

DK 656.7:656.9:658.788

**FORSCHUNGSBERICHTE
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN**

Herausgegeben durch das Kultusministerium

Nr. 882

Prof. Dr.-Ing. Edgar Rössger
Technische Universität, Berlin-Charlottenburg

Luftverkehr und Spedition

Als Manuskript gedruckt



WESTDEUTSCHER VERLAG / KÖLN UND OPLADEN

1960

ISBN 978-3-663-03711-8 ISBN 978-3-663-04900-5 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-663-04900-5

Vorwort

Während der Bearbeitung des Forschungsberichtes über die "Entwicklung des Weltluftverkehrs" ergab sich, daß zahlreiche einzelne Problemkreise aus dem Bereich des Luftverkehrs bzw. der Luftverkehrswirtschaft der wissenschaftlichen Bearbeitung bedürfen.

Im Zuge der Maßnahmen, die vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen veranlaßt worden sind, um eine langfristige Verkehrsprognose allgemein zu ermöglichen, sind daher auch Vorschläge erörtert worden, nach denen weitere wissenschaftliche Untersuchungen auch auf dem Gebiet des Luftverkehrs bzw. der Luftverkehrswirtschaft durchgeführt werden sollen.

Die Vorschläge sind dem Herrn Bundesminister für Verkehr vorgelegt worden. Es ist Übereinstimmung erzielt worden, daß eine Anzahl Einzelprobleme baldmöglichst untersucht werden sollten, um den mit der Materie befaßten Stellen vertiefte Beurteilungsgrundlagen für ihre Arbeit zur Verfügung zu stellen.

In dem Forschungsbericht Nr. 417 wurde zu diesem Zweck ein besonderer Teil vorgesehen, der sich mit den Grundsatzproblemen der Luftverkehrspolitik eines Landes befaßt. Als Beispiel wurde der Luftverkehr der Vereinigten Staaten von Amerika dargestellt.

In einem weiteren Bericht sind die derzeitig bekanntesten Verfahren zur Ermittlung der Selbstkosten, das ATA- und das SBAC-Verfahren dargestellt worden. Die Anpassung dieser Verfahren an die Bedingungen, die sich aus dem Einsatz von Strahlflugzeugen ergeben, ist zur Zeit im Gang. Zu gegebener Zeit wird hierüber zu berichten sein.

Es zeigt sich immer mehr, daß die laufende Bearbeitung solcher Probleme unumgänglich notwendig ist und die Betriebsbedingungen neu eingesetzten Fluggerätes sowie die Bodenorganisation in Gestalt der Flughäfen sowie die technische und die meteorologische Flugsicherung sich fortlaufend auf die neuen Betriebsbedingungen einstellen müssen.

Wer etwa den Versuch unternahm, vor wenigen Jahren zu einem objektiven Selbstkostenbild vorzudringen, wird sich bereits heute vor eine völlig neue Situation gestellt sehen, denn im Rahmen heutiger Bedingungen haben die erzielten Ergebnisse nur noch begrenzte Gültigkeit.

Wohl sind die tragenden Gedanken dieselben geblieben. Es kann aber nicht darauf verzichtet werden, ihre Richtigkeit ständig zu überprüfen, sei es,

daß sie ihre Bestätigung finden, sei es, daß es sich als notwendig erweist, neue Wege einzuschlagen und eine neue Luftverkehrspolitik zu erstellen.

In der Reihe der Untersuchungen nehmen die Probleme der Arbeitsteilung und der Zusammenarbeit im Verkehrswesen eine ganz besondere Stellung ein. Die Problematik an sich ist nicht neu. Die Grundlagen für die wissenschaftliche Bearbeitung sind hierfür von PIRATH erstellt und im Laufe der Zeit durch zahlreiche Beiträge aus der Fachwelt ergänzt worden. Die Beiträge stammen überwiegend aus allen Zweigen der Verkehrswirtschaft, weniger aber der Luftverkehrswirtschaft, und dies, obwohl sich der Luftverkehr als ein integrierender Bestandteil des Gesamtverkehrswesens erwiesen hat und teilweise als starker Wettbewerber gegenüber anderen Verkehrsträgern in Erscheinung tritt. Es kann deshalb nicht mehr darauf verzichtet werden, hinsichtlich der Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Verkehrswesens auch von der Seite der Luftverkehrswirtschaft aus Beiträge zu leisten, insbesondere solche, die auf wissenschaftlicher Betrachtungsweise beruhen und Vergleiche ermöglichen.

Von diesem Standpunkt aus mußte es als erforderlich angesehen werden, die Probleme der Arbeitsteilung und Zusammenarbeit an Beispielen zu untersuchen.

Mit der vorliegenden Untersuchung wurde das Beispiel der Zusammenarbeit des Luftverkehrs mit dem Speditionsgewerbe gewählt, nachdem sich erwiesen hat, daß dem Luftfrachtverkehr eine steigende Bedeutung beizumessen ist und das Speditionsgewerbe in Deutschland und im besonderen im Lande Nordrhein-Westfalen sich als ein entscheidender Faktor im Sinne einer Förderung des Luftverkehrs für die verladende Wirtschaft erwiesen hat und weiter, und zwar in zunehmendem Maße, erweisen dürfte.

An dem Bericht haben die wissenschaftlichen Mitarbeiter Dr. Alexander FLECHTNER und Dipl.-Ing. Wolfgang BREITUNG erfolgreich mitgewirkt. Ihnen gebührt hierfür Dank. Der kaufmännische und technische Direktor der früheren Deutschen Lufthansa, Herr Erhard MILCH, hat mir zur Seite gestanden. Hierfür habe ich besonders zu danken.

Zu Dank bin ich ferner verpflichtet Herrn Reg.Direktor Dr. GERLACH, Bundesverkehrsministerium, dem Geschäftsführer der "Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei", Herrn Dipl.-Volkswirt FLOSBACH sowie der Deutschen Lufthansa A.G., denen ich zahlreiche Hinweise verdanke.

An der Beschaffung des Materials im einzelnen hat die Fachdokumentations-
stelle für Luftverkehr verdienstvollen Anteil.

Berlin, Januar 1960

Edgar RÖSSGER

G l i e d e r u n g

Vorwort	S.	3
1. Begriff und Aufgaben der Spedition	S.	9
2. Das Berufsbild des Spediteurs und seine Bedeutung vom Standpunkt des Luftfrachtgeschäftes	S.	14
3. Der betriebsorganisatorische Ablauf der Luftfrachtbe- förderung und die Interessenahme an ihr	S.	16
4. Der Luftfrachtspediteur als IATA-Agent	S.	18
5. Abgrenzung der Tätigkeit der Flughafengesellschaften und der IATA-Agenten im Luftfrachtverkehr	S.	21
6. Die gegenseitige Interessenahme der Speditionen und der Luftverkehrsgesellschaften	S.	22
7. Der Luftfrachtsammelverkehr	S.	25
8. Die Beförderungsbedingungen im Luftfrachtverkehr	S.	29
9. Die Haftung der Luftverkehrsgesellschaften aus dem Beförderungsvertrag	S.	31
10. Abgrenzung der Lagerei von den Aufgaben der Spedition	S.	34
11. Die Tarifbildung im Luftfrachtverkehr	S.	36
12. Die Spediteurvergütungen im Luftfrachtgeschäft	S.	39
13. Das Versicherungswesen im Luftfrachtgeschäft	S.	42
14. Organisation und Betriebsformen der Spedition	S.	46
15. Die gewerbliche Organisation des Speditionsgewerbes	S.	50
16. Die zwischenstaatliche Organisation auf dem Gebiet des Spediteurwesens, FIATA	S.	52
17. Hoheitsrecht und Verwaltung - Der Staat und die Selbst- verwaltung des Speditionsgewerbes	S.	53
18. Die Organisation der Luftfrachtspedition im Ausland	S.	54