern und erhöhen monatlich ihre Produktionskapazitäten. Immer mehr Menschen bevorzugen das Flugzeug, als Transportmittel. Im Vergleich zur Bestandsflotte von Fluglinien kann bei Neubeschaffungen eine Verschiebung zu größerem Gerät festgestellt werden.

---

<sup>97</sup> <http://www.aa.com/at/deu/Austrian/Fleet/>, abgerufen am 20.3.2008.

<sup>98</sup> Belz (2001) 327.

Vor allem die Fernrouten weisen vergleichsweise hohe Zuwachsraten auf. Der Anteil der kleineren Flugzeugen mit nur einem Gang (171-240 Plätze) und der Anteil der größeren Flugzeuge mit zwei Gängen (230-400 Plätze) steigt von 28,4 Prozent (1996) auf geschätzte 38,9 Prozent (2016) an. Der Anteil der größeren Flugzeuge (mehr als 400 Sitze, derzeit nur Boeing 747 und Airbus 380) wird sich nur geringfügig von 8,4 Prozent auf 7,4 Prozent verringern. Der Bedarf an sehr großen Passagierflugzeugen wird sich in Grenzen halten. Die Bedeutung des Punkt-zu-Punkt Verkehrs wird zunehmen – also Nonstop vorbei an den großen Drehkreuzen. Für diesen Zweck, so die Einschätzung von Boeing, werde man eher kleinere Flugzeuge benötigen. Boeing entwickelt daher ein neues Langstreckenflugzeug, die B787, 230-250 Passagiere werden in diesem Flugzeug Platz finden. Bei der Boeing 787 handelt es sich um einen mittelgroßen Jet mit einer Reichweite, die an jene der größten Passagierflugzeuge heranreicht. Neue Technologieentwicklungen lassen einen bis zu 20 Prozent niedrigeren Treibstoffverbrauch zu. Vor allem für den Komfort der Flugpassagiere wird es einige Neuerungen geben. Ein breitere Fluggastkabine mit höherer Luftfeuchtigkeit und niedrigerem Kabinendruck sind Teil der Komfortverbesserungen.

Ganz anders hingegen erscheint die Markteinschätzung vom europäischen Konkurrenten Airbus. Die großen Drehkreuze, vor allem jene in Europa, werden in Zukunft nur noch kaum wachsen können. Slots, Landeerlaubnisse, werden mehr denn je zu einem Mangelware. Die zunehmende Nachfrage nach Flugreisen, so die gegensätzliche Ansicht von Airbus, werde man nur mit größeren Flugzeugen bewältigen können.<sup>99</sup> Das derzeit größte Flugzeug der Welt, die Airbus 380 mit bis zu 800 verfügbaren Sitzplätzen, fliegt bereits bei Singapore Airlines im Liniendienst. Die Anzahl der kleineren Flugzeuge (weniger als 70 Sitze, vor allem die Klasse 91-120 Sitze) sinkt um 9 Punkte auf noch immer beachtliche 53,7 Prozent.<sup>100</sup>

---

<sup>99</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2005) 12.

<sup>100</sup> Schallaböck (1998) 84ff.

Die Vergangenheit zeigt, wie Rohstoffengpässe, politische Unsicherheiten, weltweit übergreifende Krankheiten, aber auch technische Innovationen die Wachstumskurve negativ bzw. positiv beeinflussen können. Mit steigenden Treibstoffpreisen verändern sich die Rahmenbedingungen für die Tourismusbranche. Umweltfreundliche und kerosinsparende Luftfahrzeuge bieten ökonomische Anreize für den Einsatz bei Fluglinien. Auf viele Annehmlichkeiten will die „Wegwerf- und Überflusgesellschaft“ jedoch heute nicht mehr verzichten. Hoher Energieverbrauch und die steigende Umweltbelastung hinterlassen tiefe Spuren in der Landschaft.

Der Treibstoffverbrauch und die Emissionen von CO<sub>2</sub> steigen kontinuierlich an und belasten die Umwelt. Schadstoffausstoße der Luftfahrzeuge in der Stratosphäre bewirken einen direkten Einfluss auf den Ozonabbau und Treibhauseffekt. Dem Flugverkehr kommt aus ökologischer Sicht eine besondere Bedeutung zu.<sup>101</sup> Diese Einschätzung ist bereits in den 90er Jahren bekannt und wird diskutiert. Der Flughafen Wien ist ein Musterbeispiel für den Versuch ökonomisch und umweltfreundlich zu arbeiten. 1992 kann der Anteil der leisesten und umweltfreundlichsten Flugzeuge, die es zu diesem Zeitpunkt am Markt gibt, neuerlich um rund sieben Prozent gesteigert werden. Damit beträgt der Anteil an umweltfreundlichen Luftfahrzeugen in Wien bereits 78,3 Prozent.<sup>102</sup> Trotzdem nimmt vor allem der Anteil privater Haushalte am Ressourcenverbrauch sowie an Emissionen und Abfällen zu. So sinkt beispielsweise der Kohlendioxidausstoß durch Industrie, Handel und Gewerbe von 1990 bis 1998 um knapp 20 Prozent, während der durch Haushalte verursachte CO<sub>2</sub>-Ausstoß um über 6 Prozent ansteigt.<sup>103</sup> Der Luftverkehr trägt global etwa 3 Prozent zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Die Wasser- und Stickoxid-Emissionen des Luftverkehrs tragen nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand vermutlich etwa doppelt so stark zur Klimabelastung bei, wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

---

<sup>101</sup> Frederic Vester, *Crashtest Mobilität. Die Zukunft des Verkehrs* (München 1995) 156ff.

<sup>102</sup> *Flug Magazin*, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1993) 9.

<sup>103</sup> Schrader (2001) 20.

Der gesamte Beitrag des Luftverkehrs zur anthropogenen Klimabelastung könnte somit in der Größenordnung von 6 Prozent liegen.<sup>104</sup> Es wird mit einer Verdoppelung des Energieeinsatzes gerechnet. Diese Prognose basiert auf der Tatsache, dass in Zukunft bereits jetzt genutzte Flugzeuge den Hauptbestandteil der Luftlinienflotten ausmachen werden und der spezifische Treibstoffverbrauch nur geringfügig verändert werden kann. Der Verbrauch kann nur durch moderne, am letzten Stand der Technik erzeugte Luftfahrzeuge reduziert werden. Fluglinien haben bei der Wahl von neuwertigen Produkten die Möglichkeit ihr Kauf- und Nutzungsverhalten umweltverträglich zu gestalten. Beim Kauf eines modernen Luftfahrzeuges sollen nicht nur die herkömmlichen Kriterien wie Preis, Leistung, Service, Technik, Komfort, sondern auch ökologische Kriterien berücksichtigt werden.<sup>105</sup> Die Vermutung ist berechtigt, dass aufgrund der Verschiebung zu größerem Fluggerät und trotz technischer Verbesserungen sich der Kraftstoffverbrauch pro Flugzeug nicht nachhaltig von den gegenwärtigen Flugzeugen unterscheidet. Nur der Verbrauch von Kerosin für jeden geflogenen Flugkilometer pro Passagier kann reduziert werden. Techniker und Wissenschaftler äußern ihre Erwartungen, dass ab 2015 mit einer sinkenden Charakteristik beim CO<sub>2</sub> und H<sub>2</sub>O-Austoß zu rechnen ist. Die Prognosen für die Stickoxid-Emissionen erscheinen auf Grund der technologischen Weiterentwicklung noch günstiger. Hierfür wird angegeben, dass nach einem Maximum im Jahr 2008 bei 150 Prozent des Ausgangswertes von 1988 bis 2038 eine Größe von 40 Prozent des Wertes von 1988 erreicht würde – bei jährlichen Steigerung des Luftverkehrs um 5 Prozent, also von 2008 bis 2038 um das 4,3-fache.<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> Schallaböck (1998) 86.

<sup>105</sup> Belz (2001) 323.

<sup>106</sup> Schallaböck (1998) 85.



Diese Ziele können jedoch nur erreicht werden, wenn in den nächsten Jahren intensiv und engagiert an einer höheren Absenkungsrate gearbeitet bzw. geforscht wird. Die Klimabelastung aus dem Flugverkehr wird bis 2020 auf etwa 17% der gesamten anthropogenen Klimabelastung gesteigert.<sup>107</sup> Im Rahmen vorstellbarer Entwicklungen kann ausgeschlossen werden, dass allein der Luftverkehr in dem für das Jahr 2020 erwarteten Umfang ein Drittel der globalen Wertschöpfung und ein Drittel des globalen Konsums ausmacht. Daher muss ein entsprechend großes Missverhältnis zwischen dem Wohlstands- und dem Belastungsbeitrag aus dem Luftverkehr erwartet werden.<sup>108</sup> Entwicklung und die quantitative Klimawirkungsabschätzung des Luftverkehrs wird jedoch auch in der Zukunft von verschiedenen Unsicherheitsfaktoren beeinflusst werden. Die tatsächliche Belastung der Umwelt könnte daher viel kleiner oder auch viel größer sein, als die gegenwärtigen Prognosen voraus sagen.

Die Klima-Enquete-Kommision<sup>109</sup> weist eindringlich auf folgende Schlussfolgerung hin: *„Daraus ergibt sich, dass eine schnelle und drastische Verminderung der Flugzeugbedingten klima- und ozonrelevanten Emissionen ohne Reduzierung der Nachfrage nach Verkehrsleistung nicht zu erreichen ist.“*<sup>110</sup>

Ressourcenverbrauch, Schadstoffemissionen und Klimafolgen müssen in diesem Zusammenhang als Schlagwörter genannt werden. Ressourcenverbrauch heißt im Ferntourismus vor allem Verbrauch von Primärenergie bei An- und Abreise. Der Urlauber, der sich im Durchschnitt etwa 15-20 Tage in fernen Ländern aufhält, verbraucht ca. 90 Prozent der gesamten Energie für einen Urlaub für die Hin- und Rückreise mit dem Flugzeug.

---

<sup>107</sup> Schallaböck, (1998) 86.

<sup>108</sup> Ebd. 87.

<sup>109</sup> <http://www.dnr.de/publikationen/news/docs/Leitlinien%20Energiepolitik%20111.111.041.pdf>, abgerufen am 20.3.2008.

<sup>110</sup> Schallaböck (1998) 86.

Bei einem Flug in einer Höhe von etwa 11 000 Metern besitzen die schädlichen Emissionen einen viel höheren Einfluss, als in niedrigen Sphären oder am Boden.<sup>111</sup> Die Entwicklung des Luftverkehrs ist kein naturgesetzlicher Vorgang, sondern wird durch den Menschen mitbestimmt. Es liegt ein komplexer Zusammenhang zwischen wirtschaftlichen und sozialen Faktoren vor. Mögliche und tatsächliche Verbesserungen bei Gerät und bei der Abwicklung im künftigen Luftverkehr werden die Belastungsparameter entscheidend mitbestimmen. Die Flugbranche in Österreich kann durch rapides Wachstum in den letzten Jahrzehnten definiert werden. Hauptverantwortlich für diesen rasanten Aufschwung ist mit einem Anteil von 75 Prozent der Urlaubsverkehr.

Der Verkehrspolitik fehlt angesichts der bekannten Folgen dieser dramatischen Entwicklung ein entsprechendes Problembewusstsein. Umweltbelastungen und soziale Aspekte spielen nur eine untergeordnete Rolle und finden nur wenig Beachtung. Liberalität, offensive Wirtschaftsentwicklung und hohe Wachstumsraten werden als die luftverkehrspolitischen Ziele ausgegeben. Nur wenige nachhaltige Strategien können festgestellt werden, wie mit nicht erneuerbaren Ressourcen umgegangen werden muss. Erholung der Natur muss Vorrang vor Entfernung haben. Billige Flugangebote, die zu Lasten der Umwelt und bereisten Bevölkerung gehen, sollten vermieden werden. Bewusst ökologisch orientierte Tourismusangebote und Urlaubsziele sollten ausgewählt werden.

Ansonsten muss die Bevölkerung mit unterschiedlichen Folgen rechnen:<sup>112</sup>

- Umwelttechnische Verbesserungen werden innerhalb weniger Jahre durch das Wachstum überkompensiert.

---

<sup>111</sup> Wolf Michael Iwand, Ferntourismus- Risiko oder Chance für eine nachhaltige Entwicklung? In: Ulf Schrader, Ursula Hansen (Hg.), Nachhaltiger Konsum. Forschung und Praxis im Dialog (Frankfurt am Main 2001) 314.

<sup>112</sup> Resümee und Forderungen der Österreichischen Gesellschaft für Ökologie, In: Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 90.

- Tourismusregionen sind mit den Anforderungen der Urlauber überfordert. Kultur, Tradition und Sozialgefüge der Urlaubsländer werden beeinflusst. Der Tourist reist mit hohen Erwartungen in das Urlaubsland. Mit einem niedrigen Geldeinsatz wird ein Anrecht auf den totalen Erlebniskonsum der bereisten Landschaften und der Einwohner gefordert.
- Wachsender Fluglärm entwickelt sich zu einem Standardproblem für große Teile der Bevölkerung.
- Die heimische Tourismuswirtschaft verliert österreichische Urlauber im eigenen Land. Jeden Winter werden über 700 000 Übersee-Urlaube registriert. Der Tourismusüberschuss, der über Jahrzehnte die österreichische Leistungsbilanz stabilisiert, schrumpft seit fünf Jahren rasant, und dieser Trend wird sich fortsetzen. Vor allem Städteurlauber und Gäste aus den östlichen Teilen Europas können diese Entwicklungskurve derzeit noch bremsen.

Die Luftfahrt entwickelt sich in Österreich zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig. Neben dem Flughafen Wien ist die Austrian Airlines Group ein wichtiger Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region rund um Wien. Obwohl im internationalen Vergleich nur eine sehr kleine Fluglinie, ist der AUA Konzern für die heimische Wirtschaft von großer Bedeutung. Vor allem von zahlungskräftige „Ost-Umsteiger“ profitieren der Flughafen Wien, die Austrian Airlines und daher auch die gesamte Wirtschaftsregion. Von der Wachstumsbranche Luftfahrt profitieren ganze Regionen, die aber ihrerseits gefordert sind, Flughafen und Fluglinien das notwendige weitere Wachstum zu ermöglichen.

Während beinahe die gesamte Luftfahrtbranche unter den steigenden Kerosinpreisen stöhnt, stürmt das reisefreudige Publikum weiterhin die Flugzeuge. Trotz finanzieller Höhen und Tiefen bleibt die Luftfahrtbranche auch am Beginn des 21. Jahrhunderts eine wachsende Industrie.

Vom boomenden Luftverkehr profitieren derzeit weniger die Airlines, sondern mehr die Flughäfen und die gesamte Tourismusindustrie. Wichtige Impulse liefert jedoch der Flugverkehr für den Tourismus. 2001 zeichnet sich eine Verschiebung von Charterflügen zu Liniendiensten ab. Ein direkter Zusammenhang zwischen wachsendem Passagieraufkommen und dem Anstieg der Gästebetten in Wien ist zu beobachten. Ein gutes Drittel aller Wienbesucher reist zum Beispiel mit dem Flugzeug an.<sup>113</sup>

### **3.1 Besondere Einschnitte in der Entwicklungskurve der zivilen Luftfahrt**

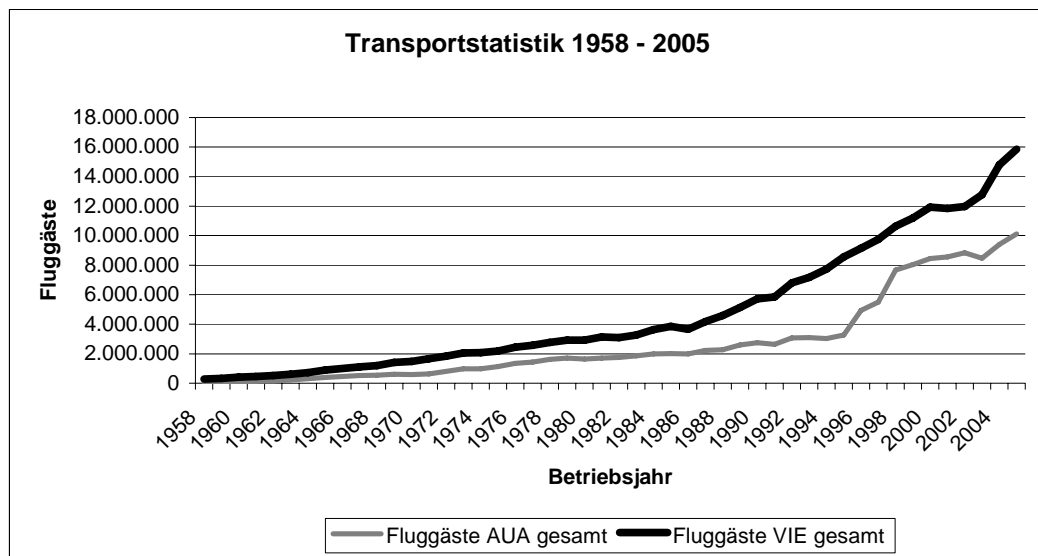
*„55 bis 60 Prozent unserer Kosten können wir nicht oder nur schwer beeinflussen!“<sup>114</sup>* Bei der Auswertung der zusammengetragenen Daten kann ein ständiger Anstieg der absoluten Passagierzahlen festgestellt werden. Seit dem Jahr 1955 erhöht sich die Zahl der Flüge bis 1959 stetig ansteigend auf mehr als das Doppelte. Die Zahl der bei diesen Flügen beförderten Personen beträgt 1959 weniger als das Zweieinhalbfache (240%), 1958 nicht ganz doppelt so viel wie die des Jahres 1955. Die Zahl der von Österreich auf dem Luftweg abreisenden Personen erfährt eine Steigerung von 144 Prozent. Im Weltluftverkehr erhöht sich die Zahl der beförderten Passagiere von 1955 auf 1958 um 31 Prozent, bis 1959 um 41 Prozent.<sup>115</sup> In Österreich steigt die Zahl der Flüge und der abgefertigten Personen am stärksten am Flughafen Wien. Manche Jahrgänge sind durch besondere Ereignisse geprägt und verändern den Verlauf der Kurve.

---

<sup>113</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1993) 9.

<sup>114</sup> Ehemaliger Austrian Airlines CEO Vagn Sörensen, im Interview Luftfahrt und Tourismus, Das Luftfahrt Symposium 2004 im Rückblick, Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (Wien- Flughafen 3/2004) 9.

<sup>115</sup> Zivilluftfahrt in Österreich 1955-1959 (56.Heft, Wien 1960) 20ff.



**Abb. 9: Transportierte Fluggäste der Austrian Airlines AG. und der Flughafen- Wien AG. 1958-2005.<sup>116</sup>**

Großen Einfluss auf die kontinuierlich steigende Passagierzahrentwicklung hat die neue Form der Freizeitgestaltung und die Konsummöglichkeiten. Arbeitszeiten werden reduziert und der mögliche Freiraum für Freizeitaktivitäten vergrößert sich. Die Verlängerung der arbeitsfreien Zeit verläuft schrittweise. In den 1950er Jahren liegt die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit bei über 50 Stunden. 1959 erfolgt die schrittweise Senkung von 48 auf 45 Stunden, 1965 wird eine dritte Urlaubswoche eingeführt.<sup>117</sup> Weitere Arbeitszeitreduktionen in den Jahren 1970 und 1972 (auf 43 bzw. 42 Arbeitsstunden) gehen der Einführung der 40 Stunden- und damit der 5-Tage-Woche voraus.<sup>118</sup> 1977 erfolgt außerdem die Einführung des Mindesturlaubs auf von vier Wochen im Jahr.<sup>119</sup> Sozialpolitische Reformen sind Grundlage und Auslöser für die markanten Änderungen in der österreichischen Konsumgeschichte.

<sup>116</sup> Daten aus: Geschäftsberichte der Austrian Airlines Group AG. (Hg.) 1958-2006 und der Flughafen Wien AG. (Hg.) 1958-2005, eigene Tabelle, absolute Werte vgl. Tabelle im Anhang Seite 131.

<sup>117</sup> Eigner (1999) 265.

<sup>118</sup> Eigner (1999) 230.

<sup>119</sup> Ebd. 218.

Nicht nur die dynamischen Lohnentwicklungen in den 1970er Jahren, sondern vor allem die Implementierung der 1969 beschlossenen Arbeitsverkürzung von 45 auf 40 Wochenstunden verändern die Ausgabestruktur der Österreicher in der 2.Republik. Nicht nur die Verkürzung der Arbeitszeit und der steigende Wohlstand sind für die Entwicklung des Reiseverhaltens verantwortlich zu machen, sondern auch die Automatisierung und die Mobilisierung des täglichen Lebens.

Die technischen Entwicklungen an der Aerodynamik der Flugzeuge und vor allem die Erneuerungen an den Triebwerken führen zu grundlegenden Veränderungen. Neuartige Triebwerke und die großzügige Anwendung alternativer Werkstoffe tragen wesentlich zu einer erheblichen Reduzierung des Treibstoffverbrauches bei. Alle Maßnahmen zur Verringerung des Gewichts und damit zur Reduzierung des Treibstoffverbrauches.<sup>120</sup> Die eingesetzten Flugzeuge können weiter, schneller und billiger fliegen. Die Gesellschaften fordern von den Herstellerfirmen Flugzeuge, die weniger Sprit verbrauchen, weniger Wartung benötigen und mehr Passagiere transportieren können. Den Fluggästen können billigere Flugtickets angeboten werden, weil die Gesellschaft die Kosten reduzieren und den gewünschten Flug billiger durchführen können. Austrian Airlines entschließt sich 1962 in das „Düsenzeitalter“ einzutreten<sup>121</sup>. Die eingesetzten Fluggeräte sind mit Düsentriebwerken ausgestattet und entsprechen dem neuesten Stand der Technik. Im Laufe der Zeit stellt Austrian Airlines die eigene Flotte auf moderne Airbus-Flugzeuge um. Dieses europäische Produkt ermöglicht dem Betreiber eine weitere Kostenreduktion. Der Vorteil liegt in den nahezu identischen Cockpits für A320 Mittel- und A340 Langstreckenflugzeugen. Betreiber und Piloten können wahl- und wechselweise diese Typen mit der als revolutionär bezeichneten „Cross Crew Qualification“, ohne langwierige Schulungen und Typeneinweisungen fliegen.<sup>122</sup>

---

<sup>120</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2005) 12.

<sup>121</sup> Keimel (1983) 139.

<sup>122</sup> Karl Morgenstern, Dietmar Plath, Airbus A330/A340 (Stuttgart 1996) 15.

Die gewonnen Kostenvorteile werden an den Konsumenten weitergegeben. Auch der einfache Bürger erhält, durch die angebotenen Flugscheine die Möglichkeit in den Urlaub zu fliegen. Ein kontinuierlicher Anstieg der beförderten Passagiere ist zu beobachten.

Ein Wandel in der Weiterführung des Unternehmens muss zu diesem Zeitpunkt stattfinden. Der große wirtschaftliche Misserfolg, der starke Parteieneinfluss, die unüberschaubare Unternehmensstruktur und die Ziel- und Planlosigkeit bremsen die gesunden Wachstumsmöglichkeiten. Aus der Tabelle, im Anhang, kann der Aufschwung im Jahre 1969 beobachtet werden. Die wirtschaftlichen Maßnahmen zeigen in den folgenden Jahren Früchte. Die große Nachfrage hält seit den positiven Jahreszahlen bis ins Jahr 1970 an, und somit werden weitere Flugzeuge gekauft. Mit den steigenden Passagierzahlen und dem generellen Aufwärtstrend der Reisebranche in den frühen siebziger Jahren wächst der Personalstand der Austrian Airlines.<sup>123</sup>

Der positive Aufschwung wird jedoch kurzfristig unterbrochen. Zu Beginn der achtziger Jahre hat die Wirtschaft mit einer allgemeinen Wirtschaftskrise zu kämpfen. Die Erhöhung der Rohölpreise 1973 und 1979/80, man bezeichnet sie heute als Jahre der Ölkrise<sup>124</sup>, setzen den meisten Verkehrsunternehmen zu. Diese Krisen lösen in den Industrieländern starke Rezessionen aus. Die erste und folgenreichste Ölkrise beginnt im Herbst 1973, als die Organisation der Erdöl exportierender Länder bewusst die Fördermengen drosselt<sup>125</sup>, um einen höheren Preis für Erdöl zu erzielen.

---

<sup>123</sup> Austrian Airlines AG. Geschäftsbericht 1963 (Wien 1964) 36.

<sup>124</sup> Als Ölkrise bezeichnet man Phasen in der ein Ölpreisanstieg feststellbar ist und einen gravierenden gesamtwirtschaftlichen Einfluss haben. Voraussetzungen für eine Ölkrise ist es, dass mehr Öl gebraucht wird, als zur Verfügung steht. Der Grund dafür kann auf der Angebots- (logistische oder politische Probleme) oder auf der Nachfrageseite (starker Anstieg des weltweiten Rohölbedarfs) liegen.

<sup>125</sup> Um ca. 5 Prozent. Ölembargo: die gedrosselte Fördermenge war Kalkül und politisches Druckmittel der OPEC- Staaten, die mit der Politik einiger erdölimportierender Staaten betreffend den Jom- Kippur-Krieg nicht einverstanden waren. (der Jom- Kippur-Krieg ist 1973 der vierte

Wie die Verkehrszahlen zeigen, ist die Ölkrise von 1973 eine Demonstration der Unvorbereitetheit und Abhängigkeit von modernen Industriestaaten gegenüber einer Vielzahl von Einflussfaktoren, sowie deren Abhängigkeit von anderen Staaten und von fossiler Energie. Mit der durch die zweite Ölpreiserhöhung 1979 ausgelösten internationalen Wirtschaftskrise deutet sich auch in Österreich zu Beginn der 1980er Jahre eine wirtschaftliche Wende an.<sup>126</sup> Die Erdölkrise markiert das Ende des Wirtschaftswachstums. In der Folge treten unangenehme Nebenerscheinungen auf. Die Arbeitslosigkeit nimmt zu, was sich auf den Tourismus negativ auswirkt. Sozialausgaben und Staatsverschuldung steigen. Firmen müssen rationaler denken, was zu Streiks der Mitarbeiter oder zu Unternehmenspleiten führen. Die Ölkrise nehmen viele Staaten zum Anlass die einsetzbaren Energiequellen zu überdenken.

Eine größere Unabhängigkeit vom ausländischen Erdöl wird angestrebt. Auch mit dem Abklingen der Ölkrise ist ein gestiegenes Bewusstsein zum energiesparenden Verhalten der Bürger und der Unternehmen feststellbar. Viele Firmen setzen sich zum Ziel treibstoffsparende Technologien für Triebwerke zu entwickeln. Anstatt eine Concorde „Supersonic- Überschallflugzeug“ zu entwickeln, muss die Forderung nach einem Katalysator im Flugzeug vehementer gestellt werden.<sup>127</sup> Auch die Austrian Airlines AG. entschließt sich in diesen Jahren zu teuren, technischen Umbauarbeiten an den Flugzeugen. Durch innovative Vorschläge der Technologieentwicklung können Natur und Umwelt entlastet werden. Hapag-Lloyd, eine deutsche Ferienfluggesellschaft, rüstet als erste Airline der Welt alle Boeing 737- Flugzeuge mit so genannten „Winglets“ aus.<sup>128</sup>

---

arabisch-israelische Krieg. Überraschungsangriff von Ägypten und Syrien am höchsten jüdischen Feiertag Jom Kippur auf den Sinai und die Golan Höhen. Israel konnte sich durchsetzen.).

<sup>126</sup> Spritpreise rasen auf Rekord zu, In: Der Standard (Wien 20.10.2007) 17.

<sup>127</sup> Iwand (2001) 316.

<sup>128</sup> Ebd.



Auch bei der heimischen Fluglinie Austrian Airlines fliegen bereits seit 2002 alle Boeing-Luftfahrzeuge mit „Winglets“ durch die internationalen Lufträume.<sup>129</sup> Mit diesen, an den Flügelspitzen angebrachten Zusatzflügeln kann der Kerosinverbrauch sowie auch die CO<sub>2</sub>-Emission deutlich gesenkt werden. Da der Kerosinanschaffungspreis ein wesentlicher Kostenfaktor ist, kann mit den Umbauarbeiten und den neu modifizierten Flugzeugen eine Treibstoffeinsparung von 1,5 Prozent erzielt werden.

Eine drastische Preissteigerung findet während der zweiten Ölkrise 1979/1980 und während des zweiten Golfkrieges 1990 statt. Ausgelöst werden die neuerlichen Treibstoffpreisanstiege durch die Verunsicherung und die Förderungsausfälle während des ersten Golfkrieges zwischen dem Iran und dem Irak und später zwischen den USA und dem Irak. Durch technische Sparsamkeit der Fluggeräte und durch wirtschaftliche Maßnahmen können die Folgen bewältigt werden. Die zusammengetragenen Daten spiegeln jedoch einen eindeutigen Nachfragerückgang in den achtziger Jahren wieder. Nicht nur die Erdölkrise, sondern auch die Angst vor Terroranschlägen, die Furcht vor Auswirkungen des Reaktorunglücks des Atomkraftwerks Tschernobyl sowie der starke Rückgang des US-Dollars, schwächen die Wirtschaft allgemein. Gegen Ende des Jahres 1986 verlieren diese Faktoren aber an Gewicht, und die Nachfrage im Tourismusbereich und somit auch die des Flugverkehrs steigt wieder an.<sup>130</sup>

Trotzdem kann Austrian Airlines 1992 erst mal nach 21 positiven Jahren keinen Gewinn ausweisen und präsentiert eine krisenbeeinflusste Bilanz. Einer Steigerung der Betriebsleistung von 12,1 Prozent steht eine Erhöhung der Betriebsaufwendungen von 12,9 Prozent gegenüber.

---

<sup>129</sup> [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_m0CWU/is\\_2002\\_April\\_9/ai\\_84597214](http://findarticles.com/p/articles/mi_m0CWU/is_2002_April_9/ai_84597214), abgerufen am 28.3.2008.

<sup>130</sup> Austrian Airlines AG. Geschäftsbericht 1987 (Wien 1988) 18.

Ein Verlust von ATS 437,1 Millionen muss in den Bilanzen angegeben werden.<sup>131</sup> Obwohl die Passagierzahlen kontinuierlich steigen, kann durch den steigenden Ölpreis nur ein gebremster Optimismus für die Zukunft beobachtet werden. Wirtschaftliche Probleme der Fluggesellschaften, die weltweite Rezession und der verstärkte Konkurrenzkampf innerhalb Europas sind Auslöser für einen verlangsamten Wachstumsprozess.

Der Ölpreis ist den politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten ausgesetzt und beeinflusst den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen. Am 18.7.2006 kostet ein Fass Rohöl<sup>132</sup> der wichtigsten europäischen Sorte Brent 78,12 Dollar. Das ist, zumindest nominell, ein neuer Rekord. Der Ölpreis befindet sich auf einem Höhenflug. Alle Experten fragen sich, ob es zu einer weiteren Krise kommen wird. Die Spekulationen auf der Rohstoffbörse treiben die Preise auf neue Rekordwerte. *„Die Spekulation treibt den Preis an. Manche Käufer wollen Öl horten, einige Händler mit vollen Lagern sehen schon ihre Stunde gekommen.“*<sup>133</sup> Viele Händler bereiten sich auf neue Konflikte im Nahen Osten vor. Der Konflikt zwischen Israel und der libanesischen Hisbollah<sup>134</sup> verschärft die Situation. Die aktuelle Situation in Israel erinnert an die 70er Jahre. Immer wenn die Situation in Nahost eskaliert, wiederholen sich die Schlagzeilen in den Tageszeitungen: *„Die Waffe Öl“*, *„Öl-Schmiermittel der Wirtschaft“*, *„Westen am Öltropf der Scheichs“*.<sup>135</sup> So wie in den Krisen der 80er Jahre verhält sich gegenwärtig die Wirtschaft. Steigt der Ölpreis an, folgen wirtschaftliche Probleme. Die Industrie kann die gestiegenen Kosten nicht weitergeben. Außerdem kann der Verbraucher, wegen der hohen Treibstoffkosten, selbst nicht mehr konsumieren.

---

<sup>131</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (3/1993) 17.

<sup>132</sup> Ein Fass Barrel Rohöl enthält 159 Liter.

<sup>133</sup> Bernhard Felderer, IHS (Wiener Institut für Höhere Studien) In: Die Presse (Wien 18.7.2006) 45.

<sup>134</sup> Die Hisbollah ist eine islamistische libanesische Organisation und wird 1982 für den Kampf gegen die israelische Invasion gegründet.

<sup>135</sup> Vgl. Die Presse (Wien 18.6.2006) 45.

Es folgt eine wirtschaftliche Erstarrung oder Rezession samt Massenarbeitslosigkeit, während gleichzeitig der hohe Ölpreis die Inflation anheizt. Der hohe Ölpreis beeinflusst die Wirtschaft. Trotzdem hat die Industrie gelernt mit den Preisschwankungen umzugehen. In der großen Ölkrise in den 70er Jahren führt der hohe Rohstoffpreis zu einer weltweiten Rezession. Der aktuelle Höhenflug der Ölpreise<sup>136</sup> hat jedoch bis heute die Weltkonjunktur nicht abgewürgt. Im Gegensatz zu den 70er und 80er Jahren berichten alle wirtschaftlichen Organisationen über das resistenter Auftreten gegenüber Preisveränderungen.

Auch die Flugzeugindustrie ist aufgefordert intensiv an umweltschonenden Antriebsarten zu forschen. Technische Fortschritte, wie zum Beispiel eine neue Flugzeuggeneration mit einem Verbrauch von zwei Litern je 100 Passagierkilometer, müssen forciert werden. Eine Alternative zu heutigen Carriern könnte zum Beispiel ein technisch ausgereifter, für den Personentransport nutzbarer Zeppelin sein (Beispiel: Cargolifter) oder CO<sub>2</sub>-freie Wasserstoffantriebe (Beispiel: Cryoplane).<sup>137</sup> Kurt Waniek, 1998 Leiter des Bereiches Immobilien der Flughafen Wien AG, geht davon aus, dass mittelfristig Kurzstreckenflüge bis zu einer Entfernung von 500 Kilometer von der Bahn ersetzt werden. Um konkurrenzfähig zu bleiben muss der Flughafen bis spätestens 2010 einen eigenen Fernbahnhof erhalten. Die Bahn entwickelt sich, vor allem im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit zu einem entscheidenden Faktor.<sup>138</sup>

---

<sup>136</sup> Aktueller Ölpreis, Stand 28.März 2008: \$105,95/Barrel, <http://www.shares-online.de/olpreis-aktuell-roholpreis-chart/>, abgerufen am 28.3.2008.

<sup>137</sup> Iwand (2001) 316.

<sup>138</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1999) 3.

Die bis heute getroffenen Gegenmaßnahmen zeigen in den Industriestaaten Wirkung:

- Die Energieeffizienz kann gesteigert werden. Nach Angaben der *IEA*<sup>139</sup> ist die Erdölintensität heute nur noch halb so groß, wie vor 30 Jahren. In der Industrie wurde der Energieverbrauch drastisch reduziert. Die IEA stellt fest, dass es einen Zusammenhang zwischen Ölpreis und Energieforschung gibt. Je teurer das Öl, desto mehr Geld wird in die Forschung investiert.<sup>140</sup>
- Die technischen Entwicklungen im Transportsektor beeinflussen den Erdölverbrauch eines Landes. Beinahe die Hälfte des geförderten Erdöls wird für Verkehrsmittel benötigt. Bei allen motorisierten Fortbewegungsmitteln wird eine weitere Reduktion des Kraftstoffverbrauches pro Kilometer angestrebt.
- Erdölstaaten gehen mit den Mehreinnahmen heute anders um. Anstatt das erwirtschaftete Geld in Luxusartikel zu investieren, wird das Vermögen in die Weltwirtschaft zurückgeführt. Durch Investitionen in die reale Wirtschaft soll die Industrie in den Zielländern angekurbelt werden.
- Laut *IWF* (Internationaler Währungsfond) ist der derzeitige Preisschock in der Erdölbranche kleiner als in den 70er Jahren. Heute beträgt der globale Erdölhandel nur 1,1 Prozent des weltweiten Bruttoinlandsprodukts (BIP). Vor 30 Jahren waren es noch 2 Prozent.<sup>141</sup>

Auf Grund der gespannten Situation sind sich Experten einig, dass der Ölpreis noch länger hoch bleiben wird. OMV-Chef Wolfgang Ruttenstorfer vertritt die Meinung, dass erst in drei bis fünf Jahren, wenn die neuen Förderkapazitäten, in die jetzt investiert wird, auf den Markt kommen, wieder Fasspreise um die 40

---

<sup>139</sup> IEA, Internationalen Energie Agentur, Sitz in Paris.

<sup>140</sup> <http://www.eurasischesmagazin.de/artikel/?artikelID=20060105>, abgerufen am 27.7.2006.

<sup>141</sup> IWF, Schwesterorganisation der Weltbank- Gruppe und hat seinen Sitz in Washington D.C., USA.

Dollar erwartet werden können.<sup>142</sup> Die hohen Rohölpreise werden die Wirtschaftlichkeit vieler Firmen weiter beeinflussen.

Will man die neuere Erfolgsstory der österreichischen Luftfahrtbranche und die Veränderung der Reisegewohnheiten beschreiben, kann man am wichtigsten Ereignis der neueren Geschichte nicht vorbeigehen, handelt es sich doch um ein historisches Ereignis nach einem politischen Kollaps. Im Herbst 1989 bricht der sogenannte Ostblock fast unblutig zusammen. Über Nacht verschwinden die kommunistische Regime zwischen Ostsee und Ägäis. Nach Jahrzehnten finden getrennte Paare, Familien, Völker wieder zusammen. Die Ostöffnung und der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union 1995 läutet einen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung ein und kann als Weichenstellung bezeichnet werden. Die sogenannte Wende in den osteuropäischen Ländern verstärkt die günstige Konjunkturerwicklung. Österreich gewinnt an Bedeutung und entwickelt sich aus seiner ehemaligen geopolitischen Randlage zu einer wichtigen Schnittstelle zwischen West- und Osteuropa. Auch die deutsche Wiedervereinigung wirkt sich positiv auf den österreichischen Wirtschaftsmarkt aus. Die traditionell engen Beziehungen zu Deutschland können weiter intensiviert werden. Diese Entwicklung wirkt sich positiv auf die wachsenden Passagierzahlen aus.

Ein markanter Anstieg der Wachstumskurve kann 1996 festgestellt werden. In diesem Jahr beteiligt sich die Austrian Airlines mit 36 Prozent am stimmberechtigten Stammkapital der Lauda Air. Im Oktober 1997 erhöhen die Austrian Airlines die Beteiligung an Tyrolean Airways auf 85,7 Prozent.<sup>143</sup> Durch die Beteiligungen der Austrian Airlines an den anderen österreichischen Luftlinien wird ein Schlussstrich unter die langjährige Konkurrenz gezogen.

---

<sup>142</sup> Tageszeitung für Wien und Amtsblatt für die Republik Österreich Wiener Zeitung (Wien 18.8.2006) 25.

<sup>143</sup> News Austrian Airlines, 40 Jahre Austrian Airlines (Ausgabe März 1998) 20.

Austrian Airlines, Lauda Air und Tyrolean Airlines bilden gemeinsam heute die „Austrian Airlines Group“<sup>144</sup>.

Abbildung 9<sup>145</sup> zeigt einen Rückgang der Verkehrsergebnisse im Jahr 2000 und 2001. Diese Phase ist nicht nur durch politische Unsicherheit geprägt, sondern zeigt auch einen Anstieg des Erdölbedarfs. Nach der Überwindung der Asienkrise<sup>146</sup> wächst die Weltwirtschaft und damit auch der Ölbedarf schnell an. Die Auswirkungen sind geringer als in den siebziger Jahren. Die Gefahr einer weiteren Krise wird politisch geregelt. Aufstockungen der Erdölfördermenge verhindern eine weitere ernsthafte Erdölkrise. Die getroffene Entscheidung der OPEC stellt sich am 11. September 2001 als besonders bedeutend heraus. Dieser Tag soll die ganze Menschheit verändern und wird als schwarzes Jahr der zivilen Luftfahrt in vielen Geschichtsbüchern kommender Generationen einen Eintrag finden. Die gesamte Weltwirtschaft leidet unter den Terroranschlägen in Amerika. Seit den Terroranschlägen ist die internationale Luftfahrt in große Schwierigkeiten geraten. Erstmals wird ein Transportmittel, das wie keines zuvor die Mobilität der Menschheit beeinflusst, als Waffe benutzt. Die Passagierzahlen gehen zurück. Fluggäste sind eingeschüchtert und verwenden das Flugzeug als Transportmittel nicht mehr so gerne und selbstverständlich. Eine Rückkehr zur Normalität wird erst im Jahr 2003 beobachtet. Langsam erholt sich der Markt, trotzdem wird der „Kampf“ um den zahlenden Passagier immer härter. Um die wirtschaftliche Zukunft der Fluggesellschaften zu sichern, werden Integrations- und Sanierungspläne erarbeitet. Die heimische Fluglinie Austrian Airlines muss besonders auf der Langstrecke Kapazitäten aus dem Markt nehmen. Konsumenten von Flugtickets befinden sich in einer ausgezeichneten Situation und können hohe Anforderungen an die Fluggesellschaften stellen.

---

<sup>144</sup> Austrian Airlines AG. Geschäftsbericht 1998 (Wien 1999) 25.

<sup>145</sup> Vgl. Abbildung 9, Seite 50.

<sup>146</sup> Asienkrise: Finanz und Wirtschaftskrise in Ostasien in den Jahren 1997-1998. Durch Panikverkäufe investiertes Geld wird abgezogen. Preise und Aktien fallen und beeinflussen die Wirtschaftsleistung beträchtlich.

Während Strecken nach Nordamerika weiter mit einem Passagierzahlrückgang rechnen müssen, steigt die Nachfrage nach innereuropäischen Flügen bereits wieder. Einmal mehr erweisen sich die Destinationen im Osten des Kontinents als wichtiger Eckpfeiler des Austrian Airlines Netzwerks.<sup>147</sup> In diesem schwierigen Umfeld entwickelt sich der Flughafen Wien als bedeutender europäischer Umsteige-Flughafen zwischen Ost und West zu einem wichtigen Partner. Der Passagierrückgang am Flughafen Wien beträgt im Jahr 2001, nach den Ereignissen des 11. September, 0,7 Prozent. Der Motor der Verkehrsentwicklung ist das Wachstum im Transferverkehr (+12,2 Prozent) und die Tatsache, dass Geschäftsreisende gleich viel wie vor dem 11. September fliegen. Bis 31.12.2001 werden am Flughafen Wien 11,85 Millionen Passagiere abgefertigt. 45 Prozent davon reisen aus geschäftlichen Gründen und diese haben, so eine Internet-Umfrage des Flughafens, ihre Reisegewohnheiten nicht geändert.<sup>148</sup> Der touristische Verkehr ist stark getroffen. Der Charterverkehr verzeichnet ein Minus von 10,3 Prozent bei den Flugbewegungen und ein Minus von 20 Prozent in der Passagierstatistik.<sup>149</sup>

Eine zunehmende Nutzenmaximierung und eine sinkende Kostenminimierung ermöglichen günstige Flugtarife für den Kunden. So versucht der Flughafen Wien mit einer Reduktion der Landegebühren für Langstreckenflugzeuge um 20 Prozent, gepaart mit einem hohen Sicherheitsstandard und einer neuen Qualitäts- und Serviceoffensive das Vertrauen wiederzuerlangen. Vorstandssprecher der Flughafen Wien AG Herbert Kaufmann meint: *„Aufgrund der bevorstehenden EU-Osterweiterung und den daraus für den Flughafen Wien und für die gesamte österreichische Luftfahrt zu erwartenden Impulse bin ich zuversichtlich, dass wir in der Verkehrsentwicklung auf den ursprünglichen Wachstumspfad zurückkehren werden.“*<sup>150</sup>

---

<sup>147</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2002) 14.

<sup>148</sup> Ebd. 17.

<sup>149</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2002) 17.

<sup>150</sup> Ebd. 18.

Kundenansprüche wachsen, die Markentreue nimmt jedoch ab. Nicht nur der bestehende verschärfte Wettbewerb, in diesem Wirtschaftssektor zeichnet sich für die ernste Lage verantwortlich, sondern auch unberechenbare terroristische Akte oder Krankheiten, wie zu Beispiel die SARS<sup>151</sup>- Erkrankung, erschüttern die Branche.

Zusammengefasst können unterschiedliche Faktoren, die die Wachstumskurve positiv beeinflussen festgestellt werden:

- Soziale Verbesserungen (Reduzierung der Arbeitszeit, Freizeitgestaltung)
- Steigende Einkommen
- EU-Osterweiterung
- Globalisierung, Erschließung von neuen Märkten
- Überdurchschnittliches Wachstum in Asien
- Technologische Verbesserungen
- Ausnützung der 8.Freiheit<sup>152</sup>

Im Laufe der Zeit und durch Analyse der Transportstatistiken festgestellte Risiken, die einen weiteren wirtschaftlichen Aufschwung der Airlinebranche bremsen können:

- Terrorgefahren
- Steigende Kerosinpreise
- Rezession
- Globale Krankheiten (SARS)
- Alternative Verkehrsmittel (Hochgeschwindigkeitszüge).

### **3.2 Wirtschaftliche Folgen der äußeren Einflussfaktoren**

Innerhalb Europas verdichtet sich der Flugverkehr und wird durch die EU-Osterweiterung weiter wachsen.

---

<sup>151</sup> SARS: weltweit auftretende Lungenkrankheit im Jahr 2003.

<sup>152</sup> 8.Freiheit: Eine Fluggesellschaft erhält das Recht, Fluggäste, Fracht und Post zwischen zwei Orten innerhalb eines fremden Staates zu befördern (Kabotagerecht).



Ausschlaggebend dafür sind sicherlich die Billigfluggesellschaften, die den traditionellen Fluglinien seit geraumer Zeit die Arbeit erschweren. Besonders am europäischen Markt ist im Kampf um die Vormacht am Himmel eine Hyperkonkurrenz entbrannt. Dort konkurrieren mehr als hundert Fluggesellschaften um internationale Passagiere. Billigflieger greifen das fein gesponnene Streckennetz der klassischen Airlines an.

Kleinere Fluggesellschaften sind von dem starken Wirtschaftseinbruch massiv betroffen. Auch marktbeherrschenden Firmen kämpfen um ihr Weiterbestehen. Ständiger Begleiter der Luftfahrtbranche ist die Volatilität. In Europa hat sich der Billigflugmarkt zu einem umkämpften Markt entwickelt. Billigfluggesellschaften, kurz Billigairlines, englisch Low-Cost-Carrier oder no frills/discount Airlines bieten Linienflüge zu weit unterdurchschnittlichen Preisen an und die meisten Passagier Service Einrichtungen werden eliminiert. Das Modell der Billigfluggesellschaften stammt aus den USA und wird dort von Southwest Airlines 1971 ins Leben gerufen. Die aus Irland stammende Ryanair ist die erste europäische Billigfluggesellschaft und ist stark mit dem Aufschwung der Low-Cost-Carrier verbunden, der seit Ende der 1990er Jahre andauert. Das Unternehmen wird 1985 vom irischen Geschäftsmann Tony Ryan gegründet und versucht von Beginn an, durch niedrige Preise in den Markt von Air Lingus und British Airways einzubrechen.<sup>153</sup> Billigflieger schießen heute wie Pilze aus dem Boden. Immense Zuwachsraten werden im Verkehr im Osten erzielt.

Einen entscheidenden Anteil an der Entwicklung der Billigfluggesellschaften hat die 1997, vollständig in Kraft getretene, Deregulierung des Flugverkehrs durch die EU. Das Ziel ist die Schaffung eines gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums (European Common Aviation Area) mit gegenseitiger Marktöffnung unter den Rahmenbedingungen des EG-Regelungswerks.

---

<sup>153</sup> <http://www.ryanair.com/site/DE/about.php?page=About&culture=DE&pos=HEAD>, abgerufen am 29.2.2008.

(Acquis Communautaire).<sup>154</sup> Durch anhaltenden Kostendruck bei gleichzeitigem Ansteigen des Preiswettbewerbs wird in den nächsten Jahren der Marktanteil der Billigflieger am Passagieraufkommen weiter wachsen. Der zunehmende Konkurrenzdruck hat nun auch das Billigflugsegment erreicht. Einerseits gibt es die etablierten Netzwerkfluggesellschaften, die in den letzten Jahren ihre Kosten drastisch reduzieren konnten und somit den Wettbewerbsnachteil signifikant verringern konnten, auf der anderen Seite wirkt sich die Inflation der Low Cost Carrier negativ auf die Einheitserträge aus. Mit unterschiedlichen Mitteln wird um die Konsumenten geworben.

Das Passagieraufkommen im Flugverkehr nimmt, trotz der schwierigen Rahmenbedingungen weiter zu. Seit 1995 steigt die Zahl der Passagiere bei Billigfliegern von 3,2 Millionen jährlich in Europa auf 95 Millionen im Jahr 2004 an.<sup>155</sup> Die Flughafen-Wien AG. verzeichnet etwa alleine im März 2006 ein Plus von 6,1 Prozent. Im Quartalsvergleich von 2006 und 2005 steigt die Zahl der transportierten Passagiere um 8,4 Prozent.<sup>156</sup> Im Jahr 2007 werden am Flughafen-Wien über 18 Millionen Passagiere abgefertigt. Einen wesentlichen Anteil an der positiven Passagierentwicklung leisten einmal mehr die Low Cost Airlines, welche 3 505 952 Passagiere transportieren, was eine Steigerung von 57,2 Prozent gegenüber 2006 entspricht.<sup>157</sup> Low Cost Airlines erobern derzeit den Markt. Eine mittlerweile beinahe unüberschaubare Zahl von Billigfluglinien, die noch dazu fast täglich weiter wächst, stehen im täglichen Wettbewerb um den Kunden.

---

<sup>154</sup> Basierend auf der Verordnung (EWG) 2408/92 über Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs. <http://www.luftrecht-online.de/regelwerke/pdf/2408.pdf>, abgerufen am 1.3.2008.

<sup>155</sup> Gero Löwe, Alexander Friedrich, Sylvia Stockhammer, Isabelle Steinbrecher, Strategien im Airlinebereich. Kann SkyEurope seine beherrschende Position im Osten halten und sich gegen die Konkurrenz behaupten (Seminararbeit Wirtschaftsuniversität Wien WS 2005/2006) 4.

<sup>156</sup> Vgl. Geschäftsbericht Flughafen Wien AG. 2005 (Wien 2006) und [www.flughafen-wien.at](http://www.flughafen-wien.at), abgerufen 1.6.2006.

<sup>157</sup> Aero International, das Magazin der Zivilluftfahrt (Hamburg März 2008) 22.

Mit knapp 60 Prozent Marktanteil des Passagieraufkommens am Wiener Flughafen liegt die Austrian Airlines Group als Marktführer noch weit vor der ausländischen Konkurrenz. Jedoch ist aufgrund der bereits neun Low-Cost-Fluglinien am Flughafen-Wien, die 2004 insgesamt über 760 000 Passagier befördern, diese Vormachtstellung in Gefahr.<sup>158</sup> Die wichtigen Kennzeichen dieser Billigfluggesellschaften sind der Anflug preiswerter Sekundärflughäfen ohne Slot-Restriktionen, intensivere Flottennutzung durch kurze Bodenstandzeiten, Direktflüge zwischen zwei Orten ohne Transfer zu Anschlussflügen, sehr geringes Bordservice, Kosteneinsparung durch Direktvertrieb, gesetzliche Mindestbesatzung in den Flugzeugen. Durch die Nutzung einer homogenen Flugzeugflotte werden Reparatur- und Trainingskosten reduziert.<sup>159</sup> Laut Josef Burger, ehemaliger Austrian Airlines Vorstand, stehen Netzwerkcarrier wie die AUA für Nachhaltigkeit und kontinuierliches Wachstum. Durch den Einstieg der Low Cost Fluglinien sieht Burger keine Erhöhung der touristischen Konsumquote. Als Beispiel führt Burger Kärnten an. So haben sich trotz der Aufnahme einer Flugverbindung zwischen London und Klagenfurt die Nächtigungszahlen aus Großbritannien nicht erhöht. Als Beispiel für die mangelnde Nachhaltigkeit präsentiert der ehemalige Vorstandsdirektor Zahlen aus dem Jahr 2002. In diesem Jahr haben Low Cost Fluglinien 20 Prozent ihrer Strecken wieder eingestellt. Burger ortet im Konsumverhalten eine zunehmende Polarisierung, wenn er meint: „*Das einzige Treue beim Konsum ist die Untreue.*“<sup>160</sup> Wie in den Vereinigten Staaten kann sich das Low Cost Segment auch in Europa langfristig einen Anteil am Luftverkehrsmarkt sichern. Der Markt wird jedoch weiter von den Netzwerkcarriern dominiert. Diese Fluggesellschaften bieten dem Passagier ein hohes Maß an Flexibilität und über die jeweiligen Allianzpartner zahlreiche interkontinentale Direktverbindungen.

Air Berlin ist die am schnellsten gewachsene Fluggesellschaft nach der deutschen Wiedervereinigung.

---

<sup>158</sup> Werner Redl, „Focus East“- Nachhaltige Strategien der Austrian Airlines Group (2005) 11.

<sup>159</sup> Löwe, Friedrich, Stockhammer, Steinbrecher (2005/2006) 12.

<sup>160</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (3/2004) 10.

Mit 13,5 Millionen Passagieren hat Air Berlin 2005 ihre Position als zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft gefestigt. Am Flughafen Wien hat sich Air Berlin zum Spitzenreiter der Low Cost Airlines entwickelt. 2007 werden 1 257 972 Passagiere von Air Berlin, 1 033 343 Passagiere von Fly Niki, gefolgt von 633 663 Fluggäste von SkyEurope von und nach Wien befördert.<sup>161</sup> Air Berlin fliegt mit der Partnergesellschaft Fly Niki Wien an und baut das Streckennetz in die österreichische Donaumetropole ständig aus.<sup>162</sup>

Sky Europe wird im Jahr 2002 als erste Low-Cost Fluggesellschaft Osteuropas vom Österreicher Christian Mandl gegründet. SkyEurope operiert als eine der am schnellsten wachsenden Low-Cost Low-Fare Luftlinie Europas, mit Hauptaugenmerk auf Dienstleistungen von und nach Zentraleuropa. Von den Stützpunkten in Wien, Bratislava und Prag bietet SkyEurope Kurzstreckenverbindungen in 38 europäische Städte in 18 europäischen Staaten an. Die Dienstleistungen von SkyEurope zielen nicht nur auf Geschäfts- und Urlaubsreisende ab, sondern auch auf Personen, die reisen um Freunde und Verwandte zu besuchen. SkyEurope verfolgt die „joining the dots“- Strategie. Wenn die lokale Nachfrage steigt, werden neuen Destinationen angeboten, um die gesteigerte Nachfrage zu befriedigen.<sup>163</sup> Im Geschäftsjahr 2007 werden 3,3 Millionen Passagiere von SkyEurope transportiert. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2006 bedeutet das eine Steigerung von 29,4 Prozent.<sup>164</sup>

---

<sup>161</sup> Aero International, das Magazin der Zivilluftfahrt (Hamburg 3/2008) 22.

<sup>162</sup> Air Berlin, Flugplan (Berlin Mai-Oktober 2006) 180.

<sup>163</sup> <http://www1.skyeurope.com/DE/Default.aspx?CatID=43>, abgerufen am 16.2.2008.

<sup>164</sup> [http://www1.skyeurope.com/DE/Documents/Q4\\_2007\\_Final\\_YTD\\_Presentation\\_GER.pdf](http://www1.skyeurope.com/DE/Documents/Q4_2007_Final_YTD_Presentation_GER.pdf), abgerufen am 16.2.2008.

<b>Bereiche</b>	<b>No-frills Carrier</b>	<b>Traditionelle Airlines</b>
Vertrieb	Online, Telefon	Verkauf durch Reisebüros, Online, Telefon, eigene Büros
Tarifstruktur	Einfache Preisstruktur, Etix-Ticket (Ticketloses Check-In)	Komplexe Tarifstruktur, vermehrt Ticketloses Check-In
Flugzeugauslastung	Hohe Auslastung durch kurze Turnaround Zeiten	Auslastung abhängig von Tageszeit und Destination
Flugrouten	Punkt-zu-Punkt Verkehr	Flug von A nach B über den Umsteigeairport C (HUB)
Servicekonzept	Einfaches Produkt ohne Extras, Verpflegung gegen Bezahlung	Aufgewertete Business-Class, verbesserte Economy Class
Streckenlänge	Kurzstrecke	Lang- und Kurzstrecke
Flotte	Einheitliche Flotte	Gemischte Flotte
Flughäfen und Parkpositionen	Sekundäre Airports mit günstigen Außenpositionen als Parkplätze	Hauptflughäfen mit großteils Fluggastbrückenpositionen

Durch kostengünstige Strukturen können verbilligte Tickets angeboten werden. Konsumenten aller Gesellschaftsschichten nehmen die günstigen Reisemöglichkeiten dankend an und verändern somit ihr Reiseverhalten. „No-frills Airlines“ entwickeln sich zu einer ernstzunehmenden Bedrohung für traditionelle Fluggesellschaften. „No-frills“ Airlines reagieren auf Forderungen der Konsumenten. Das Unternehmen verzichtet auf Leistungsbestandteile, die den Kundennutzen nicht erhöhen, sondern nur den bürokratischen Aufwand belasten. „No-frills“ Fluggesellschaften unterscheiden sich gegenüber traditionellen Fluggesellschaften in mehreren Bereichen:<sup>165</sup> Wer sich früh für eine Flugreise entscheidet und rechtzeitig bucht, kann sich über günstige Flugticketangebote freuen. Durch billige Angebote wird ein neues Zielpublikum angesprochen, welches ansonsten zu traditionellen Transportmitteln wie Eisenbahn, Autobus oder Personenkraftwagen zurückgreifen würde.

---

<sup>165</sup> Redl, (2005) 81.

Der gewünschte Ertrag (Break Even Point) wird nicht nur durch Ticketpreise, sondern vor allem durch die Auslastung der Flugzeuge erzielt. Um keine Verluste zu schreiben, muss die Auslastung der Luftfahrzeuge (Load Factor) mindestens 75 Prozent betragen.<sup>166</sup> Statt per Linienflug teuer und direkt das gewünschte Reiseziel zu erreichen, fliegen Passagiere durch die Kombination von Low-Cost-Flügen mit der „Kirche ums Kreuz“, dafür aber zu unschlagbaren Preisen.<sup>167</sup> Das Buchen von Billigflügen birgt jedoch auch Nachteile und oft werden versteckte Kosten im Kaufpreis nicht ausgewiesen. Netzwerkairlines wie Austrian Airlines, Lufthansa oder Air France können hier erhebliche Vorteile vorweisen. Bei „Billigairlines“ wird das Gepäck in der Regel nicht bis zum Reiseziel „durchgecheckt“. Der Passagier muss beim Zwischenstopp das Gepäck nochmals einchecken, was ein lästiges und zeitaufwendiges Unterfangen ist. Außerdem garantieren Low-Cost-Airlines nicht für das Erreichen von Anschlussflügen. Wer den Anschlussflug verpasst, muss mit teuren Umbuchungszahlungen rechnen. Der Konsument muss selbst angesichts einer längeren Reisezeit und der erwähnten Nachteile erwägen, ob der direkte Linienflug nicht die günstigere und komfortablere Möglichkeit wäre.

Ein neu eingeführtes Gesetz fordert die Angabe des gesamten Ticketpreises. Im Januar 2006 wird das Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Es sieht die Bruttopreisauszeichnungspflicht für Tickets vor. Das bedeutet, dass die beworbenen Tickets sämtliche Preisbestandteile, Steuern, Flughafengebühren, Sicherheitsgebühren, Treibstoffzulagen und allfällige Bearbeitungsgebühren enthalten müssen. Damit ist es für Lockpreise, die nur einen Bruchteil des tatsächlichen Preises ausmachen, vorbei. Es kann so eine Transparenz und eine Vergleichsmöglichkeit bei den Ticketpreisen erzielt werden.

---

<sup>166</sup> Redl, (2005) 84.

<sup>167</sup> Um 78 Euro von Wien über Stuttgart nach Palermo oder für 50 Euro von Salzburg nach Köln-Bonn und weiter nach Venedig, In: Kurier (Wien 27.8.2006) 47.

Der Konsument kann angebotene Preise vergleichen und beurteilen.<sup>168</sup> Fluglinien müssen um ihre Kunden kämpfen und sie von ihrem Produkt überzeugen. Der Konsument soll wiederholt die selbe Fluggesellschaft benützen. *„Der Kunde wählt nur ein Produkt aus dem Regal, das sonst niemand hat.“*<sup>169</sup> Mit einzigartigen Strategien und Investitionen wird das Produkt angeboten. Austrian Airlines hat sich auf den osteuropäischen Markt konzentriert. Mit der Strategie „Focus East“ sollen neue Kunden angeworben werden. Um gegen die Konkurrenz bestehen zu können, müssen ständig neue Märkte erschlossen werden.<sup>170</sup> Austrian Airlines lockt die Kunden mit offensiven Werbeschaltungen an. Die Marketingabteilung hat eine bedeutende Rolle eingenommen. Um Kunden zu gewinnen und das Produkt „Fliegen“ verkaufen zu können, werden Visionen an den Konsumenten vermittelt:

*„Wir sind die erfolgreichste europäische Fluglinie in den Osten. Wir sichern diese eigenständige Position mit Top Service für unsere Kunden, mit dynamischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und durch eine offensive Marktstrategie.“*<sup>171</sup>

Der USP<sup>172</sup> der Austrian Airlines Group:<sup>173</sup>

- Human Touch
- Österreichische Gastlichkeit und Wiener Kultur
- Business Class mit höchstem Komfort

---

<sup>168</sup> Internetabfrage am 21.8.2007: gesuchter Flug Wien-Zürich-Wien, am frei gewählten Datum: Hinflug 11.10.2007, Rückflug 18.10.2007

www.aa.com: gewünschter Reisezeitraum, Ticketpreis: 158,05 Euro

www.flyniki.com: gewünschter Reisezeitraum, Ticketpreis: 137 Euro.

<sup>169</sup> Alfred Ötsch, CEO Austrian Airlines (in der 51. ordentlichen Hauptversammlung, Wien 22.5.2006).

<sup>170</sup> Konzentration auf Flüge nach Zentral- und Osteuropa, den Mittleren und Fernen Osten, sowie Australien. Zum Beispiel Flüge von Odessa - Genf oder Kiew – Barcelona.

<sup>171</sup> Unsere Vision, Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2005 (2006) 2.

<sup>172</sup> Unique Selling Proposition: Unter USP versteht man den einzigartigen, der Konkurrenz überlegenen Wettbewerbsvorteil eines Produkts.

<sup>173</sup> Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2005 (Wien 2006) 2.

- Wien als leistungsfähiges Ost- West- Drehkreuz

### 3.3 Die Bedeutung des Flughafens Wiens

Im Jahr 1954 werden 3 319 Flugbewegungen registriert und 64 211 Passagiere abgefertigt. 1958 startet die Austrian Airlines mit dem ersten Linienflug nach London. 12 Jahre später wird der ein millionste Gast am Flughafen Wien begrüßt. 1977 wird die 2. Piste in Betrieb genommen. Nur vier Jahre später wird der drei millionste Passagiergast in Wien abgefertigt. 1998 wird der „Masterplan 2005“, der die Ausbaupläne des Flughafens bis zum Jahr 2015 zum Inhalt hat, vorgestellt. Dieser befasst sich mit der Entwicklung des Flugverkehrs und den Rahmenbedingungen für den allfälligen Bau einer 3.Piste.<sup>174</sup> Für die Entwicklung des österreichischen Zentralflughafens sind besonders drei markante Ereignisse kennzeichnend. 1960 wird das vergrößerte Vorfeld mit neuen Abstellpositionen für die Luftfahrzeuge eröffnet. 1977 erfolgt die Inbetriebnahme der zweiten Start- und Landepiste als grundlegendes Erfordernis eines Allwetterflughafens. 1988 wird mit der Indienststellung des Piers Ost, als sichtbares Zeichen für den Anschluss an internationalen Standard die dritte Ausbauphase abgeschlossen.<sup>175</sup>

Mit dem Bau des neuen Abfertigungsgebäudes kann nicht nur die Kapazität gesteigert werden, sondern auch der Konsument kann die Wartezeit vor dem Flug neu erleben. Man erkennt, dass der Verbraucher selber über das Produkt entscheidet. Der prognostizierten Entwicklung entsprechend wird der Flughafen bedarfsgerecht ausgebaut. Im „Pierkopf“ sind rund um die Abflugsteige verschiedene Serviceeinrichtungen für den Fluggast, wie Restaurants, Duty-Free-Shops, zwei Loungen für Business-Class-Gäste, VIP-, Ruhe- und Aufenthaltsräume mit Sanitärbereich angeordnet. Eine stilvolle und geräumige Check-in Halle mit einer attraktiven Shoppingzone mit Geschäften und verlockendem gastronomischen Angebot steht dem Fluggast zur Verfügung. Mit

---

<sup>174</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2004) 11.

<sup>175</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1988) 1.



großen Glasfensterflächen bleibt der Vienna International Airport ein „Tageslicht-Flughafen“ ohne finstere unterirdische Gänge. Mit vielen Rasenflächen, begrünten Dächern, Baum- und Strauchgruppen verdient sich der Flughafen den Beinamen „grüner Flughafen“.<sup>176</sup> Landeshauptmann Zilk fasst die Bedeutung dieser Ausbaustufen für die gesamte Region bei seiner Eröffnungsrede zusammen: *„...eine Millionenstadt mit internationalem Charakter ist so gut wie ihr Flughafen. Was wäre diese Stadt Wien, die ja heute eine der drei UNO-Städte der Welt ist ... die heute an vierter Stelle im Städtetourismus Europas liegt und um den dritten Platz kämpft...und die fünftgrößte und fünf wichtigste Konferenzstadt der Welt ist, ohne diesen Flughafen.“*<sup>177</sup> Seit den 80er Jahren kann der Flughafen einen beeindruckenden Wachstumsaufschwung vorweisen. 1987 kann zum neunten Mal in ununterbrochener Reihenfolge positiv bilanziert werden. Trotz umfangreicher Investitionen erzielt der Flughafen Wien einen Reingewinn von 55,6 Millionen Schilling, um 11,5 Millionen mehr als im Vorjahr.<sup>178</sup>

Großen Anteil an dem wirtschaftlichen Erfolg haben die Bemühungen zur Verstärkung des Langstreckenverkehrs, was sich in einer 36 prozentigen Steigerung des lokalen Verkehrsaufkommens zeigt. Der Anteil der Bewegungen im Langstreckenverkehr steigt im Jahr 1987 von 3,7 Prozent auf 5,0 Prozent an.<sup>179</sup> Mit 6,8 Millionen Fluggästen<sup>180</sup> übertrifft die Verkehrsentwicklung die Erwartungen der Wirtschaftswissenschaftler. Zum Vorjahr wird ein Anstieg um 16,5 Prozent beobachtet. Damit setzt sich der Trend der letzten Jahre, der im Golfkriegsjahr 1991 abgebremst wird, wieder eindrucksvoll fort. Als internationales Drehkreuz gewinnt der Flughafen Wien an Bedeutung. 1992 bedienen 54 Linienfluggesellschaften von Wien 101 Städte in aller Welt. Nicht nur die Frequenzen von beliebten europäischen Reiseziele werden kundenfreundlich aufgestockt, sondern vor allem neu von Wien aus direkt

---

<sup>176</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1988) 3.

<sup>177</sup> Ebd. 1.

<sup>178</sup> Ebd. 8.

<sup>179</sup> Ebd.

<sup>180</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1993) 9.

angeflogene Destinationen und der Langstreckenverkehr finden Niederschlag in der steigenden Anzahl der registrierten Starts und Landungen. 106 750 Flugbewegungen werden gezählt, was einer Zunahme um mehr als 16 Prozent zum Vorjahr bedeutet. 1992 werden 1 005 Linienverbindungen pro Woche und zahlreiche Charterflüge in alle Erdteile angeboten, darunter zum Beispiel zum ersten Mal Direktflüge nach Mexico City und Acapulco. Es handelt sich hier nebenbei um den längsten Langstreckenflug der direkt von Wien in der Geschichte des Flughafens durchgeführt wird.<sup>181</sup>

Der Flughafen Wien dient seit einigen Jahren als Drehkreuz zwischen Ost und West und entwickelt sich zum Wirtschaftsmotor für die ganze Umgebung. Ein vielfältiges Angebot an Osteuropa-Destinationen stärkt die Position Wiens als idealen Standort für Osteuropazentralen internationaler Konzerne. Demnach werden in Österreich rund 9,3 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaftet, die mit dem Flughafen in Zusammenhang stehen. 68 500 Menschen verdienen damit ihren Lebensunterhalt.<sup>182</sup> Bereits 1993 wird dem Flughafen ein jährliches Wachstum von 12 Prozent vorausgesagt.<sup>183</sup> Dank seiner Lage in der Mitte Europas und dank der EU-Erweiterung wird Wien auch in Zukunft diese bedeutende Position behaupten und noch weiter ausbauen können. Österreich ist ein neutraler Staat und genießt daher positive Verbindungen zu den östlichen Nachbarländern. Die historisch gewachsene Vertrauensbasis und die internationale Beziehungen in die Oststaaten werden positiv genutzt. Die Statistik zeigt einen ständigen Passagieranstieg an. Ein Maximum an Komfort für die Zeit zwischen Check-in und Take-off soll dem Konsumenten geboten werden. Wer die Passkontrolle hinter sich gelassen hat, steht in einer Shopping-Zone, die in Funktion und Form in Europa ohne Beispiel ist. So soll Reisen für den Geschäftsmann nicht mehr nur eine notwendige Pflichtaufgabe sein, sondern soll schon am Boden Entspannung und Komfort bieten. Beschäftigungswachstum am Flughafen Wien bedeutet gleichzeitig ein funktionierender Wirtschaftsmotor für die ganze Region.

---

<sup>181</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1993) 9.

<sup>182</sup> Flughafen Wien als Wirtschaftsmotor, Die Kronen (Wien 10.10.2007) 29.

<sup>183</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1993) 9.

1999 beschäftigen 198 Unternehmen 12 316 Mitarbeiter am Airport. Die Wertschöpfung der Unternehmen, die einen Umsatz von ATS 34,8 Mrd. erwirtschaften, liegt bei ATS 15 Mrd. (+35 Prozent gegenüber 1996).<sup>184</sup>

Durch die Öffnung der Grenzen zu den östlichen Nachbarländern entstehen neue Märkte. Der Flughafen Wien bietet heute über 42 Destinationen<sup>185</sup> in Zentral- und Osteuropa an und entwickelt sich zur größten Drehscheibe zwischen West und Ost. Auch für die Luftfahrt bedrohende Einflussfaktoren können diesen Trend nicht unterbrechen. Im Jahr 2003 kann am Flughafen Wien ein hervorragendes Wachstum erreicht werden. Trotz SARS Erkrankung und Irak-Krieg steigt das Passagierwachstum um 6,8 Prozent auf erstmalig über 12 Millionen abgefertigter Passagiere pro Jahr an.<sup>186</sup> Am 19.12.2007 wird der 18-millionste Passagier am Flughafen Wien begrüßt.<sup>187</sup> Insgesamt werden im Jahr 2007 am Flughafen Wien 18 768 468 Passagiere abgefertigt.<sup>188</sup> Ein neuer Rekordwert für den größten österreichischen Flughafen.

35 Prozent<sup>189</sup> der abgefertigten Passagiere kommen nicht nach Wien oder fliegen von hier weg, sondern steigen am Flughafen nur um. Der Flughafen-Wien wird als Zwischenstopp in Richtung Osteuropa und Asien verwendet. Mit dem Beitritt von weiteren zehn Staaten zur Europäischen Union wächst der europäische Markt auf 450 Millionen Einwohner an. Trotz dämpfender Faktoren erlebt der europäische Luftverkehr einen weiteren Aufwärtstrend. Der wirtschaftliche Aufschwung entsteht vor allem durch Erschließung von neuen Märkten und das rapide Wachstum der Billigfluggesellschaften.

---

<sup>184</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (3/2000) 5.

<sup>185</sup> <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&content-id=1162293037703&j-dummy=active&reserve-mode=active>, abgerufen am 15.2.2008.

<sup>186</sup> Redl (2005) 11.

<sup>187</sup> <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&content-id=1198141219534&reserve-mode=active>, abgerufen am 15.2.2008.

<sup>188</sup> Aero International, das Magazin der Zivilluftfahrt (3/2008) 22.

<sup>189</sup> Geschäftsbericht Flughafen Wien AG. 2005 (2006) 15.

Mit verbesserten Serviceleistungen für den Passagier entwickelt sich der Flughafen-Wien zu einem international anerkannten und beliebten Flughafen. Vor dem Abflug soll dem Passagier noch mehr Komfort geboten werden. Die Zeit zwischen spätest möglichem Check-in und Abflug wird auf ein Minimum reduziert. Vor einem Kurzstreckenflug muss der Passagier nur noch 45 Minuten vor dem Abflug am Flughafen erscheinen. Bei Langstrecken sollte man spätestens 60 Minuten vor dem Abflug einchecken um seine Sitzplatzkarte zu erhalten.<sup>190</sup> Die Zeit vor dem Abflug soll durch unterschiedliche Einkaufsmöglichkeiten am Flughafen im Wartebereich verkürzt werden und Teil des Reiseerlebnis werden. Auf Grund von hoher Bequemlichkeit und kurzen Verbindungswegen entscheiden sich die Gäste für den Umsteigeflughafen Wien.

Diese Position hat sich jedoch etwas geändert und es wird um jeden einzelnen Konsumenten „gekämpft“. Mittlerweile steht Wien in einem ernstzunehmenden Konkurrenzkampf mit anderen Nachbarstädten. Budapest, München und Prag kämpfen um mögliche Konsumenten, indem die Politik die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von internationalen Konzernen und Firmen verbessert. Ein einzigartiges Angebot an Osteuropa-Zielen macht die Region zum idealen Standort für Osteuropazentralen internationaler Konzerne. Der Flughafen Wien versucht mit hohen Investitionen in die Infrastruktur den Standort Wien für Fluglinien interessant zu machen. Mit dem Koffer in der Hand zum Check-in zu hetzen war einmal. Das Bild moderner Flughäfen schaut anders aus. Einkaufsbummel, Kaffee trinken, Wellness – der Flughafen als Erlebniswelt. Ein Wandel der Flughäfen zu Erlebniswelten für den Konsumenten ist feststellbar. Ein neues Ab- und Ankunftsgebäude, der „VIE-SkyLink“, ein vergrößerter Bürokomplex, der Office Park, der CAT-Bahnausbau, ein neues Cargo-Zentrum, erweiterte Parkhäuser, ein moderner Flugsicherungsturm, eine schneller Gepäcksortieranlage und viele weitere Bautätigkeiten werden derzeit bzw. sind bereits am Flughafen Wien realisiert.<sup>191</sup>

---

<sup>190</sup> [www.aua.com](http://www.aua.com), abgerufen am 15.2.2008.

<sup>191</sup> <http://gb2006.viennaairport.com/>, abgerufen am 15.2.2008.

Um den zukünftigen Wachstumserwartungen gerecht zu werden, müssen eine perfekte Infrastruktur und bedarfsgerecht erweiterte Kapazitäten bereitgestellt werden. Herzstück und größte Investition der nächsten Jahre ist daher das neue Terminalprojekt „SkyLink“. Ein prognostiziertes Passagierwachstum dank Drehscheibenfunktion für Osteuropa, die stabilen rechtlichen Rahmenbedingungen in Österreich und, vor allem, die bevorstehende zusätzliche Wertschöpfung im Non-Aviation-Geschäft durch die Terminalerweiterung Skylink lassen den Flughafen optimistisch in Zukunft sehen. 2006 werden 16,9 Millionen Reisende gezählt, 2007 sind es bereits über 18 Millionen und 2015 werden schon 26,7 Millionen Fluggäste erwartet.<sup>192</sup> Trotz Verdoppelung der Terminalflächen kann durch intelligente Transferwege die europaweite, einzigartige „Minimum Connecting Time“- Mindestumsteigezeit von nur 25 Minuten auch in Zukunft beibehalten werden. Diese ist entscheidend für die weitere Entwicklung der Transferfunktion des Flughafen Wien. Alle wichtigen Funktionen für die Fluggäste, wie Abflug, Ankunft, Transfer, Service, werden im so genannten „One Roof Concept“, unter einem Dach angeboten.<sup>193</sup> Non-Aviation-Umsätze (Handel, Gastronomie, Parkplätze) gewinnen für Flughafenbetreiber zunehmend an Bedeutung. Flugreisende gehören mehrheitlich zahlungskräftigeren Kundenschichten an. Die Hemmschwellen beim Betreten auch teurer Luxusläden sind zudem viel geringer als etwa in Einkaufszentren oder in Innenstädten. Ein anderer Zeitvertreib als Einkaufen oder das Frequentieren der Gastronomie bleibt den Passagieren gar nicht.

Ein weiteres wesentliches Projekt, um die gewünschte Kapazität von jährlich 28 Millionen abgefertigten Passagieren zu erreichen, ist der Bau einer Parallelpiste, der jedoch erst frühestens 2011 realisiert werden kann. Ohne zusätzliche Start- und Landebahn drohe der Wettbewerbsvorteil des Standortes Wien als Ost-West Drehscheibe verloren zu gehen. Mehrere Drehkreuze in unmittelbarer Nachbarschaft zu Wien, wie zum Beispiel München oder Prag, könnten rasch Marktanteile von Wien übernehmen.

---

<sup>192</sup> Wirtschafts magazin Format (Wien 30/2007) 30.

<sup>193</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (3/2004) 5.

Daher gilt es bei all diesen Plänen, die Risiken zu minimieren und auf die Bedürfnisse der Anrainer Rücksicht zu nehmen.

Konsumenten fordern einen reibungslosen, pünktlichen und stressfreien Reisevorgang. Seit kurzem besteht die Möglichkeit bereits am Bahnhof Wien Mitte für alle Star Alliance Flüge einzuchecken, eine Bordkarte zu erhalten und mit dem City Airport Train ohne Gepäck entspannt zum Flughafen zu reisen.<sup>194</sup> Durch diese Modernisierungen und durch Gebührensenkungen für anfliegende Airlines soll bis 2008 die Position um 15 Prozent gegenüber den Konkurrenzflughäfen verbessert werden.<sup>195</sup> Das Verbesserungspotential resultiert aus dem überdurchschnittlichen Wachstum, Prozessoptimierungen in Abstimmung mit den Airlines und allgemeinen Kostensenkungen in den letzten Jahren. Bereits 1987 führt Austrian Airlines mit großem Abstand im Anteil am Gesamt-Passagieraufkommen. 41 Prozent aller abgefertigten Passagiere fliegen 1987 mit Austrian Airlines. Mit neun Prozent Anteil folgt die Deutsche Lufthansa und mit jeweils drei Prozent KLM und Royal Jordanien.<sup>196</sup> Mit einem Anteil von derzeit 58 Prozent am Passagieraufkommen am Flughafen Wien geht die Austrian Airlines Group als großer Gewinner der Vergünstigungen hervor. Damit wird ein wichtiger Beitrag geleistet, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Flughafen Wien und somit der gesamten Ostregion Österreichs abzusichern und laufend zu verbessern.<sup>197</sup> Mit seinem attraktiven Destinationsangebot ist der Flughafen ein wesentlicher Impulsgeber für die touristische Entwicklung von Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Statt erst 2010 erwartet der Flughafen Wien daher bereits heuer insgesamt 20 Millionen Passagiere, was einer Passagierwachstumsprognose von acht Prozent entspricht.<sup>198</sup> Um die Chance, die das internationale Flugverkehrswachstum der nächsten Jahre bietet, zu nutzen,

---

<sup>194</sup> <http://www.cityairporttrain.com/flashon/>, abgerufen am 15.2.2008.

<sup>195</sup> Redl (2005) 14.

<sup>196</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1988) 8.

<sup>197</sup> Geschäftsbericht Flughafen Wien AG. 2003 (2004) 35.

<sup>198</sup> Aero International (3/2008) 22.

ist der bedarfsgerechte Ausbau des Flughafens und eine positive Entwicklung der heimischen Wirtschaft erforderlich. Fluggesellschaften, wie die heimische Austrian Airlines, versuchen mit Strategien und Neustrukturierungen selbstständig zu bleiben. Ob der Wunsch selbstständig zu bleiben in Erfüllung gehen kann, wird die Zukunft zeigen. Potenzielle Kooperationspartner gibt es für die Austrian Airlines einige. Alle Fluglinien kämpfen mit den wirtschaftlichen Belastungen. Auch die Austrian Airlines Group versucht mit den Gläubigerbanken Rettungspläne für den Notfall zu erarbeiten. Es wird über strategischen Investoren aus dem arabischen Raum oder eine gewisse Kooperation mit Lufthansa nachgedacht.<sup>199</sup> Der Preiskampf mit dem Billigfliegersegment wird härter. Unzählige Billigfluggesellschaften machen den etablierten Unternehmen Konkurrenz und werben aggressiv um neue Fluggäste. Etablierte Airlines müssen jetzt überlegte und durchdachte Entscheidungen treffen. Jede Fluglinie muss ein eigenes Konzept entwickeln, sich auf den definierten Markt konzentrieren und auf diese Weise eine wirtschaftliche und strategisch interessante Position einnehmen. Nur mit guten Ideen und attraktiven Zusammenarbeitsmöglichkeiten kann eine Fluglinie in diesem schwierigen Umfeld in einer Allianz bestehen.

Im geographischen Umfeld von Österreich können mehrere bedeutende Konkurrenzflughäfen<sup>200</sup> festgestellt werden. Der weitere Ausbau der Infrastruktur und die Senkung der Gebühren werden eine bedeutende Rolle spielen. Um wettbewerbsfähig wirtschaften zu können fordert auch Austrian Airlines eine Flexibilisierung der Gebühren.

---

<sup>199</sup> Der Standard (Wien 22.8.2006) 17.

<sup>200</sup> APA, „Wichtigste Flughäfen um Österreich“, Werte Gesamtjahr 2005: München (14,5 Mio. Pax, +8%), Prag (5,1 Mio. Pax, +5,5%), Warschau (3,7 Mio. Pax, +4%), Kosice (137.000 Pax, +30%), Budapest (8,4 Mio. Pax, +30%), Bratislava (822.000 Pax, +66%), Wien (7,9 Mio. Pax, +8,1%).

Wie aus einer Untersuchung des Londoner Transport Research Laboratory hervorgeht, kassieren nur 15 Flughäfen weltweit höhere Start- und Landegebühren als der Wiener Flughafen von den Airlines<sup>201</sup>.

## 4 Reisegewohnheiten der Österreicher

Der Abschluss des Staatsvertrages im Jahr 1955 ist der Startschuss für einen rasanten Aufschwung des Fremdenverkehrs. Die Nachkriegszeit ist durch den Nahrungsmittelmangel geprägt. Es ist kein Geld für Infrastrukturmaßnahmen in der Tourismusbranche vorhanden. Rasch entwickelt sich jedoch der Fremdenverkehr zu einer „Wachstumsindustrie“.

Der Devisenüberschuss aus dem Reiseverkehr steigt von 1,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 1955 auf 4,4 Prozent im Jahr 1965.<sup>202</sup> In den 1950er Jahren kann von einer Renaissance der traditionellen inländischen Fremdenverkehrsorte gesprochen werden.<sup>203</sup> Den Sommerurlaub verbringen viele Österreicher in den Bergen und an den vielen österreichischen Binnenseen. Wandern, Bergsteigen und Wassersportarten sind beliebte Freizeitaktivitäten. Mit großen Investitionsmaßnahmen in den Sessellift- und Seilbahnbau entwickelt sich der Winterskiurlaub zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig. Wachsender Wohlstand, längere Urlaube und kürzer Arbeitszeiten verändern die Reisegewohnheiten der Österreicher. Zuerst sind nahe Ziele in der unmittelbaren Umgebung Reiseziel für einen Tagesausflug. Mit oft gespielten Musiktiteln im Radio, wie zum Beispiel „O sole mio!“ oder „Capri-Fischer“,

---

<sup>201</sup> Kurier (Wien 15.8.2006) 21: Pro Jahr werden von den Airlines 11,78 Mrd. Euro Landegebühren an die europäischen Flughäfen gezahlt. Zwei Drittel der weltweit teuersten Flughäfen liegen in der EU. Die 10 teuersten Flughäfen der Welt: New York/Newark, Toronto, Athen, Osaka, Moskau, New York/JFK, Paris/CDG, Tokio, Frankfurt, Zürich. Flughafen Wien nimmt den 16. Platz der Wertung ein.

<sup>202</sup> Eigner (1999) 213.

<sup>203</sup> Ebd. 214.



werden Träume von Sonne, Sand und Meer in den heimischen Wohnzimmern verbreitet.<sup>204</sup> Träume über ausländische Kulturen und Aufenthalte in Fernen Ländern entstehen. Die zunehmende Motorisierung erlaubt der Bevölkerung Reisen über die Grenzen Österreichs hinaus anzutreten. Zuerst werden Ziele an der oberen Adria , wie Jesolo, Caorle oder Bibione angesteuert. Später folgt Jugoslawien und schließlich der gesamte Mittelmeerraum. Türkei, Griechenland und Spanien werden nicht nur wegen den klimatischen Bedingungen sondern vor allem, da sie billiger angeboten werden, als bevorzugtes Reiseziel ausgewählt. Auch Reiseziele außerhalb Europas können günstig konsumiert werden. Bis die „Eroberung“ der weiten Welt durch österreichische Touristen beginnt, soll jedoch noch etwas Zeit vergehen. Die bisherige Exklusivität des Reisens verändert sich seit den 90er Jahren extrem. Es ist ein tiefgreifender Strukturwandel der Luftfahrt feststellbar, deren Bedeutung gleichzeitig immer mehr wächst.

Mit dem Traum vom eigenen Auto beginnt das Bedürfnis nach Mobilität zu wachsen. Obwohl die Anschaffung eines Motorrades günstiger ist, kann bereits zwischen 1950 und 1960 ein Anstieg der registrierten Personenkraftwagen von 51 000 auf rund 404 000 festgestellt werden.<sup>205</sup> VW Käfer und Steyr Puch 500 gelten als die ersten „Volksautomobile“ und erobern den österreichischen Markt. Mit der Zunahme der PKW-Stückzahlen steigen auch die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Steht der eigene PKW vor der Haustür, werden umweltverträgliche Fortbewegungsmittel nicht mehr beachtet. Anstatt nahe Ziele im Alltagsleben mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, fällt es den Konsumenten schwer auf das Automobil zu verzichten.

Mit wachsender Mobilität verändern sich die Ansprüche der Bevölkerung und mögliche Reiseziele erweitern sich. Freizeit- und Urlaubsmobilität spielt in der modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft eine herausragende Rolle. Im Vergleich zu 1958 erfährt die Flugtätigkeit eine beachtliche Zunahme. Die Zahl der Flüge erhöht sich um 10 Prozent.

---

<sup>204</sup> Eigner (1999) 206.

<sup>205</sup> Ebd. 204.

1959 werden insgesamt 361 150 Fluggäste befördert. Zieht man zum Vergleich das Passagieraufkommen des Jahres 1958 heran, so ergibt sich eine Erhöhung der Zahl der beförderten Personen um 19 Prozent.<sup>206</sup> 1969 führen bereits 30,2 Prozent aller Privathaushalte mindestens ein Reise im Jahr durch. Von den gereisten Haushalten führen 44 Prozent der konsumierten Reisen ins Ausland.

Die am stärksten frequentierten Länder sind Italien, das ehemalige Jugoslawien, sowie die Bundesrepublik Deutschland.<sup>207</sup> Unabhängig von der Stellung des Haushaltsvorstandes ist der zweiwöchige Urlaub am häufigsten. Dank günstiger Mobilitätsangebote und technologischer Weiterentwicklungen wächst seit den 1980er Jahren der Flugverkehr auf Grund von Fernreisen erheblich an.<sup>208</sup> Unter Reishäufigkeit ist der Anteil der gereisten Personen mit zwei oder mehr Reisen an der Zahl der Gesamtreisenden zu verstehen. Dieser Wert steigt vom 1969 bis zum Jahr 1972 von 17,4 Prozent auf 23,8 Prozent um 6,4 Prozentpunkte an.<sup>209</sup> Eine Tendenz zur Teilung des Urlaubs bzw. zu Mehrfachreisen kommt zum ersten Mal zum Ausdruck. Personen unternehmen vermehrt mehrere bzw. zusätzliche Reisen im Jahr. Außerdem können oder wollen erstmals die Nichturlauber die „Barriere zum Reisen“ überschreiten. Bis 1972 führen mehr als zwei Drittel der Österreicher keine Reise durch. Fast 40 Prozent der Nichturlauber nennen bis dahin wirtschaftliche Gründe als Haupthindernis für die Durchführung einer Reise. Es folgen berufliche und familiäre Gründe. 9,8 Prozent zeigen kein Interesse an Ferien.<sup>210</sup> Gegenüber 1969 steigen die Inlandsreisen (+11,8%) und die Auslandsreisen (+11,3%) fast im gleichen Umfang. Auch die Struktur der Auslandsziele hat sich nicht verändert. Die stärksten Steigerungen entfallen auf Grund der technischen Entwicklung und der Einführung von Düsenflugzeugen auf entfernte Reiseziele.

---

<sup>206</sup> Zivilluftfahrt in Österreich 1955-1959 (56.Heft, Wien 1960) 14.

<sup>207</sup> Österreichisches Statistische Zentralamt (Hg.), Urlaubsreisen. Analyse von Haushaltsdaten 1969 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1972) 19.

<sup>208</sup> Belz (2001) 324.

<sup>209</sup> Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1972 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1975) 12.

<sup>210</sup> Ebd. 14.

Die wichtigsten Zielländer für den österreichischen Touristen sind die Anrainerstaaten Italien (39,9%), Jugoslawien (23,4%) und die BRD (9,9%). Auf diese Länder entfallen fast drei Viertel aller Auslandsreisen.<sup>211</sup>

Die zunehmende Motorisierung drückt sich auch bei den für Ferienreisen verwendeten Verkehrsmittel aus. Die folgende Tabelle zeigt den prozentuellen Anteil der vorwiegend verwendeten Verkehrsmittel zur Hin- und Rückreise von 1969 bis 1996.

Verkehrsmittel	1969	1972	1975	1978	1981	1984	1987	1990	1993	1996
	in % (Summenzeilen = 100)									
<b>Inlandsreisen</b>										
PKW	59,6	68,5	70,5	69,3	70,6	72,0	78,6	78,5	76,5	79,5
Autobus, Reisebus	8,9	8,9	7,2	9,1	8,4	8,4	7,5	8,6	8,2	10,2
Motorrad und Moped	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,3	.	.	.	0,3
Eisenbahn	30,3	21,6	20,3	17,3	15,3	14,1	10,8	10,2	10,2	8,7
Flugzeug zusammen	0,1	-	-	0,2	0,2	1,2	0,2	-	0,3	0,4
davon										
Linienflug	.	.	.	.	0,1	0,4	0,1	-	0,1	0,2
Charterflug ab Inland	.	.	.	.	0,1	0,7	0,1	-	0,2	0,2
Charterflug ab Ausland	.	.	.	.	-	0,1	-	-	-	-
Sonstiges Verkehrsmittel <sup>2)</sup>	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	3,4	1,0	1,1	1,0	0,9
Unbekannt	-	-	1,2	3,0	4,8	0,9	1,8	1,6	3,8	.
<b>Zusammen (in 1.000)</b>	<b>1.198,1</b>	<b>1.451,8</b>	<b>1.702,0</b>	<b>1.603,0</b>	<b>1.902,0</b>	<b>1.737,0</b>	<b>1.637,0</b>	<b>1.743,0</b>	<b>2.040,5</b>	<b>2.176,1</b>
<b>Auslandsreisen</b>										
PKW	62,7	64,5	59,5	59,5	52,7	55,2	53,5	44,2	40,5	37,9
Autobus, Reisebus	11,4	11,2	12,8	12,3	13,4	11,8	11,7	10,7	9,4	10,4
Motorrad und Moped	0,2	0,3	0,4	0,2	0,5	0,6	.	.	.	0,4
Eisenbahn	17,5	13,1	12,3	9,5	11,3	8,5	7,8	6,6	5,3	4,8
Flugzeug zusammen	7,6	9,9	12,2	16,9	20,4	21,5	24,9	36,1	41,7	45,4
davon										
Linienflug	.	.	.	.	6,8	5,1	6,7	9,4	12,5	14,1
Charterflug ab Inland	.	.	.	.	10,6	13,2	14,5	21,3	24,3	27,4
Charterflug ab Ausland	.	.	.	.	3,0	3,2	3,7	5,3	4,9	3,9
Sonstiges Verkehrsmittel <sup>2)</sup>	0,6	1,0	1,6	1,2	0,8	1,1	1,4	1,7	1,4	1,1
Unbekannt	-	-	1,2	0,4	0,9	1,3	0,7	0,8	1,6	.
<b>Zusammen (in 1.000)</b>	<b>985,8</b>	<b>1.148,5</b>	<b>1.460,0</b>	<b>1.615,0</b>	<b>1.742,0</b>	<b>1.760,0</b>	<b>2.245,0</b>	<b>2.423,3</b>	<b>2.615,5</b>	<b>3.712,6</b>
<b>Alle Reisen</b>										
PKW	61,0	66,7	65,4	64,5	62,0	63,5	64,1	58,5	56,3	53,3
Autobus, Reisebus	10,0	9,9	9,8	10,7	10,8	10,1	9,9	9,8	8,9	10,3
Motorrad und Moped	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3	0,5	.	.	.	0,4
Eisenbahn	24,6	17,9	16,6	13,4	13,4	11,3	9,1	8,1	7,5	6,2
Flugzeug zusammen	3,5	4,4	5,7	8,6	9,8	11,3	14,4	21,0	23,6	28,9
davon										
Linienflug	.	.	.	.	3,3	2,8	3,9	5,5	7,1	9,0
Charterflug ab Inland	.	.	.	.	5,1	7,0	8,4	12,4	13,7	17,4
Charterflug ab Ausland	.	.	.	.	1,5	1,6	2,1	3,1	2,8	2,5
Sonstiges Verkehrsmittel <sup>2)</sup>	0,5	0,7	0,9	0,9	0,6	1,0	1,2	1,5	1,3	0,9
Unbekannt	-	-	1,2	1,7	3,0	2,3	1,2	1,1	2,5	.
<b>Zusammen (in 1.000)</b>	<b>2.183,9</b>	<b>2.600,3</b>	<b>3.162,0</b>	<b>3.218,0</b>	<b>3.644,0</b>	<b>3.497,0</b>	<b>3.882,0</b>	<b>4.166,3</b>	<b>4.656,0</b>	<b>5.888,6</b>

**Abb. 10: Urlaubsreisen 1969 bis 1996 nach dem vorwiegend verwendeten Verkehrsmittel zur Hin- und Rückreise.<sup>212</sup>**

<sup>211</sup> Ebd. 16ff.

<sup>212</sup> Abbildung aus Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1996 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1998) 51.

Auch 1972 kann der PKW seinen Anteil gegenüber 1969 weiter erhöhen. Zwei Drittel aller Urlaubsreisen werden im Jahr 1972 weiterhin mit dem PKW durchgeführt. 13,1 Prozent entfallen auf die Bahn, 11,2 Prozent auf den Bus und 9,9 Prozent sind Flugreisen.<sup>213</sup> Es ist jedoch eine Trendwende feststellbar. Gegenüber dem Jahr 1969 nimmt der Anteil der Eisenbahnreisen ab. Für Ferienreisen wird immer öfters das Flugzeug als Verkehrsmittel in Anspruch genommen. Dem Flugzeug kommt naturgemäß die größte Bedeutung bei weit entfernten Urlaubszielen zu.

24,7 Prozent buchen ihren Auslandsaufenthalt in entferntere Länder unter Zuhilfenahme eines Reiseveranstalters.<sup>214</sup> Angebotene günstige Pauschalarrangements ermöglichen vielen Haushalten einen Aufenthalt im Ausland pro Jahr. Steigende Erdölpreise, politische Unruhen und ein weltweit ungünstiges wirtschaftliches Umfeld bremsen bis 1981 allerdings den kontinuierlichen Anstieg der Verkehrszahlen. Trotz Krisen und dem konjunkturellen Auf und Ab auf den Märkten leisten sich jetzt von Jahr zu Jahr mehr Österreicher Urlaubsflüge, das Chartergeschäft wird immer wichtiger.<sup>215</sup> Seit 1978 steigt der Anteil der Personen an der Gesamtbevölkerung, die mindestens eine Haupturlaubsreise durchführen um 3,9 Prozentpunkte auf 39,5 Prozent.<sup>216</sup> Eine gestiegene Reiseintensität hat eine um 81 000 Personen verringerte Gruppe zur Folge. Trotzdem konsumieren 1981 2 671 000 Österreicher im Alter zwischen 15 und 64 Jahren weiterhin keinen Haupturlaub. Der seit jeher häufigste Grund für das Fernbleiben vom Reiseverkehr, wird wegen der wirtschaftlichen Instabilität gegenüber 1978 um 5,3 Prozentpunkte öfter genannt.<sup>217</sup> Das Inland wird wieder des Österreichers beliebteste Reiseziel. Von den 3,64 Millionen Reisen führen 1981 1,9 Millionen (+18,7%) ins Inland.

---

<sup>213</sup> Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1972 (1975) 18.

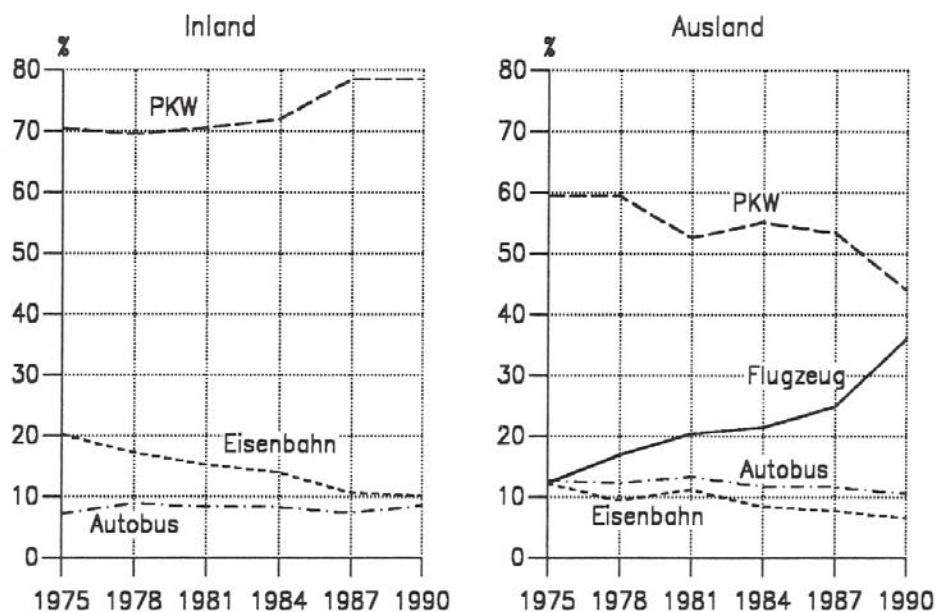
<sup>214</sup> Ebd.

<sup>215</sup> Magenschab (März/April 2008) 20.

<sup>216</sup> Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1981 (Beiträge zur österreichischen Statistik, Heft 699 Wien 1983) 16.

<sup>217</sup> Ebd. 19.

Der Anteil der Inlandsreisen beträgt 1981 52,2 Prozent. 1972 liegt dieser Wert bei 55,5 Prozent, 1975 sinkt er auf 53,8 Prozent und sackt bis 1978 auf 49,8 Prozent ab.<sup>218</sup> Das bedeutet nach dem kontinuierlichen Anteilsverlust seit 1972 eine deutliche Trendumkehr. Bei den Auslandsreisen können sich lediglich Fernreisen über steigende Beliebtheit freuen. Eine Steigerung gegenüber 1978 von 7,9 Prozentpunkten ist feststellbar.<sup>219</sup> Neue Reiseziele und angepasste Reisegewohnheiten verändern das vorwiegend verwendete Verkehrsmittel.



**Abb. 11: Vorwiegend verwendetes Verkehrsmittel für In- und Auslandsreisen 1975-1990.<sup>220</sup>**

Anzumerken ist der große Anteil von Charterflügen, die von Veranstaltern im Reisebüro als Pauschalreise angeboten werden. 1981 werden 36,4 Prozent der Auslandsreisen über ein Reisebüro gebucht.<sup>221</sup>

<sup>218</sup> Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1981 (Heft 699 Wien 1983) 32.

<sup>219</sup> Ebd.

<sup>220</sup> Abbildung aus: Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1990 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1992) 47.

<sup>221</sup> Ebd.

Am Flughafen Wien steigt 1987 der Einsatz von Großraumflugzeugen um 21,4 Prozent an. Obwohl 1987 nur 6,9 Prozent aller Flugbewegungen am Flughafen Wien von Großraumflugzeugen durchgeführt werden, beträgt der Anteil des Gesamt-Passagieraufkommens bereits 12,4 Prozent.<sup>222</sup>

1990 beeinflusst der zweite Golfkrieg die Wachstumszahlen. Gegenüber 1987 gewinnt vor allem der Inlandsreiseverkehr 1990 stark. Eine Zunahme von 11 Prozent ist im Inland feststellbar. Der Auslandsverkehr kann sich lediglich über einen Anstieg von vier Prozent freuen.<sup>223</sup> Angesichts politischer Entwicklungen und der Verschlechterung von Umweltbedingungen ändern sich die gewählten Reiseziele. Die Hauptentwicklung seit 1987, nämlich die Rückgänge der Reisen nach Italien und Jugoslawien, liegt zwar in einer lange bestehenden Tendenz von den ursprünglichen klassischen ausländischen Reisezielen zu weiter entfernten Destinationen, wird aber durch die Umweltsituation an der Adria und durch politische Unsicherheit in Jugoslawien und in der Arabischen Welt deutlich verstärkt.<sup>224</sup>

Insgesamt verändern sich von 1987 bis 1990 die Anteilswerte einzelner ausländischer Zielstaaten deutlich. Griechenland, Spanien, Portugal und vor allem die Türkei können an Anteilswerten dazugewinnen. Deutliche Zunahmen gibt es 1990 auch für viele überseeische Destinationen. Fernreisen im Winter werden immer beliebter, so vor allem die Vereinigten Staaten von Amerika (1987: 31 000, 1990: 52 000 Reisende), Nordafrika (1987: 41 000, 1990: 61 000 Reisende), Süd- und Ostasien (Verdoppelung von 15 000 auf 35 000).<sup>225</sup> Flugreisen erfahren 1990 gegenüber 1987 eine Zunahme um mehr als 50 Prozent. Jede fünfte Reise ist 1990 eine Flugreise, zumeist ein Charterflug mit Abflug von einem Inlandsflughafen.

---

<sup>222</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1988) 8.

<sup>223</sup> Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1990 (1992) 23.

<sup>224</sup> Ebd. 28.

<sup>225</sup> Ebd. 30.

Die Zunahme der Flugreisen ist von 1987 auf 1990 noch viel deutlicher ausgeprägt als im langjährigen Trend und steht in Verbindung mit den Veränderungen in den Reisezielen. Weiter entfernte Ziele, wie Türkei, Spanien oder auch außereuropäische Länder, die mit dem Flugzeug erreicht werden, gewinnen gegenüber Italien und dem ehemaligen Jugoslawien, wohin vorwiegend mit dem PKW angereist wird. Der Anteil der Flugreisen erhöht sich von 25 Prozent im Jahre 1987 auf 36 Prozent im Jahre 1990.<sup>226</sup> Prozentuell wird das Haushaltseinkommen durch Reisen mit dem Flugzeug weit mehr belastet, als mit jedem anderen Verkehrsmittel. 42 Prozent der Reiseausgaben der österreichischen Haushalte für Urlaubsreisen entfallen auf Flugreisen.<sup>227</sup> Kurzurlaube werden immer populärer. Jeder fünfte Österreicher konsumiert 1990 eine Kurzurlaub mit mindestens einer bis drei Nächtingungen im Ausland.<sup>228</sup> Bei Auslandsreisen steht der Badeaufenthalt als Zweck und Motiv der Reise an erster Stelle. Zunehmend an Bedeutung gewinnen weiterhin Studien- und Besichtigungsreisen (1984: 13,1%, 1987: 14,5%, 1993: 17,6%, 1996: 18,2%).<sup>229</sup> 1996 führen bereits 48 Prozent der Gesamtbevölkerung mindestens eine Haupturlaubsreise mit vier oder mehr Übernachtungen durch.<sup>230</sup> Auch der bereits seit längerem bestehende Trend zu Mehrfachurlaubern setzt sich fort. Der in den vergangenen Jahrzehnten anhaltende Trend zu immer kürzeren Urlaubreisen setzt sich auch 1996 weiter fort. 1996 dauern bereits 46,5 Prozent der Reisen mit mindestens vier Übernachtungen nicht länger als sieben Tage, während 1993 der Anteil dieser Reisen bei rund 42 Prozent liegt.<sup>231</sup> Gegenüber 1993 gewinnen Reisen in die Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawien wieder an Bedeutung.

---

<sup>226</sup> Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1990 (1992) 46.

<sup>227</sup> Ebd. 65.

<sup>228</sup> Ebd. 68.

<sup>229</sup> Ebd. 59.

<sup>230</sup> Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1996 (1998) 23.

<sup>231</sup> Ebd. 47.

Neue politische Voraussetzungen ermöglichen einen Marktanteilzuwachs bei Urlaubsreisen in Länder des ehemaligen Jugoslawien seit 1989 um drei Prozent.<sup>232</sup> Der PKW als Verkehrsmittel nimmt aufgrund der zunehmenden Wichtigkeit des Flugzeuges als Transportmittel, bereits seit Anfang der siebziger Jahre, weiter an Bedeutung ab. Entsprechend der Zunahme bei den Auslandsreisen gewinnen Flugreisen weiterhin an Bedeutung. 1996 werden 28,8 Prozent der Reisen mit dem Flugzeug durchgeführt (1993: 23,6%). Insgesamt sind es vor allem die Charterflüge ab dem Inland, die seit 1981 besondere Zuwächse zeigen (+12,3%).<sup>233</sup> Ein Vergleich der Ergebnisse zwischen 1984 und 1993 zeigt, dass die Zunahme bei Inlandsreisen bereits zwischen 1984 und 1987 vergleichsweise geringer ausfällt und bei Reisen in einige Bundesländer rückläufig ist.

Bei Auslandsreisen ist der größte Zuwachs zwischen 1984 und 1987 (+33,6%) zu beobachten, der vor allem auf Fernreisedestinationen und Reisen in südeuropäische Zielländer zurückgeht.<sup>234</sup> 1996 haben bereits rund 14 Prozent der Auslandsreisen ein außereuropäisches Land zum Ziel und werden beinahe ausschließlich mit dem Flugzeug angefliegen. Insbesondere zwischen 1993 und 1996 sind bei Fernreisedestinationen die größten Wachstumsraten zu beobachten. Bei Reisen nach Mittelamerika und zu den Karibischen Inseln kann zwischen 1990 und 1993 ein Zuwachs von 26,6 Prozent beobachtet werden.<sup>235</sup>

---

<sup>232</sup> Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1996 (1998) 23.

<sup>233</sup> Ebd. 50.

<sup>234</sup> Ebd. 40.

<sup>235</sup> Ebd. 41.



Reisegewohnheiten der Inländerinnen und Inländer													
		1990	1993	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003 <sup>4)</sup>	2004 <sup>4)</sup>	2005 <sup>4)</sup>	2006 <sup>4)</sup>
Reisende, 1.000		3.420	3.520	3.820	3.828	3.952	4.419	4.276	3.845	3.602	3.588	3.743	4.320
Reiseintensität <sup>1)</sup> , %		44,6	44,5	48,2	48,2	49,7	55,5	53,6	48,0	53,9	53,7	55,1	62,8
Durchgeführte Reisen <sup>2)</sup> , 1.000		4.820	5.060	5.889	5.963	6.306	6.911	6.597	6.122	8.023	7.841	7.468	8.745
Dav.:	Inland, %	42	45	37	37	37	33	36	36	37	35	36	37
	Ausland, %	58	55	63	63	63	67	64	64	63	65	64	63
Dav.:	Sommer, %	80	77	74	76	76	78	78	78	68	69	70	68
	Winter, %	20	23	26	22	24	22	22	22	32	31	30	32
<b>Ausgewählte Reiseziele<sup>3)</sup> (von 100 Inlands- bzw. Auslandsreisen entfielen ... % auf ...)</b>													
Inland:	Kärnten	22,5	23,2	22,9	22,9	20,7	20,0	22,4	21,5	.	.	18,1	16,5
	Steiermark	17,6	18,2	18,4	18,2	20,0	19,2	20,1	20,6	.	.	23,3	22,7
	Salzburg	16,4	16,3	16,3	16,5	17,9	14,6	14,7	17,7	.	.	18,1	18,2
	Tirol	12,4	11,0	12,8	12,9	13,9	11,5	12,5	12,6	.	.	11,7	13,0
Ausland:	Italien	19,4	21,2	23,9	24,4	24,6	23,4	24,2	25,1	23,1	21,8	21,1	20,7
	Kroatien	.	5,0	7,0	8,7	8,5	10,4	13,1	12,7	12,0	10,9	11,3	12,8
	Griechenland	11,9	9,1	10,0	9,6	11,2	10,7	8,5	9,1	9,3	8,3	8,3	7,3
	Spanien	.	8,2	8,8	8,0	8,3	8,6	6,9	5,7	8,2	7,2	5,9	8,2
	Türkei	7,2	7,7	7,2	9,1	4,3	7,7	9,5	8,3	5,2	6,0	6,6	5,7

Q: STATISTIK AUSTRIA, Urlaubs- und Geschäftsreisen. Erstellt am: 29.03.2007. - 1) Personen mit mindestens einer Haupturlaubsreise (vier oder mehr Nächtlungen) in % der österreichischen Gesamtbevölkerung; ab 2003: Österreichische Bevölkerung älter als 15 Jahre. - 2) Ab 1987 bezogen auf die längsten drei Reisen, ab 1996 auf alle Reisen. - 3) Gemäß Reihung 2003. - 4) Die im Vergleich zu 2002 höheren Werte betreffend die Anzahl der Urlaubsreisen ergeben sich aus der geänderten Methodik der Erfassung der Urlaubsreisen. Im Gegensatz zu den Mikrozensus-Erhebungen (Jahresbasis) werden die Urlaubsreisen nunmehr vierteljährlich erfasst, was zu einer Reduzierung des Erinnerungproblems führt und dementsprechend mehr Urlaubsreisen (insbesondere jene zu Verwandten und Bekannten) angegeben werden.

**Abb. 12: Reisegewohnheiten der Österreicher 1990-2006.**<sup>236</sup>

Abbildung 12 zeigt den kontinuierlichen Anstieg in der Luftfahrtbranche von 1990 bis 2006 an. Passagierzahl und Reiseintensität kann jedes Jahr gesteigert werden. Eindrucksvoll kann hier der radikale Einschnitt nach den terroristischen Anschlägen in New York dargestellt werden. Dieser Tag prägt die gesamte Weltwirtschaft. Auch die Luftfahrtbranche kann sich diesem Einflussfaktor nicht entziehen. 2002 kann erstmals die Veränderung im Reiseverhalten der Fluggäste statistisch dargestellt werden. Ein markanter Einbruch der Passagierzahlen ist zu beobachten. Nur langsam erholt sich dieser Wirtschaftszweig. Erst im Jahre 2005 kann das Niveau von 2001 wieder erreicht werden.

Was die Tourismusexperten seit geraumer Zeit konstatieren, haben die Statistiker 2007 nun mit Zahlen belegen können. Die Österreicher reisen immer öfter, aber die Reisen dauern auch immer kürzer. Statt einmal 14 Tage, geht es dreimal übers verlängerte Wochenende in den Urlaub. Die 15,77 Millionen Urlaubsreisen, die 5,2 Millionen Österreicher (jene, die älter als 15 Jahre alt sind) im vergangenen Jahr unternommen haben, sind sogar neuer Rekord. 44,5 Prozent aller Reisen

<sup>236</sup> Abbildung aus: Statistik Austria (Hg.) Urlaubs- und Geschäftsreisen Informationsblatt (Wien 29.3.2007).

dauern nicht länger als drei Tage.<sup>237</sup> Nummer eins bei Auslandsreisen ist nach wie vor Italien. 22,5 Prozent aller Auslandsaufenthalte werden im südlichen Nachbarland verbracht. Bei Auslandsreisen büßt der Badeurlaub stark ein. Zwar stehen Sonne, Meer und Strand bei 23,7 Prozent der Reisen im Mittelpunkt, aber bereits 23,1 Prozent entfallen auf Städte- und Kulturreisen.<sup>238</sup>

Der Luftverkehr kann als ein Privileg der „reichen Länder“ angesehen werden. Diese Hypothese wird durch die Tatsache, dass die Passagieraufkommens stärksten Flughäfen in Nordamerika und Europa liegen, gestärkt. In diesen Staaten ist die Verteilung des Luftverkehrs jedoch keineswegs gleichmäßig. Im führenden Land des globalen Luftverkehrs, in den USA, nehmen nur etwa jeder dritte Einwohner wenigstens einmal am Luftverkehr teil.<sup>239</sup>

Man unterscheidet drei Arten von Verkehr:

- Geschäftsverkehr
- Touristischer Verkehr
- Ethnischer Verkehr (zum Beispiel Auswanderer).

Der Anteil der Flugreisenden ist stark einkommensabhängig. Dadurch ergibt sich die These, dass sich kaum mehr als etwa 5 Prozent der Weltbevölkerung in einem Jahr am Luftverkehr beteiligen. Flugreisen bergen jedoch auch soziale Risiken in sich. Verleihen die technologischen Entwicklungen in der Luftfahrtbranche wirklich Freiheit und Unabhängigkeit? Kann eine Fernreise wirklich die Urlaubsmobilitätsbedürfnisse befriedigen? Hat eine dreiwöchige Fernreise mehr Erholungs- und Erlebniswert, als eine Wander- oder Fahrradtour in der unmittelbaren Umgebung?<sup>240</sup>

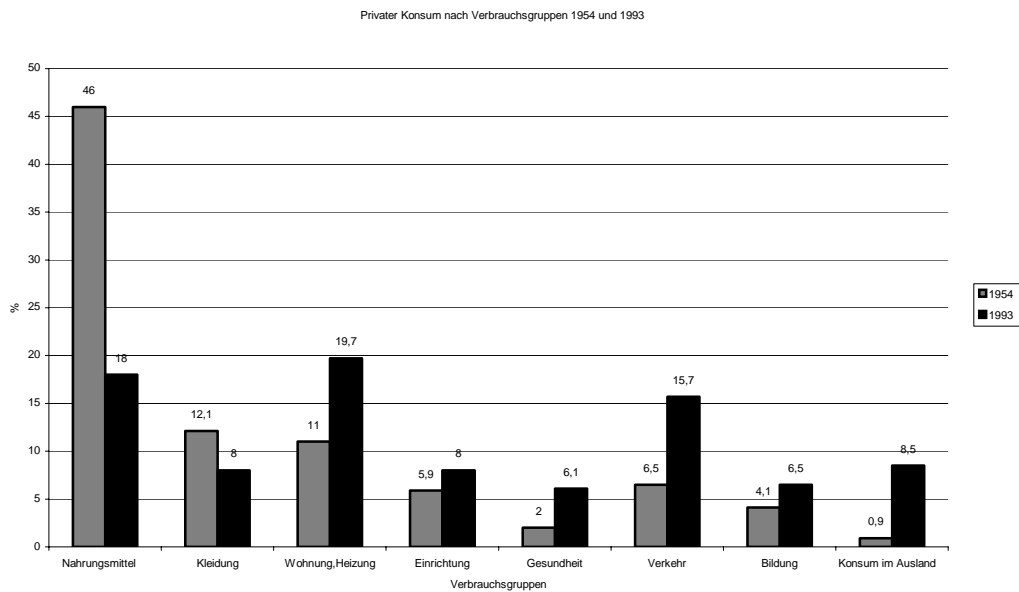
---

<sup>237</sup> Noch nie waren so viele Österreicher auf Reisen, Die Presse (Wien 23.Februar 2007) 21.

<sup>238</sup> Ebd.

<sup>239</sup> Schallaböck (1998) 78.

<sup>240</sup> Belz (2001) 327.



**Abb. 13: Privater Konsum nach Verbrauchsgruppen 1954 und 1993, Anteile am Privaten Konsum insgesamt.<sup>241</sup>**

Mit der Änderung der sozialen Rahmenbedingungen, wie Verlängerung des gesetzlichen Urlaubsanspruchs, der durchschnittlichen Erhöhung des Einkommens und der Verbilligung von Flugreisen, ändert sich das Reiseverhalten in Österreich. In Abbildung 11 wird die Verschiebung der Ausgabenstruktur dargestellt. 1954 wird beinahe die Hälfte des privaten Konsums für Nahrungs- und Genussmittel ausgegeben. 1970 reduziert sich dieser Wert auf 32 Prozent und 1993 sind sogar nur noch 18 Prozent des Einkommens für Grundnahrungsmittel vorgesehen.<sup>242</sup> Durch gesteigerte Haushaltseinkommen verschiebt sich die Ausgabenstruktur. 1954 werden noch 6,5 Prozent für den Bereich Verkehr und Nachrichten ausgegeben. Dieser Wert kann bis 1993 auf über das Doppelte auf 15,7 Prozent gesteigert werden.<sup>243</sup>

<sup>241</sup> Daten aus: Eder(2003) 279, eigene Tabelle.

<sup>242</sup> Peter Eigner, Grafik aus dem Konvolut Vorlesung Österreichische Wirtschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert (Universität Wien WS 2007) 6.

<sup>243</sup> Ebd.

Auch die Ausgaben für Auslandsaufenthalte wachsen stark an und bestätigen den neuen Konsumtrend. Erlebnis- und Abenteuerurlaube erfreuen sich großer Nachfrage.

Der jüngeren Bevölkerung genügt die „einfache“ Erholung nicht mehr. Sportliche Betätigung, Gesundheit und Weiterbildung beeinflussen die sich verändernden Reisegewohnheiten der Österreicher. Billige Flugreisen führen zu einem Wertewandel im Freizeit- und Urlaubsverhalten der Reisenden. Einer der Hauptmotive für den Urlaub spiegelt sich in dem Wunsch nach dem Erleben einer Gegenwelt von unbefriedigenden Zuständen am Wohnort wieder. Der Tourismusmarkt boomt, da der Wunsch nach weiter entfernten, exotischen, billigen und vor allem kürzeren Flugreisen erfüllt werden kann. Innerhalb weniger Stunden nach Marokko, in die Karibik oder nach Thailand bringt eine Ortsveränderung mit sich, die in dieser Kürze für die menschliche Psyche schwer fassbar ist. In Österreich verdoppelt sich so alle zehn Jahre der gesamte Passagierflugverkehr.

Nach schwierigen Jahren sind die derzeitigen Voraussetzungen für einen weiteren Wachstumsschub sehr gut. Was die jährliche Zahl an Flugpassagieren betrifft, rechnet die ICAO<sup>244</sup> für den weltweiten Flugverkehr mit einem weiteren, etwas verlangsamten Anstieg von etwa 5-7 Prozent.<sup>245</sup> Eine Studie der Statistik Austria zeigt, dass 1996 alleine die Anzahl der Charterflüge das Gesamtaufkommen des österreichischen Passagierverkehrs des Jahres 1976 übertrifft. Die Graphik zeigt, dass in den Sommermonaten, in der Haupt-Urlaubszeit, das Verkehrsaufkommen besonders hoch ist.

---

<sup>244</sup> ICAO: International Civil Aviation Organization, ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die Standards für den zivilen Luftverkehr einführt, [http://de.wikipedia.org/wiki/International\\_Civil\\_Aviation\\_Organization](http://de.wikipedia.org/wiki/International_Civil_Aviation_Organization), abgerufen am 12.11.2007.

<sup>245</sup> Eckart Herrmann, Einführung: Die direkten Umweltfolgen sind nicht alles, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 8.

1999 gründen Austrian Airlines und Lauda Air die Lauda Austrian Charter-Marketing-Gesellschaft. Die zu 51 Prozent im Besitz der Lauda Air und zu 40 Prozent im Besitz von Austrian Airlines stehende Gesellschaft soll den Marktanteil in Österreich von rund 45 Prozent im Rahmen von drei bis fünf Jahren auf 60 Prozent steigern.<sup>246</sup>

Mit einer bewährten Zwei-Marken-Politik „Lauda’s Golden Standard“ und „Austrian Happy Days“ werden Fluggäste zu ihren Urlaubsdestinationen geflogen. Der Charterverkehr bei Austrian Airlines kann 1998 eine positive Verkehrsentwicklungstigerung um 13,9 Prozent zum Vorjahr vorweisen.<sup>247</sup> Der Umfang des Fliegens und die Anzahl der durchgeführten Flugreisen ist unter Konsumenten sehr unterschiedlich. Für einen großen Teil der Personen muss von lediglich einem Flug über eine mittlere Distanz im Jahr ausgegangen werden.

Heute steht Österreich an der Spitze der europabegeisterten Urlauber. 87 Prozent der Österreicher planen ihren Urlaub in Europa. Urlaub am Meer ist nach wie vor der beliebteste Sommerurlaub. Pauschalreisen liegen vor allem bei Familien im Trend. Arrangements aus Flug, Transfer und Hotel vereinfachen die Urlaubsplanung für Familien mit Kindern. Für die Österreicher gelten Spanien, Griechenland, Türkei, Italien und Kroatien als die beliebtesten Reiseziele<sup>248</sup> in Europa. 1996 sind 70 Prozent bis 75 Prozent aller Flugpassagiere Urlaubsreisende.<sup>249</sup> Das Motto des Konsumenten lautet: Weiter, exotischer, billiger und vor allem immer kürzere Urlaube. Das Konsumieren von Reisen entwickelt sich zu einem Prestigeobjekt. Man ist nur noch im Trend, wenn man Meerurlaube im Winter macht- und dafür im Sommer nach Alaska oder Kanada zum Helicopterskiing fliegt. Der gesellschaftliche Zwang im Reisen wird durch eine unersättliche Lust auf Neues verstärkt.

---

<sup>246</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/1999) 6.

<sup>247</sup> Ebd.

<sup>248</sup> Tourismusanalyse des Instituts für Freizeit- und Tourismusforschung (Wien 2006) 19.

<sup>249</sup> Piotr Dobrowolski, Ursula Schleich, Klimakiller Nummer 1, Magazin für Müllvermeidung (Graz 1996) 6.

Durch die Selbstverwirklichung, die ihren Ursprung in dem sozialen Konzept der Suche nach dem Gegenalltag im Urlaub hat und durch die verbesserten finanziellen Möglichkeiten entstehen verschiedene neue Reiseformen. Dem Reisenden kann kein Vorwurf gemacht werden. Flugzeuge sind billiger als die Eisenbahn. Durch billige Flugreisenangebote sinkt die soziale Hemmschwelle ein Flugzeug zu benützen.

Preiswerte Mobilitätsangebote erlauben es immer mehr Personen ins Ausland zu fliegen. Die Anzahl der Fliegenden wird größer. Der Wert „Erholung“ macht dem Wert „Distanz“ und „Erlebnis“ Platz. Es können zwei unterschiedliche Entwicklungen festgestellt werden:

- Die Reiseziele werden immer exotischer, die Urlaubsaktivitäten spektakulärer. Das Interesse, immer neue Regionen zu entdecken, immer weiter wegzufahren, steigt. Das Prinzip ist immer das gleiche. Der Urlaub ist erfolgreich, wenn etwas noch nicht „Dagewesenes“ erlebt wird.
- So verkauft ein amerikanisches Reisebüro gerade „Urlaub im Gefängnis – mit garantiert authentischem Milieu“.<sup>250</sup> Im Flugverkehr können auch neue Trends beobachtet werden. Eine Werbeschaltung in der Wochenzeitung „die Zeit“ wirbt im Jahre 1996 für einen Concorde-Flug: *Im Oktober landet eine Concorde der Air France auf dem rheinländischen Flughafen Haan. Für 10 000 öS kann ein 2-stündiger Rundflug mit dem Überschallflugzeug und ein dazugehöriges Teilnehmerzertifikat erworben werden.*<sup>251</sup>
- Auf Grund der Konkurrenzstärke des Flugzeugs geht der Trend auch bei ganz normalen Urlaubsreisen über kurze Distanzen zum Fliegen. Aus Österreich und aus Deutschland werden Wochenendflüge in europäische Städte oder „Flüge in den Schnee“ angeboten: *„Einige Wintersportregionen in Österreich (...) sind jetzt auch mit dem Flugzeug*

---

<sup>250</sup> Christian Baumgartner, Soziale Folgen des Flugtourismus für Reisende und Bereiste, In: Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 46ff.

<sup>251</sup> Reisebeilage, Die Zeit (Nr. 43, Hamburg 18.10.1996).

*zu erreichen. Meist wird für den Transfer ins Skigebiet gesorgt. (...) Unter anderem wird eine dreitägige Skisafari (...) im Salzburger Land angeboten. (...) Im Preis von 515 Mark sind beim Flug ab Düsseldorf die Übernachtung in einem Vier-Stern-Hotel, zwei Tage Skisafari mit Guide in den besten Skigebieten sowie die 24 Stunden gültige Salzburg-Card enthalten. (...)*<sup>252</sup>

Die absoluten Transportzahlen steigen kontinuierlich an. Würden alle Menschen so viel fliegen wie jene, die tatsächlich fliegen, so würde sich der Luftverkehr auf das Zwanzigfache erhöhen. Nimmt man nur jene Personen als Maßstab, die bereits jetzt fliegen und geht man von einer Häufung der jährlich durchgeführten Flugreisen aus, so erhöht sich das Steigerungspotenzial um das Fünf- bis Zehnfache.<sup>253</sup> Diese Potentiale sind jedoch nur hypothetische Annahmen, trotzdem bilden sie die Grundlage für das Luftverkehrswachstum. Ökonomische Rahmenbedingungen und die Angebotsentwicklung sind die Gründe für mehrmalige Flugreisen im Jahr und der Erhöhung der jährlichen Flugdistanzen. Als absoluter Zukunftsmarkt wird der asiatische Raum angesehen. China beherbergt auf der doppelten Fläche etwa die dreifache Bevölkerung der Region Europa. Bei den Menschen der asiatischen Staaten kann derzeit ein Mobilitätsnachholbedarf beobachtet werden.

---

<sup>252</sup> Reisebeilage, Die Zeit (Nr. 50, Hamburg 6.12.1996).

<sup>253</sup> Schallaböck (1998) 80.

Verkehrsgebiet	1985	1990	1995	1996	2001	2006	2011	2016	Zuwachsrate 1997-2016 in % p.a.
Verknüpfungen mit Europa									
Europa	105,685	160,563	198,357	209,465	270,446	342,100	418,366	491,481	4,4
Afrika	26,748	29,666	32,536	36,440	48,058	63,058	80,172	99,194	5,1
Zentralamerika	11,105	17,183	27,466	29,526	38,746	50,524	64,064	77,891	5,0
China	5,952	10,520	16,539	18,242	26,116	37,194	51,138	67,998	6,8
Mittlerer Osten	26,996	25,800	27,918	31,268	40,114	50,066	61,388	73,012	4,3
Nordamerika	98,570	143,373	173,335	183,735	228,227	280,221	332,902	379,480	3,7
Nordostasien	10,581	18,239	26,931	30,297	43,841	63,015	85,931	110,072	6,7
Südamerika	7,613	13,865	20,466	21,940	31,320	44,851	60,530	77,555	6,5
Südostasien	16,532	28,829	40,947	44,468	61,617	83,621	109,171	140,068	5,9
Südwestasien	7,370	10,857	12,844	14,514	18,994	25,651	33,590	42,723	5,5
E-übrige Welt	211,467	298,332	378,982	410,430	537,033	698,201	878,886	1067,993	4,9
weltweite Verknüpfungen									
E-gesamte Welt	317,152	458,895	577,339	619,895	807,479	1040,301	1297,252	1559,474	4,7
übrige Welt	662,252	893,214	1023,834	1088,140	1432,441	1876,886	2372,781	2916,457	5,1
gesamte Welt	979,404	1352,109	1601,173	1708,035	2239,920	2917,187	3670,033	4475,931	4,9

Verknüpfungen zwischen Europa und der ehem. UdSSR in den Verknüpfungen zwischen der übrigen Welt enthalten

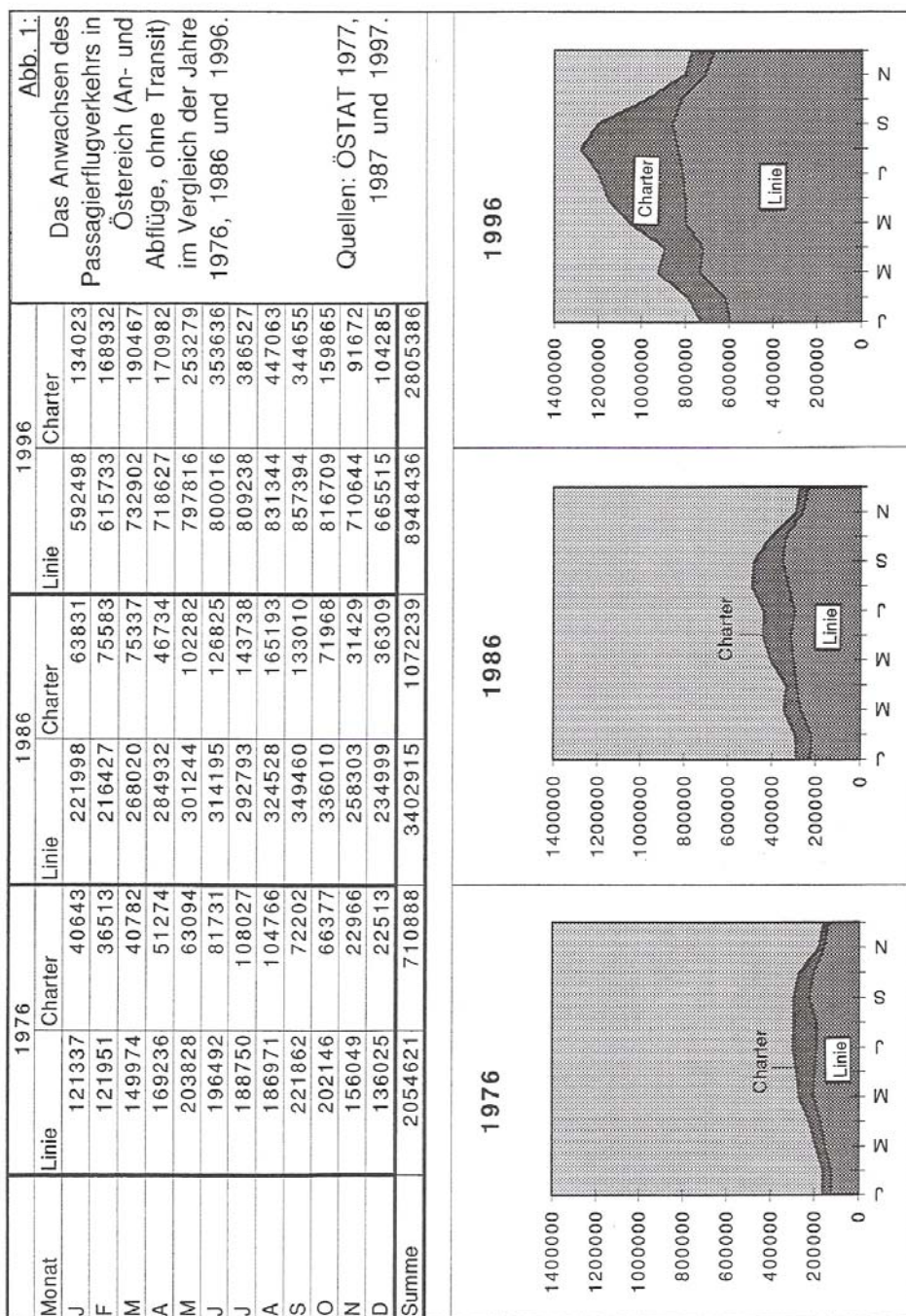
**Abb. 14: Reiseziele der österreichischen Urlauber (in Tausend) von 1985-2016.**<sup>254</sup>

Es werden nur wenige Reisen außerhalb Europa registriert. 30 Prozent planen ihre Ferien noch immer innerhalb Österreichs<sup>255</sup> und genießen das angenehme Klima in den Bergen. Bei der Wahl der Reisedestination zählen mehrere Faktoren. Österreicher haben die größte Angst vor Terror im Urlaub. Mehr als 54 Prozent geben die Furcht vor Terrorattacken als Entscheidungsgrund für die Wahl des Zielortes an.

<sup>254</sup> Abbildung aus: Schallaböck (1998) 82.

<sup>255</sup> Studie der Europ Assistance Groupe. www.orf.at, abgerufen am 24.5.2006.





**Abb. 15: Das Anwachsen des Passagierflugverkehrs in Österreich (An- und Abflüge, ohne Transit) im Vergleich der Jahre 1976, 1986 und 1996.<sup>256</sup>**

<sup>256</sup> Abbildung aus: Reinhold Christian, Eckart Herrmann, Einführung: Die direkten Umweltfolgen sind nicht alles, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 9.

Damit ist dieser Faktor wichtiger als Gesundheitsrisiken, das Klima im Urlaubsland und die Kostenfrage.<sup>257</sup> Wien gilt als eines der beliebtesten städtischen Urlaubsziele in Europa.<sup>258</sup> Das kulturelle Angebot, die Schönheit des „alten Wien“ und die hohe Lebens- und Umweltqualität werden von den Gästen gelobt und als Grund für den Besuch angegeben. Die politische Sicherheit ist in Österreich gegeben. Ausländische Besucher genießen die Schönheit und die Ruhe in unserem Land. An Bedeutung gewinnt der Konferenztourismus in Wien. Die positive Medienberichterstattung über Österreich trägt Früchte. Viele Orte in Österreich profitieren von gezielten Werbeaufträgen. Salzburg kann auch als bevorzugtes Reiseziel ermittelt werden. Die besondere Atmosphäre, die weltbekannten Salzburger Festspiele und das Mozartgeburtshaus locken ausländische Konsumenten nach Österreich. Durch Ausstellungen, Konzerte und anderen Kulturevents werden die Gäste nach Österreich gebeten. Sowohl der Flughafen Wien<sup>259</sup>, als auch die Nächtigungszahlen in den Städten bestätigen diesen Trend. Im bisherigen Verlauf der Saison, von Mai bis Juli 2006, verzeichnet die Bundeshauptstadt Wien rund 154 000 Übernachtungen mehr als ein Jahr zuvor – ein Zuwachs von 6,1 Prozent. Die Zahl der Nächtigungen steigt in Salzburg sogar um beeindruckende 20 Prozent.<sup>260</sup> Die hohe Zahl der Nächtigungen in österreichischen Städten kann nur durch den Bedarf an Kurzurlauben von ausländischen Gästen erzielt werden. Der österreichische Fremdenverkehr lebt hauptsächlich von Inländern und Bevölkerungsgruppen aus den Nachbarstaaten. Die zunehmende Beliebtheit von Fernreisen lässt die österreichischen Fremdenverkehrswirtschaftszahlen abnehmen.

---

<sup>257</sup> Laut Studie der Europ Assistance Groupe ist die Angst vor der Vogelgrippe im Ausland für Österreicher am geringsten.

<sup>258</sup> Eigner (1999) 215.

<sup>259</sup> <http://www.flughafen-wien.at/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&content-id=1148033735689&reserve-mode=active>, abgerufen am 21.8.2006, in den ersten sieben Monaten 2006 steigt die Zahl der beförderten Passagiere um 7,1 Prozent.

<sup>260</sup> Die Top 10 Sommerziele, Wirtschaftsmagazin Format (Wien 33/2006) 42.

Der Flugferntourismus bildet eine direkte Konkurrenz.<sup>261</sup> Bei der derzeitigen Abnahmephase, kann noch kein absehbares Ende festgestellt werden. seit der Sommersaison 1991 büßt nämlich die österreichische Tourismuswirtschaft über ein Fünftel (-20,7%) oder 16,2 Mio. ihrer Sommernächtigungen ein. Mit 61,9 Mio. Sommernächtigungen wurde 1996 ein Nachfragevolumen erreicht, das in etwa dem Niveau des Sommers 1969 entspricht. Mit einer durchschnittlichen Abnahmerate von -3,5 Mio. Nächtigungen oder -4,5 Prozent pro Saison weist somit die derzeitige Abnahmephase die bisher stärkste Rückgangsquote der Nachkriegszeit auf.<sup>262</sup>

Mehrere Sonderfaktoren sind für diesen massiven Rückgang der Nächtigungen in Österreich verantwortlich:<sup>263</sup>

- Rückläufige Netto-Realeinkommen in Österreich.
- Währungsabwertung in einigen wichtigen Konkurrenzländern.
- Einbruch der Flugtarife seit dem Höchststand 1991/92.
- Enormes weltweites Wachstum der Tourismuskapazitäten, die zu einem Überangebot und dadurch zu einem Preisverfall führen.
- Das österreichische Tourismusangebot ist auf relativ langsam wachsende und gesättigte Märkte im Bereich der schulferienabhängigen Urlaubs- und Erholungsreisen ausgerichtet.
- Geschmacksveränderungen bzw. Modeströmungen bewirken eine deutliche Veränderung im Reiseverhalten (Stichwort: südliches Ambiente, Auseinandersetzung mit anderen Kulturen, Klimafaktoren, Sehnsucht nach „Sonne und Sand“, Abenteuer- und Entdeckungslust usw.) Dies gilt vor allem für den traditionellen deutschen Touristen in Österreich. Der österreichische Markt ist mit der Tatsache konfrontiert, dass ein Teil der deutschen Urlauber und ein Teil der heimischen Bevölkerung einfach Sonne/Meer – Destinationen bevorzugt, diese attraktiver einstuft

---

<sup>261</sup> Christian, Herrmann (1998) 20.

<sup>262</sup> Baumgartner (1998) 57.

<sup>263</sup> Ebd. 63ff.

und dass die Deutschen mittlerweile eine hohe Neigung haben, ihre Urlaubsziele zu wechseln.

- Attraktivitätsgewinn der osteuropäischen Destinationen führt zu einer wachsenden Konkurrenz, die durch die Ostöffnung verstärkt wird.
- Strukturschwächen und Imagedefizite des Tourismusangebotes (z.B.: Nachholbedarf an modernen Attraktivitäten, Freizeit- und Unterhaltungseinrichtungen) erschweren den Markt.
- Mängel in der Marktbearbeitung (fehlende Ansätze in Richtung eines wachstumsorientierten Marketings; Vernachlässigung der Hauptzielgruppen zugunsten von „Special-Interest-Zielgruppen“. Das Hauptprodukt Alpen, Berge, wandern wird zugunsten von neuen Nischenprodukten ins Abseits gedrängt.).

Diese unterschiedlichen Sonderfaktoren sind für die Veränderungen in der österreichischen Tourismusbranche verantwortlich. Bemerkenswert ist sicherlich, dass die Entwicklung der relativ niedrigen Preise für Flugpauschalreisen einen negativen Faktor auf die Nächtigungszahlen in Österreich darstellt. Für die Berechnung des Verbraucherpreisindex (VPI) in Österreich sind im „Warenkorb“ auch einige Reisekostenkomponenten für Auslandsreisen enthalten, darunter auch die relative Preisentwicklung für Flugpauschalreisen. Die Grafik zeigt den etwas stärkeren Anstieg der Preise für Flugpauschalreisen ins Ausland zwischen 1986 und 1990, als der Verbraucherpreisindex (Index 112,0 bzw. 109,5). Seither verbilligen sich jedoch die Flugpauschalreisen bzw. sind seit drei Jahren stabil, während sich der VPI bis 1995 um weitere 17% auf 128,4 erhöht. Die Verbilligung der Flugpauschalreisen in Österreich führt seit 1991 zu einer massiven Steigerung der Reiseverkehrausgaben für Urlaubs- und Erholungsreisen ins Ausland. Zwischen 1991 und 1995 steigt dieser Ausgabenparameter von 71,3 Mrd. öS auf 103,1 Mrd. öS, oder um 45 Prozent.<sup>264</sup>

---

<sup>264</sup> Volker Fleischhacker, In welchem Ausmaß sind die aktuellen Flugpreise tatsächlich an der Krise der österreichischen Tourismuswirtschaft schuld?, In: Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 64.

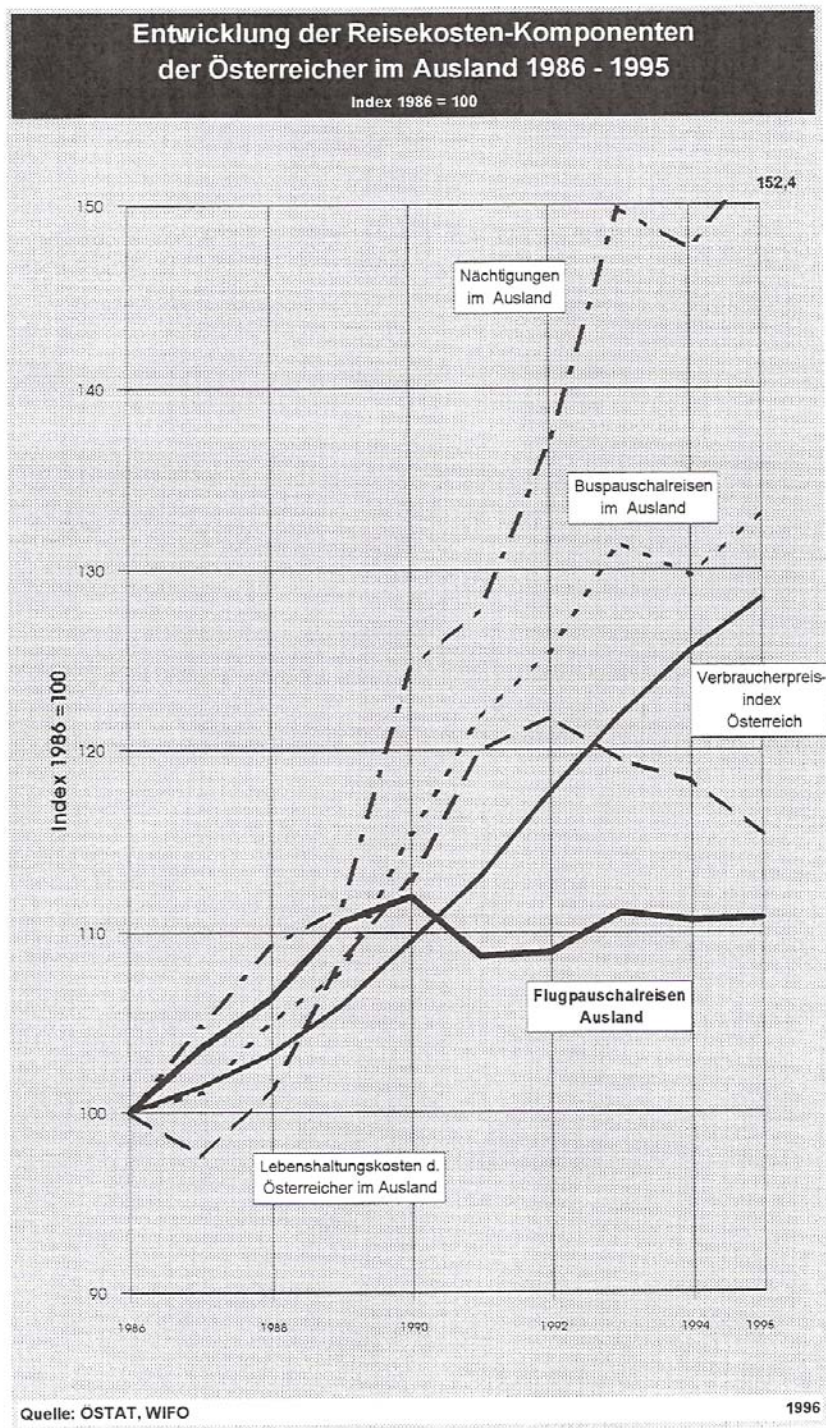
Diese Zahlen zeigen, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Senkung der Flugticketpreise und Reduktion der Nächtigungszahlen in Österreich feststellbar ist. Der österreichische Urlauber hat die Möglichkeit für einen günstigen Preis die Welt kennen zu lernen. Seit dem deutlichen Sinken der Flugpauschalreisen ins Ausland im Jahr 1991 steigen die Ausgaben der Österreicher für Urlaubsreisen ins Ausland. Gleichzeitig reduzieren sich die Sommerurlaubsaufenthalte bzw. Nächtigungen der Österreicher im Inland zwischen 1991 und 1996 um über 9 Prozent. Auslandsreisen haben sich für einen großen Teil der österreichischen Bevölkerung zu einem unverzichtbaren Konsumgut entwickelt. Flugreisen werden vermehrt durchgeführt. Mit der steigenden Mobilität der reisenden wächst der Druck auf Umwelt und Natur.

Deutschland kämpft mit einem ähnlichen Problem. In Deutschland entwickeln sich die Preise für Pauschalreisen oder einfache Flugtickets für einen Flug Frankfurt -New York- Frankfurt von 1986 bis 1991 etwa gleich stark wie der gesamte Verbraucherpreisindex in Österreich. Seit 1991 ist der Preisverfall der Flugpreise markant. Der relative Wochenendpreis Frankfurt-New York-Frankfurt sinkt zwischen 1991 und 1994 um 12,1 Prozent, während der Verbraucherpreisindex im gleichen Zeitraum um 12 Prozent steigt.<sup>265</sup>

Reiseveranstalter haben die Möglichkeit stark verbilligte Kombinationspakete aus Flug und Hotel anbieten zu können. Flugreisen zu Fernzielen nehmen massiv zu. Die Zahl der Urlaubsreisenden in ferne Länder hat sich seit 1991/92 um 47 Prozent erhöht. Der rasante Anstieg des Ferientourismus bewirkt zwar in Österreich negative Auswirkungen auf die Tourismuswirtschaft, der Ferntourismus-Boom bedeutet aber auch gleichzeitig eine Chance für den Ferntourismus in Österreich.

---

<sup>265</sup> Fleischhacker (Wien 1998) 67.



**Abb. 16: Entwicklung der Reisekosten-Komponenten.**<sup>266</sup>

<sup>266</sup> Abbildung aus: Volker Fleischhacker, In welchem Ausmaß sind die aktuellen Flugpreise tatsächlich an der Krise der österreichischen Tourismuswirtschaft schuld, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 65.

Der ausländische Gast kann zwischen unzähligen billigen Flugtarifen bzw. Flugpauschalreisen nach Österreich wählen. Wie bereits angeführt, zeigen sich diese Möglichkeiten beim Städtetourismus in Österreich. Als Vorzeigebispiel ist die Bundeshauptstadt Wien zu erwähnen. Durch den Einbruch der Flugtarife und das hochwertige Zusatzangebot kann ein hoher Nachfragezuwachs verzeichnet werden.

In den Ferntourismusgebieten stellt der Urlauber die wichtigste Einnahmequelle dar. Viele Staaten beziehen einen Grossteil des wirtschaftlichen Gesamteinkommens aus dem Tourismus. 2001 wird in Sri Lanka ein Zuwachs der Arbeitsplätze im Tourismus um 53 000 auf 137 000 Arbeitsplätze ermöglicht. Die Arbeitsplatznachfrage ist jedoch wesentlich höher. Alleine bis 2001 wird ein Anstieg der Erwerbstätigen um 2,2 Millionen auf 7,8 Millionen verzeichnet. Es gibt zu wenig Arbeitsplätze.

Gegenwärtig versuchen Unternehmen mit Spezialtarifen Konsumenten zu gewinnen. Im Winter 2003 führt Austrian Airlines zum Beispiel ein neues attraktives Tarifkonzept ein. Mit dem „Red Ticket“ kann der Kunde günstige Direkt-Flugverkehr-Tickets unter vereinfachten Anwendungsbestimmungen erwerben. Da nur eine bestimmte Verfügbarkeit dieser Sondertickets pro Flug angeboten wird, entscheidet der Passagier mit dem Zeitpunkt der Buchung über den Preis. Je früher das Ticket gebucht wird, desto günstiger kann der Kunde verreisen.<sup>267</sup> Besonders beliebt sind diese Angebote bei kurzen Reisen in europäische Metropolen.

#### **4.1 Folgewirkungen des Flug-Ferntourismus**

Warum soll der Konsument auf ein Abenteuer in der Dominikanische Republik verzichten, wenn diese Fernreise preiswerter als der Urlaub in Zell am See ist? Ohne moderne Mobilität gibt es keinen Ferntourismus.

---

<sup>267</sup> [www.aua.com](http://www.aua.com), abgerufen am 15.2.2008.

Schnelle Raumüberwindungen und die individuelle Suche nach dem Paradies sind die eigentlichen Gründe für die Entwicklung im Ferntourismus. Erst durch moderne Mobilitätsangebote können Reisen zu exotischen Zielen ermöglicht werden.<sup>268</sup> Tropische Inselparadiese werden bald der Vergangenheit angehören. Die meisten unberührten Plätze auf dieser Welt werden vom Tourismus überschwemmt. Die einzigartigen Eigenschaften, die den Touristen anziehen, die außergewöhnliche Landschaft, die Ruhe, die ungewöhnliche Pflanzen- und Tierwelt, exotische Kulturen, werden durch die Entwicklung und Modernisierung, die man im Interesse der Besucher für notwendig hält, zerstört. Flug- und Fernreisen stellen eine große Belastung für die Ökosysteme der bereisten Länder dar und beeinflussen die lokale soziokulturelle und ökonomische Situation. Kommt es auf derartigen Fernreisen zu kulturellen Begegnungen, die das Verständnis für fremde Kulturen wecken und gegenseitige Toleranz fördern? Ist die Fernreise möglicherweise auch eine Flucht vor dem Alltag und seinen Problemen?<sup>269</sup>

Die Entwicklung und die Folgen der Steigerung der transportierten Passagierzahlen darf nicht unerwähnt bleiben. Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Weltklima sind nachweisbar. Der Vergleich zwischen Flugzeug und Auto bietet sich an. Auf einem Flug nach Australien und zurück beträgt der Pro-Kopf-Verbrauch an Bord, selbst mit der treibstoffsparendsten Maschine, über tausend Liter Kerosin. Ein Verbrauch von 1 000 Liter Flugbenzin bedeutet eine Emission von rund 2,6 t CO<sub>2</sub>, großteils ausgestoßen in hohen und besonders empfindlichen Atmosphärenschichten. Ein Kondensstreifen, der hinter dem Flugzeug hergezogen wird, verstärkt die Treibhauswirkung. Diese Menge wird nicht einmal binnen eines Jahres durch den Vergaser eines Autos befördert.<sup>270</sup> Nicht nur die Atmosphäre wird durch den wachsenden Flugverkehr belastet. Auch am Boden können weitere Folgen für Natur und Umwelt festgestellt werden.

---

<sup>268</sup> Iwand (2001) 311.

<sup>269</sup> Belz (2001) 327.

<sup>270</sup> Bernd Loppow, Öko. Beim explosionsartigen Wachstum des Tourismus kommt die Natur zunehmend unter die Räder. In: Die Zeit (Nr. 13, Hamburg 21.3.1997) 59.



Besonders hervorzuheben sind der erforderliche Flächenbedarf für Bodenanlagen, der steigende Wasserverbrauch, die dadurch benötigte Abwasserreinigung und die Entsorgung des anfallenden Abfalls.

Fluglärm und die spürbaren Auswirkungen der zahlreichen Überflüge im An- und Abflugsgebiet werden von der Bevölkerung als besonders störend empfunden. Während es Tausende Urlauber am Flughafen Wien gar nicht erwarten können, endlich ihr Urlaubsziel zu erreichen, klagen die Daheimgebliebenen über den Fluglärm. Auslöser der Anrainerproteste sind vor allem jene Jets, die Landeanflug über Wien fliegen. An einzelnen Tagen und bei speziellen Windverhältnissen donnern bis zu 300 Maschinen über Hietzing, Penzing, Rudolfsheim und Liesing. Insgesamt sind rund 300 000 Wiener vom Fluglärm betroffen.<sup>271</sup> Da die positiven Ergebnisse der letzten Jahre nur mit Hilfe einer langjährigen intensiven und erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen Wien und den gewählten politischen Vertretern der an den Flughafen angrenzenden Gemeinden zustande kommen, bemüht sich die Geschäftsleitung um eine gute Kooperation. So hat sich 1995 der Flughafen Wien im „Nachbarschaftsbeirat des Flughafen Wien“ auf freiwilliger Basis bereit erklärt, vom Fluglärm betroffene Anrainer einen finanziellen Zuschuss für den Einbau von Lärmschutzfenstern zu leisten. Jeder Flughafen-Anrainer, der noch keine Lärmschutzfenster mit einem Mindestschallschutz von 40 dB besitzt, kann über sein zuständiges Gemeindeamt um eine Förderung bei der Flughafen Wien AG ansuchen. Diese Aktion steht in keinem Zusammenhang mit der bereits 1972 freiwillig eingegangenen Verpflichtung der Flughafen Wien AG, für Häuser, welche einem äquivalenten Dauerschallpegel von 66 dB ausgesetzt sind, Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren. Diese Aktion soll zeigen, dass der Flughafen Wien bemüht ist, außerhalb seiner Verpflichtungen Akzente als guter Nachbar zu setzen.<sup>272</sup>

---

<sup>271</sup> Österreich (Wien 30.7.2007) 2.

<sup>272</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/1995) 5.

Ferntourismus birgt für die Einwohner der Reisedestinationen Chancen und Risiken. Man könnte meinen, dass vor allem in Entwicklungsländern der Ferntourismus eine bedeutende Rolle einnimmt. „*Ferntourismus bringt Geld und Arbeitsplätze in Regionen, die das dringend nötig haben*“.<sup>273</sup> Diese These muss jedoch kritisch hinterfragt werden. Einheimische Erzeugnisse und Handwerker werden von den großen internationalen Hotelketten weitgehend ignoriert. Ausländische Architekten errichten mit europäischen oder amerikanischen Rohstoffen die neuen Tourismusanlagen. Einheimische Betriebe erhalten fast keine Aufträge. Die einkommensstarken Arbeitsplätze im Management werden fast zu 100 Prozent von Europäern besetzt. Den einheimischen Arbeitskräften bleiben nur die schlecht bezahlten Service- und Reinigungsjobs im Gastgewerbe. Der Tourismus kann daher soziale Spannungen zwischen Gast und Gastgeber schüren und Ungleichheiten deutlich machen. Ohne wirkliche Absicht verletzen Touristen die einheimischen religiösen und moralischen Vorstellungen. Der Besucher verändert das Alltagsleben der Einheimischen. Strände sind nur noch für Hotelgäste zugänglich, traditionelle Wertgegenstände, die nicht für den touristischen Handel bestimmt sind, müssen unter finanziellen Druck schließlich verkauft. Vor allem auf Bali, in Indien und in Mittelamerika wird das echte Handwerk als Souvenir erstanden und in die Heimat mitgenommen.<sup>274</sup> Soziale Kontaktmöglichkeiten gibt es immer weniger. Die Reisenden wollen einerseits in den Hotels und in den Lokalen unter sich sein, andererseits sind die neuen Preise für Einheimische nicht bezahlbar. Durch den Drang der Touristen eine „echte“ Kultur zu erleben, werden oft die Grenzen der Intimität überschritten. Heimische Rituale und Zeremonien werden gefilmt und durch gruppentermingerechte Wiederholung entweiht. Traditionen und religiöse Einstellungen werden missachtet und modernisiert, um sie im Tourismus bestmöglich zu vermarkten. Der „Reichtum“ und der täglich vorgeführte Luxus der Gäste wird von der einheimischen Bevölkerung beneidet und weckt Sehnsüchte. Bettelei und Kriminalität ist die logische Konsequenz aus dieser sozialen Fehlentwicklung.

---

<sup>273</sup> Baumgartner (1998) 47.

<sup>274</sup> Ebd. 49.

Die Bewohner der Tourismusgebiete sehen ihre Zukunftsaussichten eher in den milden Gaben der Touristen, als in einer qualifizierten Schulbildung. Als Beispiel soll hier der Ort Goa in Indien angeführt werden. Mitte der 60er Jahre wird Goa von den „Hippie-Touristen“ entdeckt und bald zum Überwinterungsparadies zivilisationskranker Europäer. Der Geheimtipp der Rucksacktouristen bringt jedoch neue Sitten in den Ort. Der gewaltige Rauschgiftkonsum wird bald von den jungen Goanern kopiert, das Nacktbaden indischer Männer, das nach den in Goa herrschenden Moralvorstellungen absolut verpönt ist, wird zur neuen Touristenattraktion. Die einheimische Küche wird von Fladenbrot und Linseneintopf auf Müsli und Vollkornbrot umgestellt. Rasch wird Goa von den Charterreisenden entdeckt. Der Anteil der ausländischen Touristen steigt von 1990 bis zum Jahr 2001 um das Vierfache. Dieses Beispiel zeigt, wie der Missbrauch durch europäische Sitten eine ganze Landschaft zerstören kann.<sup>275</sup>

Seit Rio 1992 umfasst der Begriff der „Nachhaltigkeit“ nicht nur die ökonomische Balance, sondern eine viel komplexere Entwicklung, die die ökonomische, die sozio-kulturelle, gesellschaftliche, sowie die internationale oder globale Balance mit einschließt.<sup>276</sup> Unter ökonomischer Balance versteht man die unumstrittene Bedeutung des Ferntourismus im gesamten Wirtschaftsgefüge. Der finanzielle Gewinn aus der Reisebranche ist Garant für Wachstum und Entwicklung. Obwohl die Tourismusbranche die Umwelt weit weniger belastet als andere traditionelle Wirtschaftssektoren, wie zum Beispiel die Energiegewinnung durch Kohle oder die Stahlerzeugung, muss auch die Reisebranche ihren Beitrag zur Bekämpfung der Folgen der Klimaerwärmung beitragen. Die sozial-kulturelle, gesellschaftliche Balance ist am schwierigsten zu definieren. Im Mittelpunkt steht die „soziale Gerechtigkeit“. Arbeitsbedingungen, Ausbildung und Chancengerechtigkeit für Frauen in den bereisten Ländern müssen gleich sein. Reisen in ferne Länder und der dadurch entstehende große Devisenhandel entwickelt sich zu einem einflussreichen Wirtschaftszweig.

---

<sup>275</sup> Baumgartner (1998) 50.

<sup>276</sup> Iwand (2001) 318.

Ein globales Gleichgewicht zwischen ökonomischer und ökologischer Balance kann als Existenzgrundlage des Tourismus angesehen werden. Eine intakte Umwelt und ein gesundes Umfeld in den Urlaubsdestinationen ist die Voraussetzung für schöne Ferien.

## **5 Maßnahmen im Produktbereich, um die Attraktivität der Austrian Airlines Group für Passagiere zu steigern**

Fluggäste haben unterschiedliche Qualitätsansprüche an eine Flugreise. Die Erwartungen korrelieren mit dem Preis. Je niedriger der Preis des Tickets, desto geringer die Erwartungen. Eine Prioritätenliste reiht die Erwartungen eines Fluggastes:<sup>277</sup> An erster Stelle stehe Sicherheit und Pünktlichkeit, gefolgt von der Bequemlichkeit der Sitze. An vierter Stelle, nach Unterhaltung und Zeitvertreib, wird der Bereich Essen und Getränke angeführt.

Seit einigen Jahren wird das Unternehmen der heimischen Fluglinie mit der beinahe selben Strategie geführt. Aus dem Geschäftsbericht von Austrian Airlines kann man die Strategie entnehmen, die zum Erfolg führen soll. Auf sieben Säulen ist das Unternehmen aufgebaut :<sup>278</sup>

- Wertorientierung
- Fokussierung auf den operativen Bereich
- Kundenorientierung
- Marktstrategie
- Mitarbeiterorientierung
- Kommunikationsstrategie
- Allianzstrategie

Obwohl die Kaufkraft in den osteuropäischen EU-Staaten vergleichsweise gering ist, sagen Experten einen kräftigen Wachstumsschub zwischen den alten und den neuen EU-Ländern voraus.<sup>279</sup> Austrian Airlines sieht in der Erschließung der neuen Märkte die Zukunft für das Unternehmen. Daher nimmt die heimische Fluglinie an dem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften teil und versucht mit speziellen Strategien Konsumenten für sich zu gewinnen.

---

<sup>277</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (2/2004) 10.

<sup>278</sup> Geschäftsbericht Austrian Airlines AG. 2003 (2004) 6.

<sup>279</sup> Redl (2005) 51.

Austrian Airlines verfolgt eine sogenannte Sekundärmarktstrategie. Derzeit werden 48 östliche Städte mit 43 Zielen in Westeuropa über Wien bedient. Viele Fluggäste verwenden den Flughafen Wien als Umsteigeplatz für internationale Weiterreisen. Diese Märkte haben ein geringes Volumen, aber erzielen hohe Erträge und verzeichnen starkes Wachstum. Eine wertorientierte Strategie ist erfolgreich und steht in Kontrast zu den massenorientierten Low-Cost-Anbietern. Obwohl schon unzählige Billigfluggesellschaften in Wien vertreten sind, wird es noch lange dauern, bis ein Billigflieger nonstop auf Routen wie Lyon Rostow oder Krasnodar New York fliegen wird. Das macht die Strategie von Austrian Airlines weniger anfällig gegenüber billiger Konkurrenz.<sup>280</sup> Die Osteuropaspezialisierung generiert sich aus dem Vorteil der besonderen geopolitischen Lage und Neutralität Österreichs sowie dem Einfühlvermögen, die es der Austrian Airlines Group auch in Zeiten des Kalten Krieges ermöglicht, stabile Beziehungen zu den Nachbarstaaten hinter dem damaligen Eisernen Vorhang aufzubauen.<sup>281</sup> Die Austrian Airlines Group gilt seit Beginn der Firmengründung als Marktführer in osteuropäischen Ländern, da sie in zahlreichen Fällen die erste europäische Fluglinie ist, die bisher unbekannte Städte und Regionen zu ertragreichen Strecken entwickeln kann.<sup>282</sup>

Im Jahr 1958, dem ersten Betriebsjahr der Austrian Airlines wird bereits Warschau als erste Stadt in Osteuropa im Liniendienst angeflogen. 1959 folgen die Hauptstädte Bukarest, Moskau, Belgrad und Sofia.<sup>283</sup> Seit den frühen neunziger Jahren versucht Austrian Airlines die Strategie „Focus East“ mit allen Vorteilen intensiv auszunutzen und das im Osten erlangte Know-how einzusetzen.

---

<sup>280</sup> Flug Revue, Luft- und Raumfahrtaktivitäten in Deutschland, Österreich und der Schweiz (Stuttgart Juli 2007) 30.

<sup>281</sup> Redl (2005) 57.

<sup>282</sup> Christian Pöchlhammer, AUA: Rahmenbedingungen bleiben schwierig, In: Travel Industry Professional (Wien 20.9.2004) 6.

<sup>283</sup> <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Austrian/history/firstflights/>, abgerufen am 16.2.2008.

Kontinuierlich werden Frequenzen zu bestehenden Reisezielen erhöht und neue Destinationen angefliegen. Durch die EU-Erweiterung erwartet man sich größeren Einfluss in die Finanz- und Wirtschaftswelt der neu gewonnenen Regionen. Die Weiterentwicklung der „neuen EU-Staaten“ wird genau beobachtet. Viele Staaten und Gruppierungen sehen eine Chance die neuen Standorte mit globalisierten Wirtschaftsformen zu erschließen, um damit die Kaufkraft der neuen Mitgliederstaaten zu steigern und neue Kundenpotenziale zu generieren. Heute umfasst das Osteuropastreckennetz der Austrian Airlines Group insgesamt 48 Destinationen in 24 Ländern und gilt als Wachstumsmotor der österreichischen Fluggesellschaft.<sup>284</sup> Der Passagierzuwachs von 8,1 Prozent auf der Mittelstrecke im Januar 2008 bestätigt die Focus East Strategie.<sup>285</sup>

Auch in Zukunft soll diese Strategie weiter verfolgt werden. Ständig werden neue potentielle Destinationen in Osteuropa und in Zentralasien auf ihre Ertragsmöglichkeiten geprüft. Um Marktführer zu bleiben, die Position ausbauen und die Anforderungen der Konsumenten erfüllen zu können, wird engagiert versucht den Netzausbau in diesem Raum voranzutreiben. In den neuen Märkten kann erfolgreich operiert werden, wenn man als erste und einzige europäische Fluglinie die Destination anfliegt.

Austrian Airlines sieht sich als unabhängige, wettbewerbsorientierte Gruppe österreichischer Fluggesellschaften, die – durch konsequente Weiterentwicklung der Zentral- und Osteuropakompetenz und der Partnerschaften in der Star Alliance – für Qualität und Profitabilität steht.

---

<sup>284</sup> <http://www.aa.com/at/deu/Austrian/news/easterneurope/>, abgerufen am 16.2.2008.

<sup>285</sup> Verkehrs Ergebnis der Austrian Airlines Group Januar 2008, <http://www.aa.com/at/deu/Austrian/news/Press+Archive/default.htm?artGuid={E91E2EFB-1943-47D7-A87A-F852739D0D2F}>, abgerufen am 16.2.2008.

*„Wir wollen die bevorzugte Fluglinie der Geschäfts- und Touristkreisenden für Österreich und Zentral- und Osteuropa sein. Wir werden führend sein bei der Ausschöpfung der sich in diesem Raum bietenden Marktchancen. Wir entwickeln Wien zur effizientesten und wettbewerbsfähigsten Drehscheibe. Unsere Kerngeschäfte sind Passagier- und Frachtverkehr. Dabei stehen wir für höchste Servicequalität.“<sup>286</sup>*

Kundenzufriedenheit entwickelt sich zu einem bedeutenden Faktor. Das gewünschte Ziel soll pünktlich, schnell und bequem erreicht werden. Globale Airline Netzwerke ermöglichen dem Konsumenten sein gewünschtes Reiseziel am ökonomischsten zu erreichen. Mit dem Beitritt zu einer der größten Allianzen der Welt erhofft sich Austrian Airlines einen positiven Effekt für die eigenen Passagiere. Als Mitglied dieses Bündnisses werden ungefähr 360 Millionen Star Alliance-Passagiere weltweit von 280 000 Mitarbeitern betreut. Mit 2 400 Luftfahrzeugen werden täglich 17 000 Flüge in 160 Staaten durchgeführt.<sup>287</sup> Das Produkt der Allianzpartner ist vor allem für häufige Kunden interessant. Konsumenten von Star Alliance-Tickets besitzen die Möglichkeit Treueflugmeilen, sowie Punkte zu sammeln und bei allen teilnehmenden Airlines einzulösen.

Die Zeiten, in denen Passagiere mit hübsch eingepackten Mahlzeiten verwöhnt werden, sind lange vorbei. Sogar für Wasser muss der Gast bereits zahlen. Die Fluglinien müssen Kosten einsparen. Die Kerosinpreise sind hoch und die Konkurrenz ist groß. Austrian Airlines bietet daher zwei verschiedene Preisklassen an. Trotz wieder steigenden Treibstoffkosten werden Billigtickets angeboten. Der Kunde muss selber entscheiden, ob er günstig fliegen will oder die aufgewertete Premium Class genießen will.

---

<sup>286</sup> Geschäftsbericht Austrian Airlines AG. 2003 (2004) 1.

<sup>287</sup> <http://www.staralliance.com/de/travellers/index.html>, abgerufen am 15.2.2008.



Das Unternehmen kann nur durch positive interne Faktoren wachsen. Die vorgelegten Daten zeigen, dass im Laufe der Zeit sich gewisse Faktoren als besonders einflussreich auf den Kauf eines Flugtickets herausstellen. Markenpolitik nimmt stetig an Bedeutung zu.<sup>288</sup> Ein dynamischer, transparenter Markenauftritt soll dem Kunden die neue Vision vermitteln. Eine starke Marke kann auf Grund des zusätzlichen Wertes des Produkts teurer verkauft werden. Ein anspruchsvoller Konsument fordert günstige Ticketpreise, Pünktlichkeit, Flexibilität bei der Buchung, Mobilität, hohe Anzahl der Destinationen, hochwertiges Catering und besondere Fähigkeiten der Mitarbeiter. Das Ticket muss „online“ buchbar sein<sup>289</sup>, der Kunde will sich bei einem „Self-Check-in“-Automaten am Flughafen selber den Sitzplatz aussuchen, die Wartezeiten müssen kurz sein und der Flug selber soll durch Unterhaltung<sup>290</sup> und Sitzkomfort<sup>291</sup> wie „im Flug vergehen“. Vor allem vom „papierlosen Reisen“ erhoffen sich die Fluggesellschaften positive Effekte und Auswirkungen auf die Nachfrage von Flugreisen. Eine Flugreise ohne den lästigen Flugschein, ohne das wertvolle Papier, das man ja nicht verlieren darf und das zum Einchecken und schlussendlich zum Einsteigen ins Flugzeug berechtigt. Die Elektronik und moderne Technik machen es möglich. Ohne Ticket aus Papier, nur mit der eigenen Kreditkarte oder einem amtlichen Ausweis, kommt man, selbstverständlich nach erfolgter Reservierung und Bestätigung des Fluges bequem an sein Ziel. Diese zukunftsweisende Technologie soll dazu beitragen, Fliegen noch bequemer zu machen. Geschäftsreisende ohne Gepäck, die meist spät und abgehetzt zum Einchecken kommen, werden diesen Service zu schätzen wissen.

---

<sup>288</sup> Rüdiger Sterzenbach, Roland Conrady, „Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch (München/Wien 2003) 480.

<sup>289</sup> Compass, Mitarbeiterzeitung der Austrian Airlines Group, Corporate Communications (Hg.) (Wien Juni 2006): Am 3. Mai 2006 bestand auf dem Flug OS584 Altenrhein-Wien ein 100%iger ETIX (elektronisches, papierloses Ticket) Anteil. Alle 47 Passagiere dieses Fluges sind mit ETIX-Tickets gereist.

<sup>290</sup> Auf Langstreckenflügen in der Austrian Airlines Business Class: Wireless Internet-Anschluss, drahtloses Surfen im Internet.

<sup>291</sup> Ab Juli 2006 neue Liegesitze in der Business Class. Erweitertes Unterhaltungsprogramm.

Um alle Anforderungen des Konsumenten zu erfüllen, werden eigene Konzepte erarbeitet und die Servicequalität ständig verändert und verbessert. Lounge Zugang, übereinstimmende Flugpläne und Recht auf mehr Handgepäck ist vor allem für Geschäftsreisende besonders interessant. Mit ständigen Verbesserungen im Servicebereich wird die Qualität gesteigert. Auch die heimische Austrian Airlines versucht das Servicekonzept ständig zu verbessern. Austrian Airlines führt auf Langstreckenflügen in der Business-Class einen restaurantähnlichen Servicestil mit Haubenmenüs von österreichischen Topgastronomen ein.<sup>292</sup> Flugbegleiter werden zu Bordsommeliers ausgebildet und ein mitfliegender Koch ist für die Fertigstellung und die Präsentation der Bordmenüs verantwortlich. An Bord werden Käsespezialitäten, wie im Haubenrestaurant, vom Käsewagen abgeboten, wobei für jeden Fluggast eine individuelle Auswahl zusammengestellt wird. Zur Auswahl stehen 11 typisch österreichische Kaffee Kreationen, vom „Verlängerten“ bis zum „Wiener Fiaker“.<sup>293</sup> Auch in der billigeren Economy Class wird das Service verbessert. Eine Zeit lang verfolgt man den Weg eines fliegenden Restaurants. Für warme Snacks und kalte Getränke muss der Kunden an Bord extra bezahlen. Im Rahmen der Qualitätsoffensive kehrt Austrian Airlines dieser Strategie den Rücken zu, da mehr Kundenzufriedenheit durch kostenlose Mahlzeiten und Getränke an Bord erzielt werden kann. Mit Verbesserungen der Produkte will sich das Unternehmen in diesem hart umkämpften Segment hervorheben.

Nicht nur der Flug, sondern auch der Aufenthalt und die Wartezeiten am Flughafen sollen wieder zum Erlebnis werden. Es werden mehr und bessere Wartezonen, mehr Shops, Restaurants und Bars angeboten.

Mit Ankunft der Düsenjets beginnt Ende der 1950er Jahre in der Passagierluftfahrt nicht nur in technologischer, sondern auch in gestalterischer Hinsicht ein neues Zeitalter. Fluggesellschaften gehören damals weltweit zu den ersten Unternehmen, die eigene Corporate-Design-Programme entwickeln,

---

<sup>292</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (1/2000) 7.

<sup>293</sup> Kurier (Wien 27.8.2006) 48.

um ihre Außendarstellungen zu vereinheitlichen und sich damit von ihrer Konkurrenz abzuheben.<sup>294</sup> Neue Firmenlogos und Unternehmensfarben entwickeln sich zu markanten Unterscheidungsmerkmalen der Airlines. Firmen, die im Fluggeschäft tätig sind, müssen sich innovativ zeigen und sich dem Markt anpassen. Design und Auftreten in der Öffentlichkeit spielen eine bedeutende Rolle. Viele Modedesigner sind für Fluggesellschaften tätig. Airlines sind durch die häufigen Veränderungen lukrative Auftraggeber geworden. Die Vorgaben des Corporate Designs betreffen neben den Uniformen des Personals auch Industriedesign und Innenarchitektur. Individuell gestaltete Passagierkabinen, die Inneneinrichtung der Stadtbüros und der Auftritt der Airlines am Flughafen entwickeln sich nun zu einem wichtigen Bestandteil der Selbstdarstellung. Die Ursachen für die wachsende Bedeutung der Erscheinungsbilder der Airlines liegen sowohl im technischen Fortschritt als auch in daraus resultierenden neuen ökonomischen und soziokulturellen Zusammenhängen. Der Wandel ihres Corporate Designs erscheint damit gleichsam als Spiegel genereller Entwicklungen im zivilen Luftverkehr.<sup>295</sup>

In den 1960er Jahren, als das Verkehrsmittel Flugzeug zum Inbegriff eines kosmopolitischen und glamourösen Daseins wird und das „goldene Zeitalter“ des Airline-Designs anbricht, sind die Verbindung zu Industriedesignern und zur Modeindustrie sehr stark. Es werden Uniformen entwickelt, die auch auf dem Laufsteg eine gute Figur machen. Die nüchternen Uniformschnitte im Business Look, die heute wieder vorherrschen, zeugen nicht nur vom Wandel des Selbstverständnisses der Flugbegleiterinnen, sondern auch von dem der ganzen Branche, deren Dienstleistungsangebot heute für fast jeden erschwinglich ist.<sup>296</sup>

1995 wird zum ersten Mal mit Hilfe einer weltweit renommierten Werbeagentur ein neues Design für die heimische Austrian Airlines vorgestellt. Die wachsende Bedeutung von Corporate Identity wird erkannt.

---

<sup>294</sup> Alexander von Vegesack, Jochen Eisenbrand (Hg.), *Airworld. Design und Architektur für die Flugreise* (Weil am Rhein 2004) 145.

<sup>295</sup> Ebd.

<sup>296</sup> Ebd. 8.



**Abb. 17: Austrian Airlines Corporate Identity 1995.**<sup>297</sup>

Das ganzheitliche Konzept weicht deutlich vom bisherigen Erscheinungsbild ab. Die neue Ausrichtung ist klar definiert:<sup>298</sup> Das neue Logo besteht aus drei Elementen.<sup>299</sup> Der Schriftzug „Austrian Airlines“, das rote Pfeilsymbol und die blau-grün verlaufende Farblinie sind Teil der neuen Identität. Mit dem neuen Logo wird der Bezug zum Heimatland Österreich verdeutlicht. Austrian Airlines ist die Fluglinie Österreichs, ist der österreichische Flag-Carrier. Auf der Heckflosse wird das Rot-Weiß-Rot beibehalten und um das dynamische Pfeilsymbol ergänzt. Die neue Farbpalette verbindet die Landesfarben Rot-Weiß-Rot mit den Farben von Österreichs Landschaft. Mit dem Grün der Wälder und Wiesen, mit dem Blau der Flüsse und Seen.

---

<sup>297</sup> Abbildung aus: [http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo\\_nr=1138&prev\\_id=0899739&next\\_id=0899560](http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo_nr=1138&prev_id=0899739&next_id=0899560), abgerufen am 20.3.2008.

<sup>298</sup> Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (4/1995) 5.

<sup>299</sup> [http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo\\_nr=1138&prev\\_id=0899739&next\\_id=0899560](http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo_nr=1138&prev_id=0899739&next_id=0899560), abgerufen am 20.3.2008.

Diese Farben werden noch ergänzt um:

- das Weiß, das Österreichs Berge und Gletscher und den Schnee versinnbildlicht
- das metallische Silber, das die Hochtechnologie der modernen Flugzeug-Flotte repräsentiert und
- das Anthrazitgrau für Schriften als Kontrast zum hellen Weiß.

Durch die Möglichkeit der Wahl des Produkts gewinnt das Corporate Design an Bedeutung. Mit dem neuen Design sollen die Vorzüge des Unternehmens dem Konsumenten präsentiert werden und so die Entscheidung erleichtern. Mit der neuen Firmenidentität will Austrian Airlines traditionelle österreichische Gastfreundlichkeit und Kultur mit der Dynamik der führenden Technologie in der modernen Luftfahrt verbinden. Das weltweit bekannte rote Pfeilsymbol wird bewusst aus der bestehenden Identity übernommen. Der rote Pfeil stellt ein kontinuierliches Element in der Entwicklung des Unternehmens dar. Ausländischen Fluggästen soll an Bord ein Eindruck vom modernen Österreich vermittelt werden. Österreicher sollen sich hingegen an Bord „zu Hause“ fühlen. Ziel ist es, Eleganz und eine besondere Atmosphäre im Stil bester österreichischer Gastlichkeit zu schaffen. Dementsprechend werden Farben und Materialien für Sitzbezüge, Vorhänge, Decken und Headrest-Covers mit Liebe zum Detail aufeinander abgestimmt. Auch ein neues Service-Konzept mit neuem Geschirr und neuen Uniformen der Mitarbeiter am Boden und an Bord sind weitere Elemente des Auftretens. Um die erste Wahl im Luftverkehr von und nach Österreich zu sein und ein einheitliches Produkt anbieten zu können, werden nicht nur die Flugzeuge, sondern auch am Boden, auf Flughäfen, in Lounges und in Stadtbüros die neuen Elemente der Corporate Identity eingeführt.

2003 modernisiert Austrian Airlines ein weiteres Mal das Design des Firmenlogos und stellt eine leicht veränderte Uniform<sup>300</sup> der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im sogenannten „Corporate Design“ vor.

---

<sup>300</sup> Die Uniform wird von der österreichischen Designerin Sabine Kreuzspiegel entworfen.

Mit dem Übergang der Namen von „Austrian Airlines“ zu „Austrian“ bzw. von „Tyrolean Airways“ zu „Austrian Arrows“ wird ein einfacheres und frisches Image geschaffen. Nach außen soll die Progressivität des Unternehmens ausstrahlt werden. Austrian Airlines wollen neuen Schwung ins Airline Business bringen. Der rote Pfeil ist jetzt stärker geschwungen und seine dynamische Form erinnert an ein startendes Flugzeug. Tradition und Aufbruchstimmung ergänzen einander im neuen Erscheinungsbild ideal.<sup>301</sup> Das kraftvolle Rot auf Weiß ist eine betonte Referenz zu Österreich. Das weiterentwickelte Logo weckt dabei über das Fliegen hinaus Assoziationen in Richtung Freiheit, Leichtigkeit und frische Ideen. Man will ein emotional abgerundetes Markenerlebnis schaffen. Die nationale Airline transportiert österreichische Werte und repräsentiert unser Land in der ganzen Welt. Herzliche österreichische Gastfreundschaft ist Kernpunkt der Austrian Airlines Differenzierung zu anderen Airlines, wobei Zuverlässigkeit, Sicherheit und aufmerksamer, persönlicher Service eine Selbstverständlichkeit sind<sup>302</sup>. Der Pfeil und das Wort Austrian sind das gemeinsame Kennzeichen der Austrian Airlines Group.<sup>303</sup>



**Abb. 18: Neues Austrian Airlines Firmenlogo 2003.**<sup>304</sup>

---

<sup>301</sup> <https://www.one-intra.net/C13/C7/Logo%20Service/default.aspx> (Austrian Airlines Mitarbeiter Homepage), abgerufen am 1.6.2006.

<sup>302</sup> <https://www.one-intra.net/C14/Strategie/default.aspx> (Austrian Airlines Mitarbeiter Homepage), abgerufen 1.6.2006.

<sup>303</sup> Austrian Airlines Group Geschäftsbericht AG. 2003 (2004) 23.

<sup>304</sup> Abbildung aus: [www.aua.com](http://www.aua.com), abgerufen am 20.3.2008.

## **6 Zukunftsaussichten und Schlussfolgerungen für den Luftverkehr**

Über 100 Jahre liegt der erste Motorflug der Brüder Wright zurück. Ein Jahrhundert, in dem sich die Luftfahrt nicht nur als Vorreiter zahlreicher technischer Entwicklung profilieren kann. Sozialpolitische Erneuerungen, Änderungen der wirtschaftspolitischen Konzeptionen und stabilitätsfördernden staatliche Maßnahmen bewirken eine Veränderung im Reiseverhalten der österreichischen Urlauber. Österreich entwickelt sich, dank wirtschaftlichem Erfolg und hoher sozialer Stabilität, zu einem wohlhabenden Staat und befindet sich mit seinen überdurchschnittlich hohen Wachstumsraten der Nachkriegszeit auf der Überholspur. Der Nach- bzw. Aufholprozess wird ab 1968 durch die Jahre des Ölpreisschocks gebremst. Österreich geht wieder zum „normalen“ langsameren Wachstumstempo mit geringeren Zuwächsen über. Reisen entwickelt sich trotzdem zu einem echten Konsumgut. Ein gesichertes Wirtschaftswachstum und Produktivitätszuwächse ermöglichen den Österreichern wachsende Einkommen, die einen entsprechenden Lebensstandard und ein nahezu sorgloses Konsumverhalten ermöglichen. Wie bei Lebensmitteln oder anderen Konsumgütern kann der Verbraucher selbst aus einer Vielzahl von unterschiedlichen Produkten auswählen.

Der erste Linienflug am 31. März 1958, vor 50 Jahren, nach London bedeutet 50 Jahre erfolgreiche österreichische Zivilluftfahrt. Urlaubs- bzw. Geschäftsreisende profitieren maßgeblich von der technologischen Entwicklung der Fluggeräte und von dem in den vergangenen Jahren immer intensiver werdenden Wettbewerb. Flugzeuge entwickeln sich zu alltäglichen Massenverkehrsmitteln. Eine deutliche Veränderung im Reiseverhalten der Österreicher ist feststellbar. Günstige Flugtickets ermöglichen, auch wenn nur für ein verlängertes Wochenende, ein häufigeres Verreisen mit dem Flugzeug ins Ausland. Das Reiseverhalten und die Möglichkeiten der Konsumenten ändern sich.

Die Luftverkehrsbranche ist heute mehr denn je ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Gleichzeitig hat sich in den letzten Jahrzehnten der Wettbewerb zusehends verschärft und die Rahmenbedingungen ändern sich laufend. Vor diesem Hintergrund ist ein Ausblick auf die nächsten Jahre und Jahrzehnte nur schwer abschätzbar.

Wie sieht das Reiseverhalten in fünf oder zehn Jahren aus? Wie werden künftig technische Entwicklungen das Erlebnis „Fliegen“ beeinflussen? Welche gesellschaftlichen, soziologischen, demografischen und welche Konsumtrends kommen auf uns zu? Welches Dienstleistungsangebot und welche Produktinnovationen können künftig die Erwartungen der Konsumenten erfüllen? Wie beeinflussen Alleinerzieherinnen, Klimawandel, die Angst vor Datenmissbrauch, eine Steuerreform oder neue Medien das Kunden- und Reiseverhalten?

Wir schreiben das Jahr 2020: Wir sind ärmer, älter und ängstlicher geworden, die Technologien schneller, besser und billiger. Bis jetzt sind Europa und Amerika die mit Abstand größten Luftverkehrsmärkte der Welt. Ein ungebremstes Wirtschaftswachstum und die hohen Einwohnerzahlen werden besonders in China und Indien zu einem Nachfrageboom für Flugreisen führen. Reichtum und Macht verlagern sich in den Osten. Vor allem in Europa bilden die „Alten“ die Mehrheit, Kinder, Junge, Freizeit und die Naturressourcen sind knapp. In China ist man bereits damit beschäftigt die Infrastruktur auf die neuen Herausforderungen einzurichten. Ähnlich wie in Europa buhlen in Asien zahlreiche Fluglinien um die Gunst der Passagiere. Die Bevölkerung wird in Zukunft länger arbeiten müssen, die Einkommen stagnieren, die politischen Unsicherheiten nehmen zu und Gesundheit entwickelt sich zum wichtigsten Gut im menschlichen Leben. Werden die Menschen angesichts dieser Aussichten überhaupt noch verreisen? In Europa ist in den nächsten Jahren ein Konsolidierungsprozess zu erwarten. Viele Unternehmen nutzen Zukunftsforschung. Um sich in der Zukunft erfolgreich differenzieren und den Verbraucher auch 2015 „begeistern“ zu können, werden die gesellschaftlichen, soziologischen, wirtschaftlichen, technischen und



ökologischen Rahmenbedingungen analysiert. Bereits jetzt gruppiert sich die europäische Luftfahrt um drei große Fluggesellschaften. Air France, British Airways und Lufthansa werden den Luftverkehrmarkt in den kommenden Jahren prägen. Darüber hinaus können sich kleinere Fluglinien wie etwa die heimische Austrian Airlines Group erfolgreich in Marktnischen behaupten. Der Wettbewerb wird sich aber auch in diesen Marktnischen verschärfen. So wird etwa die AUA laufend gefordert sein, neuen Destinationen im Osten des Kontinents zu erschließen. Die wirtschaftlichen Zwänge und ein striktes Subventionsverbot seitens der Europäischen Union werden mittelfristig zum Verschwinden der einen oder anderen Traditionsfluglinien führen. Tradition alleine ist für ein erfolgreiches Geschäftsmodell längst nicht mehr ausreichend. Auch die Billigfluglinien müssen mit einer Konsolidierungsphase rechnen. Die günstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen im Billigflugsegment sind endgültig vorbei. Längst haben die traditionellen Fluggesellschaften ihre wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst und effektive Gegenstrategien zu den Billigfluggesellschaften entwickelt. Anstatt Neugründungen von Low Cost Fluglinien hört man in den Schlagzeilen viel mehr von Zusammenschlüssen und der Ankündigung von Streckeneinstellungen. Der wirtschaftliche Ausleseprozess wird dazu führen, dass nur Fluglinien mit einer dicken Kapitaldecke den scharfen Wettbewerb bestehen werden. Durch mehrere Ursachen wird die Bedeutung des Luftverkehrs weiter zunehmen. Der Wettbewerb der globalen Systeme wird im Vordergrund stehen.

Es zeigt sich, wie bedeutend ein Zentralflughafen für die jeweiligen Wirtschaftsstandort ist. Die Polarisierung der Airline-Produkte zu sehr billigen Angeboten, die Auswirkungen auf Tourismus, Geschäftsreiseverkehr und Luftfracht sind weitere Faktoren. Neue Flugzeugentwicklungen, wie die Airbus A380 oder die kleinere A350 und die Boing 787 bestimmen die Entwicklung der Luftfahrtbranche mit.

Auch die weiter steigende Umweltsensibilität ist Kernpunkt der Veränderung im Rahmen eines konstanten Luftfahrtmarktes. Veränderungen des Reiseverhaltens werden die Zukunft der Luftfahrt maßgeblich mitbestimmen. „*Die Unterschiede zwischen Reich und Arm werden auf keinem Markt deutlicher ausgeprägt sein.*“<sup>305</sup> Die verarmende Bevölkerung Europas und die neue asiatische Mittelklasse treffen einander dann zum Diskontpreis in Mega-Ferienresorts am Mittelmeer, am Arabischen Golf, in China oder in Brasilien. Der Kampf der billigen Pauschalangebote wird härter werden. Einkommen steigen nicht mehr und die Urlauber sind gezwungen auf Billigflüge und saisonale Hits zurückzugreifen. Große Landreserven und gute Verkehrsverbindungen ermöglichen Hotelanlagen mit industriell gefertigten Ferieninhalten. Die Preisspirale dreht sich immer schneller nach unten. Die Technologien werden dabei immer schneller. Internet-User wählen die schnellsten Suchmaschinen und können fast alles vergleichen. Für wenig Geld können Konsumenten Entspannung, Action, eine gute Atmosphäre, Spaß und Jugendlichkeit erwerben.

„Reisen“ bleibt ein prestigeträchtiges Differenzierungsmerkmal zwischen Armen und Reichen. Absolute Exklusivität und totaler Schutz der Privatsphäre um jeden Preis wird gefordert. Personalisierter Service und stilvolle Betreuung bis ins letzte Detail sind dabei die Schlüsselbegriffe. Verkehrsstaus sind 2020 die Pest des Reisens, auf den Strassen wie auf den Airports. Reisen wird zur Tortur des Nervenkostüms. Wer es sich leisten kann bewegt sich auf der „Fast Lane“ auf dem Flughafen. Der Weg führt durch die großzügigen Duty-Free-Bereiche, in die exklusiven Wartelungen direkt in die First Class des Flugzeuges.

Um den Erwartungen der unterschiedlichen Konsumentenvorstellungen gerecht zu werden, entwickeln Wissenschaftler völlig neue Konzepte und experimentieren mit sogenannten Blended Wing Bodies.

---

<sup>305</sup> David Bosshart, In: Die Presse-Reisebeilage (Wien 18.3.2006) 4.

Deren Rumpf geht fließend in die Flügel über, sorgt dank seiner Form für zusätzlichen Auftrieb und soll mehr Passagiere fassen als jedes andere Flugzeug.<sup>306</sup> Davon erhoffen sich die Forscher wesentlich niedrigere Betriebskosten pro Kilometer und Passagier. Sollten sich diese Blended Wing Bodies in zwanzig oder dreißig Jahren durchsetzen, wäre das wohl das Ende des Flugzeugs, wie wir es kennen.

---

<sup>306</sup> von Vegesack, Eisenbrand (2004) 8.

## 7 Anhang

### 7.1 Quellen

- Austrian Airlines Group AG. (Hg.), Austrian Airlines Geschäftsberichte 1958-2006.
- Ewald *Bartunek*, Haushaltsreisen, Ergebnisse des Mikrozensus Dezember 1972. In: Statistische Nachrichten 29 NF/11: 722-724; 29 NF/12: 799-804, 30 NF/2: 131-134 (Wien 1973).
- Ingrid *Bayer*, Entwicklung des PKW-Bestands in Wien 1971 bis 1978. In: Mitteilungen aus Statistik und Verwaltung der Stadt Wien 3 (Wien 1980).
- IPT/IVT: Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (München 1991).
- Flug Magazin, Österreichischer Luftfahrtverband (Wien-Flughafen 2/1988, 1/1993, 1/1995, 2/1998, 2/1999, 1/2000, 1/2002, 3/2004, 1/2005).
- Flughafen Wien AG. (Hg.), Geschäftsberichte 1958-2005.
- Flughafen Wien AG. (Hg.), Geschäftsbericht Flughafen Wien AG. 2005 (Wien 2006).
- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Zivilluftfahrt in Österreich 1955-1959. Beiträge zur österreichischen Statistik (56.Heft, Wien 1960).
- Österreichisches Statistische Zentralamt (Hg.), Urlaubsreisen. Analyse von Haushaltsdaten 1969 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1972).
- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1972 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1975).
- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1981 (Beiträge zur österreichischen Statistik, Heft 699 Wien 1983).
- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Personen- und Haushaltseinkommen von unselbstständig Beschäftigten. Ergebnisse des Mikrozensus Juni 1983 (Wien 1984).

- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1990 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1992).
- Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1996 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1998).
- Tourismusanalyse des Instituts für Freizeit- und Tourismusforschung (Wien 2006).

## 7.2 Literaturverzeichnis

- Anton *Amann*, Konsumverhalten Jugendlicher (Wien 1989).
- Jürgen *Armbruster*, Flugverkehr und Umwelt (Berlin 1996).
- Karl *Bachinger*, Hildegard Hemetsberger-Koller, Herbert Matis, Grundriss der österreichischen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte von 1848 bis zur Gegenwart (Wien 1994).
- Frank-Martin *Belz*, Denkanstöße zum nachhaltigen Konsum im Bedarfsfeld Mobilität: Ansatzpunkte einer normativ-reflexiven Konsumethik (Frankfurt am Main 2001).
- Ludwig *Bölkow*: Ein Jahrhundert Flugzeuge: Geschichte und Technik des Fliegens (Düsseldorf 1990).
- Susanne *Breuss*, Franz X. Eder (Hg.), Konsumieren in Österreich 19. und 20. Jahrhundert (Wien 2006).
- Alois *Brusatti*, 100 Jahre österreichische Fremdenverkehr 1984-1984 (Wien 1985).
- Felix *Butschek*, Der österreichische Arbeitsmarkt- von der Industrialisierung bis zur Gegenwart (Stuttgart 1992).
- Piotr *Dobrowolski*, Ursula Schleich, Klimakiller Nummer 1, Magazin für Müllvermeidung (Graz 1996).
- Franz X. *Eder*, Peter Eigner, Andreas Resch, Andreas Weigl, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Einführungstexte zur Sozial-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte (Wien 2003).

- Hans *Eder*, Österreich 1945- 1995. Gesellschaft, Politik, Kultur (Wien 1995).
- Peter *Eigner*, Andrea Helige (Hg.), Österreichische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, 175 Jahre Wiener Städtische Versicherung (Wien 1999).
- Adolf *Ezsol*, Berichte über den Flughafen- Wien, Kurze Chronik des Flughafen Wien-Schwechat (Österreichisches Luftfahrt-Archiv Wien).
- Antje *Flade*, Günter Lohmann, Elisabeth Kaindl, Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr (Darmstadt 2000).
- Fliegen- Vom Propeller zum Düsenantrieb. Verkehrsflugzeuge- Entwicklung und Grenzen (Klagenfurt 1995).
- Ernst *Hanisch*, Der lange Schatten des Staates. Österreichische Gesellschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert (Wien 1994).
- Heinz-Gerhard *Haupt*, Konsum und Handel, Europa im 19. und 20. Jahrhundert (Frankfurt am Main 2003).
- Martin G. *Joppien*, Strategisches Airline-Management. Berner betriebswirtschaftliche Schriften Band 31 (Bern 2003).
- Reinhard *Keimel*, Flugzeuge. Die Flugzeuge der ÖLAG (Wien 1983).
- Wolfram *Lenotti*, Ein Traum vom Fliegen- 200 Jahre Luftfahrt in Österreich (Wien 1982).
- Gero *Löwe*, Alexander Friedrich, Sylvia Stockhammer, Isabelle Steinbrecher, Strategien im Airlinebereich. Kann SkyEurope seine beherrschende Position im Osten halten und sich gegen die Konkurrenz behaupten (Seminararbeit Wirtschaftsuniversität Wien WS 2005/2006).
- Mensch-Umwelt-Verkehr. Das Österreichische Gesamtverkehrskonzept 1991, Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Hg.) (Wien 1991).
- Heinrich *Mensen*, Handbuch der Luftfahrt (Berlin 2003).
- David *Mondey*, The Encyclopedia of the World's Civil Aircraft (London 1981).
- Karl *Morgenstern*, Dietmar Plath, Airbus A330/A340 (Stuttgart 1996).

- Wolfgang *Sachs*, Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche (Reinbek 1990).
- Roman *Sandgruber*, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Wien 1995).
- Eberhard *Schmidt*, Handbuch Airlinemanagement (München/Wien 2000).
- Werner *Schnabl*, Dieter Lohse, Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Straßenverkehrsplanung (Berlin 1980).
- Ulf *Schrader*, Ursula Hansen (Hg.), Nachhaltiger Konsum-Forschung und Praxis im Dialog, Leerformel oder Leitprinzip (Frankfurt am Main 2001).
- Hans *Seidel*, Österreichs Wirtschaft und Wirtschaftspolitik nach dem 2. Weltkrieg (Wien 2005).
- Stephen *Shaw*, Airline Marketing and Management (Aldershot England 2004).
- Reinhard *Sieder*, Heinz Steinert, Emmerich Tálós (Hg.), Österreich 1945-1995. Gesellschaft. Politik. Kultur. (Wien 1995).
- Rüdiger *Sterzenbach*, Roland Conrady, "Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch (München/Wien 2003).
- Werner *Redl*, „Focus East“- Nachhaltige Strategien der Austrian Airlines Group (Dipl.-Arb., Wirtschaftsuniversität Wien 2005).
- Alexander von *Vegesack*, Jochen Eisenbrand (Hg.), Airworld. Design und Architektur für die Flugreise (Weil am Rhein 2004).
- Frederic *Vester*, Crashtest Mobilität. Die Zukunft des Verkehrs (München 1995).
- Fritz *Weber* (Hg.), Austro-Keynesianismus in Theorie und Praxis (Wien 1993).

### **7.3 Zeitungsartikel, Fachzeitschriften & Pressemitteilungen**

- Aero International, das Magazin der Zivilluftfahrt (Hamburg 3/2008).
- Air Berlin, Flugplan (Berlin Mai-Oktober 2006).

- Austrian Airlines (Hg.), Austrian Airlines Collection. Das neue Erscheinungsbild (Wien 1995).
- Austrian Airlines (Hg.), Guten Flug. Der Austrian Airlines Reiseplaner (Wien 1982).
- Wilfrid *Bach*, Stefan Gößling, Ferntourismus und seine Auswirkungen-das Beispiel Sri Lanka, In: Spektrum der Wissenschaft (Heidelberg 8/1996).
- Christian *Baumgartner*, Soziale Folgen des Flugtourismus für Reisende und Bereiste, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998).
- David *Bosshart*, In: Tageszeitung Die Presse- Reisebeilage (Wien 18.3.2006).
- Die Top 10 Sommerziele, Wirtschaftsmagazin Format (Wien 33/2006).
- Compass, Mitarbeiterzeitung der Austrian Airlines Group, Corporate Communications (Hg.) (Wien 6/2006).
- Der Standard (Wien 22.8.2006).
- Bernhard *Felderer*, IHS (Wiener Institut für Höhere Studien) In: Tageszeitung Die Presse (Wien 18.7.2006).
- Volker *Fleischhacker*, In welchem Ausmaß sind die aktuellen Flugpreise tatsächlich an der Krise der österreichischen Tourismuswirtschaft schuld?, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998).
- Flug Revue, Luft- und Raumfahrtaktivitäten in Deutschland, Österreich und der Schweiz (Stuttgart 7/2007).
- Flughafen Wien als Wirtschaftsmotor, Tageszeitung Die Kronen Zeitung (Wien 10.10.2007).
- Eckart *Herrmann*, Einführung: Die direkten Umweltfolgen sind nicht alles, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998).



- Ela *Hornung*, Sie sind das Glück, sie sind die Göttin. Glück und Arbeit in bürgerlichen Hauswirtschaftsratgebern. In: Familie, Arbeitsplatz oder Ort des Glücks? Historische Schnitte ins Private (Wien 1990).
- Wolf Michael *Iwand*, Ferntourismus- Risiko oder Chance für eine nachhaltige Entwicklung? In: Ulf Schrader, Ursula Hansen (Hg.), Nachhaltiger Konsum. Forschung und Praxis im Dialog (Frankfurt am Main 2001).
- Gernot *Jung*, Brigitta Richter, Shopping City Süd. Im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichem Erfolg und Konfliktpotential. In: Raum und Ordnung 1.
- Kurier (Wien 15.8.2006).
- Kurier (Wien 27.8.2006).
- Bernd *Loppow*, Öko. Beim explosionsartigen Wachstum des Tourismus kommt die Natur zunehmend unter die Räder. In: Wochenzeitung Die Zeit (Nr. 13, Hamburg 21.3.1997).
- Hans *Magenschab*, 50 Jahre/years Austrian, In: Skylines, Das Bordmagazin der Austrian Airlines Group (Wien März/April 2008).
- Christian *Neuhold*, Der Sonne entgegen, In: News Wochenmagazin (Wien 49/96).
- Noch nie waren so viele Österreicher auf Reisen, In: Die Presse (Wien 23.2.2007).
- Österreich (Wien 30..7.2007).
- Christian *Pöchhacker*, AUA: Rahmenbedingungen bleiben schwierig, In: Travel Industry Professional (Wien 20.September 2004).
- Reisebeilage, Die Zeit (Nr. 43, Hamburg 18.10.1996).
- Reisebeilage, Die Zeit (Nr. 50, Hamburg 6.12.1996).
- Resümée und Forderungen der Österreichischen Gesellschaft für Ökologie, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998).

- Julia *Schaaf*, Konsum ist geil und verbessert die Welt, In: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (Frankfurt 7.10.2007).
- Karl Otto *Schallaböck*, Flugverkehr und Klima. Zur Bedeutung des Flugverkehrs im klimapolitischen Verkehrsdiskurs, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998).
- Josef Michael *Schopf*, Der Boom im Flugtourismus als Ausdruck einer verzerrten Kostenstruktur: Fehler und Defizite der Verkehrspolitik und ihre (Umwelt-) Folgen, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998).
- Spritpreise rasen auf Rekord zu, In: Der Standard (Wien 20.10.2007).
- Tageszeitung für Wien und Amtsblatt für die Republik Österreich Wiener Zeitung (Wien 18.8.2006).
- VCÖ-Pressedienst (Wien 28.3.1995, 17/95).
- Wirtschaftsmagazin Format (Wien 30/2007).

## 7.4 Internet

- [http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo\\_nr=1138&prev\\_id=0899739&next\\_id=0899560](http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo_nr=1138&prev_id=0899739&next_id=0899560), abgerufen am 20.3.2008.
- <http://www.aua.com/at/deu/Austrian/Fleet/>, abgerufen am 20.3.2008.
- <http://www.aua.com/at/deu/Austrian/news/easterneurope/>, abgerufen am 16.2.2008.
- <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Austrian/history/50/>, abgerufen am 14.2.2008.
- <http://www.aua.com/at/deu/Austrian/news/Press+Archive/default.htm?artGuid={E91E2EFB-1943-47D7-A87A-F852739D0D2F}>, abgerufen am 16.2.2008.

- <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Investor/Company/History/>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Austrian/history/firstflights/>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://www.austrianairlines.co.at/deu/Austrian/history/firstflights/>, abgerufen am 16.2.2008.
- <http://www.cityairporttrain.com/flashon/>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Fordismus>, abgerufen am 1.11.2007.
- <http://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96krise>, abgerufen am 1.11.2007.
- [http://de.wikipedia.org/wiki/Deficit\\_spending](http://de.wikipedia.org/wiki/Deficit_spending), abgerufen am 7.11.2007.
- [http://de.wikipedia.org/wiki/International\\_Civil\\_Aviation\\_Organization](http://de.wikipedia.org/wiki/International_Civil_Aviation_Organization), abgerufen am 12.11.2007.
- <http://www.dnr.de/publikationen/news/docs/Leitlinien%20Energiepolitik%2011.11.041.pdf>, abgerufen am 20.3.2008.
- <http://www.eurasischesmagazin.de/artikel/?artikelID=20060105>, abgerufen am 27.7.2006.
- [http://findarticles.com/p/articles/mi\\_m0CWU/is\\_2002\\_April\\_9/ai\\_84597214](http://findarticles.com/p/articles/mi_m0CWU/is_2002_April_9/ai_84597214), abgerufen am 28.3.2008.
- <http://www.flughafen-wien.at/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&content-id=1148033735689&reserve-mode=active>, abgerufen am 21.8.2006.
- <http://www.luftrecht-online.de/regelwerke/pdf/2408.pdf>, abgerufen am 1.3.2008.
- <https://www.one-intra.net/C13/C7/Logo%20Service/default.aspx> (Austrian Airlines Mitarbeiter Homepage), abgerufen am 1.6.2006.
- <http://www.ryanair.com/site/DE/about.php?page=About&culture=DE&pos=HEAD>, abgerufen am 29.2.2008.
- <http://www.shares-online.de/olpreis-aktuell-roholpreis-chart/>, abgerufen am 28.3.2008.
- <http://www1.skyeurope.com/DE/Default.aspx?CatID=43>, abgerufen am 16.2.2008.
- [http://www1.skyeurope.com/DE/Documents/Q4\\_2007\\_Final\\_YTD\\_Presentation\\_GER.pdf](http://www1.skyeurope.com/DE/Documents/Q4_2007_Final_YTD_Presentation_GER.pdf), abgerufen am 16.2.2008.

- <http://www.staralliance.com/de/meta/airlines/OS.html>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://www.staralliance.com/de/travellers/index.html>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&content-id=1162293037703&j-dummy=active&reserve-mode=active>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://www.viennaairport.com/jart/prj3/via/website.jart?rel=de&content-id=1198141219534&reserve-mode=active>, abgerufen am 15.2.2008.
- <http://gb2006.viennaairport.com/>, abgerufen am 15.2.2008.

## 7.5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1, Seite 10: Franz X. Eder, Peter Eigner, Andreas Resch, Andreas Weigl, Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum, Einführungstexte zur Sozial-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte (Wien 2003) 29.

Abbildung 2, Seite 13: Ebd. 272.

Abbildung 3, Seite 14: Ebd. 279.

Abbildung 4, Seite 16: Ebd. 283.

Abbildung 5, Seite 16: Ebd. 284.

Abbildung 6, Seite 26: Karl Otto Schallaböck, Flugverkehr und Klima. Zur Bedeutung des Flugverkehrs im klimapolitischen Verkehrsdiskurs, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 77.

Abbildung 7, Seite 29: Josef Michael Schopf, Der Boom im Flugtourismus als Ausdruck einer verzerrten Kostenstruktur: Fehler und Defizite der Verkehrspolitik und ihre (Umwelt-) Folgen, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 28.

Abbildung 8, Seite 30: Ebd. 29.

Abbildung 9, Seite 50 und Seite 131: Daten aus Geschäftsberichte der Austrian Airlines Group AG. (Hg.) 1958-2006 und der Flughafen Wien AG. (Hg.) 1958-2005, eigene Tabelle.

Abbildung 10, Seite 80: Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1996 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1998) 51.

Abbildung 11, Seite 82: Abbildung aus: Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.), Reisegewohnheiten der Österreicher im Jahre 1990 (Beiträge zur österreichischen Statistik Wien 1992) 47.

Abbildung 12, Seite 86: Statistik Austria (Hg.) Urlaubs- und Geschäftsreisen Informationsblatt (Wien 29.3.2007).

Abbildung 13, Seite 88: Daten aus: Eder (2003) 279, eigene Tabelle.

Abbildung 14, Seite 93: Schallaböck (1998) 82.

Abbildung 15, Seite 94: Reinhold Christian, Eckart Herrmann, Einführung: Die direkten Umweltfolgen sind nicht alles, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 9.

Abbildung 16, Seite 99: Volker Fleischhacker, In welchem Ausmaß sind die aktuellen Flugpreise tatsächlich an der Krise der österreichischen Tourismuswirtschaft schuld, In: Reinhold Christian (Hg.), Billigflüge und die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Wien 1998) 65.

Abbildung 17, Seite 113: [http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo\\_nr=1138&prev\\_id=0899739&next\\_id=0899560](http://www.airliners.net/photo/Austrian-Airlines/Airbus-A320-214/0899738&photo_nr=1138&prev_id=0899739&next_id=0899560), abgerufen am 20.3.2008.

Abbildung 18, Seite 115: [www.aua.com](http://www.aua.com), abgerufen am 20.3.2008.

## 7.6 Absolute Transportzahlen der Austrian Airlines AG. und der Flughafen-Wien AG. 1958-2005 (Geschäftsberichte).

Betriebsjahr	Fluggäste AUA gesamt	% Anstieg zum Vorjahr	Fluggäste VIE gesamt	% Anstieg zum Vorjahr
1958	25.567	-	278.776	-
1959	57.126	123%	323.392	16%
1960	95.253	67%	409.003	26%
1961	121.445	27%	445.557	9%
1962	151.070	24%	520.054	17%
1963	209.975	39%	602.635	16%
1964	307.002	46%	725.349	20%
1965	391.309	27%	882.127	22%
1966	460.804	18%	1.001.514	14%
1967	513.594	11%	1.103.097	10%
1968	537.117	5%	1.198.104	9%
1969	600.861	12%	1.401.066	17%
1970	585.625	-3%	1.469.130	5%
1971	634.367	8%	1.659.121	13%
1972	791.774	25%	1.836.059	11%
1973	970.176	23%	2.061.473	12%
1974	983.888	1%	2.085.536	1%
1975	1.117.922	14%	2.185.716	5%
1976	1.332.867	19%	2.445.902	12%
1977	1.427.651	7%	2.578.020	5%
1978	1.614.661	13%	2.777.532	8%
1979	1.721.849	7%	2.931.883	6%
1980	1.645.315	-4%	2.923.297	0%
1981	1.714.874	4%	3.133.068	7%
1982	1.763.000	3%	3.102.920	-1%
1983	1.865.207	6%	3.263.679	5%
1984	1.982.006	6%	3.630.017	11%
1985	2.003.947	1%	3.862.739	6%
1986	1.983.337	-1%	3.668.592	-5%
1987	2.228.890	12%	4.172.103	14%
1988	2.280.444	2%	4.591.027	10%
1989	2.592.613	14%	5.138.535	12%
1990	2.760.264	6%	5.714.541	11%
1991	2.652.902	-4%	5.845.558	2%
1992	3.071.617	16%	6.808.612	16%
1993	3.093.637	1%	7.172.448	5%
1994	3.029.661	-2%	7.729.844	8%
1995	3.271.113	8%	8.546.233	11%
1996	4.945.554	51%	9.140.643	7%
1997	5.505.930	11%	9.738.292	7%
1998	7.659.718	39%	10.639.095	9%
1999	8.030.849	5%	11.204.366	5%
2000	8.445.574	5%	11.939.571	7%
2001	8.550.703	1%	11.853.157	-1%
2002	8.834.656	3%	11.973.805	1%
2003	8.479.417	-4%	12.784.504	7%
2004	9.404.947	11%	14.785.529	16%
2005	10.119.773	8%	15.859.050	7%

## 7.7 Abstract

Am 31. März 1958 findet der erste österreichische kommerzielle Linienflug statt. Der Flug von Wien nach London wird als Startschuss für eine beeindruckende Entwicklung gesehen. Fast kein anderes Konsumgut erfährt und bewirkt in den letzten 50 Jahren eine ähnliche Veränderung. In dieser Arbeit werden die historischen, wirtschaftlichen und sozialpolitischen Rahmenbedingungen analysiert. Die zusammengetragene Fakten und Daten belegen den kontinuierlichen Zuwachs an transportierten Fuggästen. Zunehmende Mobilität und die verbesserten soziale Rahmenbedingungen können, aus historischer Perspektive, als die Haupteinflussfaktoren für die erfolgreiche österreichische Zivilluftfahrt genannt werden. Eine Anpassung des Reiseverhaltens ist zu beobachten. Immer mehr Konsumenten erhalten die Möglichkeit das Flugzeug als Verkehrsmittel zu benützen. Sozialpolitische, ökonomische und technologische Erneuerungen erlauben es den Verbrauchern aus ganz unterschiedlichen Gründen ein Luftfahrzeug in Anspruch zu nehmen. Obwohl verschiedene Faktoren das Wachstum der Luftverkehrsbranche beeinflussen, erlebt das Flugzeug, im Laufe der Zeit, den Wandel zu einem beinahe alltäglichen Transportmittel. Gesellschaftliche Veränderungen im Reiseverhalten und die sich ständig verändernden Marktbedingungen verwandeln „Fliegen“ zu einem echten Massenkonsumgut. Um das Produkt verkaufen zu können, hat Kundenzufriedenheit oberste Priorität. Der Kunden kann selbst aus einer Vielzahl von Angeboten auswählen und bestimmt mit seiner Entscheidung das Reiseverhalten mit.

## 7.8 Lebenslauf

### Personal facts:

Name:	Johann-Philipp Spiegelfeld
Date of birth:	15 <sup>th</sup> September 1980
Occupation:	since 2002 commercial pilot for Austrian Airlines
E-mail:	jspiegelfeld@aon.at

### Education:

1990-1998	secondary school in 1190 Vienna, Matura
September 1998-May 1999	military service at the Austrian army
Autumn 1999-Winter 2001	Business Administration at the Vienna University of Economics
January 2001-June 2002	Austrian Airlines Pilot School PK OS 15
Winter 2003-Summer 2008	Vienna University, studies of history





## Angaben zur Studierenden / zum Studierenden

Matrikelnummer: 9950520

Zuname: Spiegelfeld

Vorname(n): Johann-Philipp

Studienkennzahl: A312

## Erklärung

Ich erkläre eidesstattlich, dass ich die Arbeit selbständig angefertigt, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und alle aus ungedruckten Quellen, gedruckter Literatur oder aus dem Internet im Wortlaut oder im wesentlichen Inhalt übernommenen Formulierungen und Konzepte gemäß den Richtlinien wissenschaftlicher Arbeiten zitiert, durch Fußnoten gekennzeichnet bzw. mit genauer Quellenangabe kenntlich gemacht habe.

Datum

Unterschrift der / des Studierenden