

gen Europa bleibt wahrscheinlich alles beim alten.

Das heißt: In wichtigen Reiseländern wird der Druck beseitigt, flächendeckend bleifreies Benzin anzubieten. Das wiederum wird die Begeisterung der reisefreudigen Deutschen für Katalysator-Autos deutlich dämpfen, zumal bald auch der Steuerbonus wegfällt.

Schon arbeiten in- und ausländische Hersteller an Modellen, die auch in der oberen Klasse die Euro-Grenzwerte ohne Katalysator einhalten. Das geht nur, weil in Europa die Emissionen lediglich bis zu einer Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometern gemessen werden. Bei höherem Tempo steigt der Giftausstoß steil an, das aber stört, anders als in den USA, in Europa offenbar niemanden.

Bei all diesem Durcheinander soll Bonns Umweltminister Töpfer die Euro-Partner nun auch noch dazu bringen, sich endlich auf passable Grenzwerte für krebserzeugende Dieselpartikel zu einigen. Die Chancen dafür sind gleich Null, obwohl die Europäer auch dieses Problem seit 1985 diskutieren.

Beim Umweltministerrat am 21. Juli steht das Thema erst gar nicht auf der Tagesordnung.

LUFTFAHRT

Wichtiger als Jumbos

Die Lufthansa ist in einem neuen Buchungssystem dabei, das besseren und schnelleren Service verspricht.

Wenn der Kunde ins Reisebüro kommt, dann soll er von den Wundern der Technik verwöhnt werden. Er erfährt in Sekundenschnelle die beste Flugverbindung, er kann ein Hotelzimmer buchen, einen Wagen mieten, ein Bahnticket oder eine Theaterkarte reservieren lassen – alles mit Amadeus.

So jedenfalls stellen sich die Manager europäischer Luftfahrtgesellschaften die Zukunft vor. Am Sonnabend der vergangenen Woche unterzeichneten Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau und seine Kollegen von Air France, Iberia und SAS den Vertrag über ein gemeinsames elektronisches Buchungssystem.

Und weil sich jedes Produkt besser verkauft, wenn es einen Namen hat, heißt dieses Buchungssystem Amadeus – das läßt sich in jeder Zunge leicht aussprechen.

Einen Teil dessen, was Amadeus von 1989 an leisten soll, schafft zwar heute schon das Start-Computersystem in deutschen Reisebüros. Doch Start, das zu 25 Prozent der Deutschen Lufthansa gehört, hat für die vielen erforderlichen Daten nicht genug Speicherkapazität. Es wird später nur ein Baustein im internationalen Amadeus-Netzwerk sein.

Mit dem neuen System, meint Franz Schoiber, Marketing-Direktor der Lufthansa, habe die deutsche Fluggesellschaft eine der bedeutsamsten unternehmenspolitischen Entscheidungen für die Zukunft getroffen. Das sei „viel wichtiger als der Kauf von ein paar Jumbos“.

Tatsächlich wird der Erfolg einer Fluggesellschaft in den kommenden Jahren nicht mehr allein von der Kapitalkraft, dem Flugplan-Angebot oder dem technischen Standard ihrer Maschinen abhängen. Ein weltweites Buchungssystem mit möglichst vielen Reisebüro-Anschlüssen ist mindestens genauso wichtig. Denn das entscheidet über den Verkauf der Tickets.

US-Gesellschaften wie United Airlines und American Airlines haben das längst erkannt und installiert ihre Reservierungssysteme Apollo und Sabre, über die inzwischen etwa 75 Prozent aller in den Vereinigten Staaten verkauften Flüge gebucht werden. Damit haben sie einen Wettbewerbsvorteil erreicht, den ihre Konkurrenten nur schwer einholen können.

Eine Fluggesellschaft, die über ein eigenes Reservierungssystem verfügt, kann das eigene Angebot meist vorteilhaft herausstreichen. Und das ist vor allem deswegen wichtig, weil die Verkäufer in den Reisebüros meistens die Flüge buchen, die der Computer als erste anbietet. Eine Verbindung, die erst auf der zweiten oder dritten Seite des Bildschirms erscheint, hat hingegen wenig Absatzchancen.

Jeder Buchungsvorgang für andere Fluglinien, für eine Hotel- oder Mietwagenreservierung bringt außerdem Geld. American Airlines etwa verdient mit seinem Sabre-System, das pro Buchung 1,75 Dollar kassiert, mehr Geld als mit dem gesamten Flugbetrieb.

Ein weiterer Vorteil: Elektronische Buchungssysteme speichern die Namen und Zielflughäfen sämtlicher Benutzer. Die Fluggesellschaften bekommen so einen genauen Überblick über die Reisegewohnheiten ihrer Kunden – ein Datenschatz, der reichen Gewinn bringt.

Kein Wunder, daß die Amerikaner auch die europäischen Reisebüros mit ihren Reservierungscomputern überziehen möchten. Bereits seit dem vergangenen Jahr klappern die Vertreter von Apollo und Sabre die bundesdeutschen Reisebüros ab und versuchen sie gegen eine monatliche Gebühr von 700 Dollar



Lufthansa-Manager Schoiber
Entscheidung für die Zukunft



Lufthansa-Reservierungscomputer: Amadeus schafft mehr



Lufthansa-Maschinen in Frankfurt: Tickets zum halben Preis

Einflugschneise für Billigflieger

Europäer versprechen mehr Wettbewerb im Luftverkehr

Nur der Felsen von Gibraltar stand noch im Weg, als sich die europäischen Verkehrsminister am Donnerstag vergangener Woche über eine Liberalisierung des europäischen Flugverkehrs einigen wollten: Die Spanier verlangten, daß Gibraltar aus dem Regelwerk ausgenommen wird, die Briten waren dagegen.

Ansonsten aber stimmten die Europäer ausnahmsweise einmal überein. Nach mehrjährigen Verhandlungen verabschiedeten sie ein Kompromiß-Paket, das mehr Wettbewerb im Flugverkehr bringen soll.

Künftig dürfen die Fluggesellschaften Tickets billiger anbieten, ohne daß die Verkehrsbehörden Einspruch einlegen können. Die Sondertarife sind jedoch – wie bisher schon die Superspar-Tarife der Lufthansa – an bestimmte Bedingungen geknüpft und dürfen nur auf bis zu 45 Prozent des Normaltarifs heruntergehen.

Neu sind die Regeln über die Kapazitätsaufteilung. Bisher durfte im Verkehr zwischen zwei Ländern keine Gesellschaft mehr Flugsitze anbieten als die andere. In den nächsten zwei Jahren darf eine Gesellschaft auch zehn Prozent mehr Kapazität einsetzen, später soll sogar ein Verhältnis von 60 zu 40 erlaubt werden.

Die Flugunternehmen dürfen in Zukunft auch bei Zwischenlandungen in anderen EG-Ländern Passagiere aufnehmen. Dieses Recht, in der Luftfahrt als „fünfte Freiheit“ bezeichnet, gilt jedoch ebenfalls nur mit Einschränkungen: Die Fluggesellschaften dürfen im Ausland lediglich zwischen einem Großflughafen und einem kleineren Flughafen zusätzliche Passagiere aufnehmen und nur bis zu 30 Prozent ihrer Fluggäste.

Noch restriktiver sind die neuen Regeln für Flugzeuge, die weniger als 70 Sitze haben. Die kleineren Maschinen dürfen zwar in Zukunft ohne besondere Genehmigung zwischen einem Zentral- und einem Regionalflughafen neue Verbindungen einrichten. Aber gerade die interessantesten Ziele sind ihnen verwehrt. Weder Athen noch Venedig, weder Malaga noch Saloniki dürfen von ausländischen Regionalflug-Gesellschaften angefliegen werden. Allein in Norditalien stehen sieben Flughäfen auf der Verbotsliste.

Die Angst, durch die neuen Freiheiten zuviel Konkurrenz zu bekommen, bestimmte auch den Wunsch der Spanier, Gibraltar aus dem Vertragswerk auszuklammern. Die Spanier befürchten, daß der Regionalflughafen an der südspanischen Küste zu einer Einflugschneise für britische Billigflieger wird.

für das erste Terminal an ihr System anzuschließen.

Die Europäer erkannten die Gefahr. Im Herbst vergangenen Jahres rief der Generalsekretär der Vereinigung der europäischen Fluggesellschaften (AEA), Karl-Heinz Neumeister, die Chefs von 21 europäischen Fluggesellschaften zusammen, um sie auf Kurs gegen die Amerikaner zu bringen.

An Neumeisters Vorschlag, ein gemeinsames Buchungssystem zu entwickeln, fanden die Chefs der Flugunternehmen jedoch damals wenig Gefallen. Sie bemängelten, daß eine Gesellschaft mit 21 gleichberechtigten Partnern zu schwerfällig sei. „Notwendige Entscheidungen“, monierte Ruhnau, „dauern viel zu lange.“

Ruhnau und sein Marketing-Direktor Schoiber favorisierten schon damals die kleine Lösung. Sie verhandelten mit Air France, Iberia und SAS, weil diese Gesellschaften ihre Buchungen über die gleichen Computer abwickeln wie die Lufthansa: Sie benutzen die von dem Firmenverbund Sperry/Univac und Burroughs gebauten Unisys-Computer, alle anderen Fluggesellschaften arbeiten mit IBM-Geräten.

Doch gerade an der Frage der Computer drohte schließlich das ganze Unternehmen am Ende noch zu scheitern. Je mehr die Luftfahrt-Manager sich mit der Materie beschäftigten, desto mehr zweifelten sie daran, daß die Unisys-Computer die richtigen Geräte seien.

Vor allem die Deutschen sorgten sich, ob die Unisys-Techniker es schaffen würden, einen Großrechner zu bauen, der pro Sekunde bis zu 1000 Buchungen bewältigen kann. IBM kann schon jetzt den erforderlichen Rechner liefern. Unklar war auch, woher die erforderliche Software kommen sollte. Die gibt es bislang nur für die IBM-Systeme der Amerikaner.

Schließlich wurde den Amadeus-Planern klar, daß es ein Fehler gewesen war, sich auf Unisys festzulegen. Nur die Franzosen, die gerade viel Geld in ihre Rechner investiert hatten, beharrten noch darauf.

Am Ende gaben die Air-France-Manager nach. Vor allem die Aussicht, sich mit Unisys von allen anderen Fluggesellschaften abzukoppeln, stimmte die Franzosen um. Nun wird doch mit IBM gebucht, das System ist damit für weitere Partner offen.

Das ursprüngliche Ziel, alle Europäer in einem gemeinsamen Netz zusammenzuschalten, ist damit jedoch noch nicht erreicht. British Airways, Swissair und die niederländische KLM planen ein zweites Reservierungssystem.

Diese Gruppe hat zwar nicht so viel Marktanteil wie die Amadeus-Partner, aber sie könnte den Konkurrenten doch gefährlich werden. Sie handelt mit der US-Firma Apollo über ein für beide Seiten interessantes Geschäft: Apollo bringt seine Software ein und kann sich

dafür mit zehn Prozent bei den Europäern beteiligen.

Dann, so sorgen sich vor allem Deutsche und Franzosen, hätten die Amerikaner doch noch erreicht, was sie seit langem versuchen – den Einstieg in den europäischen Markt.

DDR

Schönster Honey-Moon

Warum schrieb SED-Chef Erich Honecker an Rock-Star Udo Lindenberg?

Udo Lindenberg traute seinen Augen nicht, als am vergangenen Dienstagabend „zwei Jungs vom FDJ-Zentralrat“ in seinem Berliner Domizil, dem Hotel „Inter-Continental“, aufkreuzten und ein Päckchen von drüben dabei hatten.

Die beiden Funktionäre, „ganz jung, so wie ich“, übergaben dem Rock-Veteranen, 41, ein „wunderbares Geschenk“ von Erich Honecker – eine Schalmel. In einem Begleitbrief wies der DDR-Staatsratsvorsitzende den „lieben Udo Lindenberg“ darauf hin, sein Land sei „sehr jugend- und deshalb auch sehr rockfreundlich“. Die Dreierunde kippte noch „ein Glas Cognac auf mehr Glasnost“, dann verschwand der Besuch aus dem Osten.

Mit solcher Post konnte der West-Rocker nicht rechnen, als er sich nach den Ost-Berliner Pfingst-Krawallen bemüht fühlte, den SED-Chef in einem Brief für das „hirnlose Vorgehen der Rudi-Ratlos-Gangs von der Vopo“ zu tadeln und ihm – das Fernsehen war dabei – eine schwarze Lederjacke dazupacken.

„Von Rock-Freak zu Rock-Freak“ hatte Lindenberg („Sonderzug nach Pankow“) den Vorsitzenden Honecker in der ihm eigenen Fremdsprache („Hallöchen, Honey!“) aufgefordert, „doch endlich raus auf die Straße“ zu gehen, die Lederjacke anzuziehen, die „bunten

Kiddys“ zu treffen und mit ihnen „Urbi et Gorbis“ anzustimmen.

„Ist Lindenberg noch zu retten?“ fragte daraufhin mit Recht die „Süddeutsche Zeitung“ und machte sich ihre Gedanken über „die eigentlichen Gründe des Schreibens“: Der publicitygierige „Altsänger“ brauche „ganz dringend eine starke Schlagzeile“.

Aber Honecker, ganz cool, drehte den Spieß um und nutzte den Lindenbergischen PR-Gag, um sein Ansehen bei der DDR-Jugend aufzupolieren. Das hatte sich durch die Pfingst-Ereignisse nicht gerade verbessert. Auch Honecker brauchte eine starke Schlagzeile.

Sein Brief an Udo, das in der DDR glühend verehrte Idol, erschien in vollem Wortlaut auf Seite zwei des FDJ-Organs „Junge Welt“ – die DDR-Jugend ist denn auch der eigentliche Adressat. Mit



Briefschreiber Lindenberg
„Von Freak zu Freak“

„vielleicht sogar über eine Solidaritätsaktion zugunsten der antiimperialistischen Solidarität“.

Wie unermüdet sich die DDR um jugendlichen Lebenssinn bemühte, versuchte Honecker dadurch zu unterstreichen, „daß bei uns 110 professionelle Rockbands und über 2000 Amateur-Rockgruppen existieren“ und „Woche für Woche vor Millionen Fans“ spielen.

Die Pfingst-Szenen von Ost-Berlin, Anlaß des Lindenberg-Briefes, erwähnte der SED-Chef dabei nur indirekt. „Meldungen westlicher Medien“ seien „das eine“, die DDR-„Realitäten das andere“.

Doch schon auf Seite drei konnten die „Junge Welt“-Leser sehen, was von Honeckers Versuch, sich als gütiger Landesvater und Jugendfreund zu profilieren, zu halten ist: Dort druckte das Blatt eine scharfe Attacke gegen aufmüpfige Jugendliche. Autorin: Margot Honecker, Ministerin für Volksbildung und Gattin des Staatschefs.

Auf der „Zentralen FDJ-Aktivtagung der Freundschaftspionierleiter“ in Dresden hatte sie davor gewarnt, sich vom Glasnost-Bazillus infizieren zu lassen. Wer damit liebäugle, „unter der Flagge der Freiheit, unter dem Motto nach mehr Öffnung“ an der „Herrschaft des Volkes zu rütteln, dem werden durch die Herrschaft der Arbeiterklasse und aller Werktätigen die Grenzen gesetzt“.

Solche Grenzen wurden gerade jetzt, zur Zeit des schönsten Honey-Moons, der populären DDR-Kapelle „City“ gezogen. In einem Kommentar des FDJ-Blatts „Junge Welt“ bekam die staatlich anerkannte Rockband die Leviten für einen Songtext gelesen, in dem von einem „halben Land und der zerschnittenen Stadt“ die Rede ist.

„Moralische und weltanschauliche Grundüberzeugungen“, so der strenge Verweis, dürften nicht „auf dem Altar der Toleranz“ geopfert werden. ◆



Trommler Honecker
„Die Jacke paßt“

Schreiben und Schalmel konnte sich der 74jährige, oft hölzern wirkende Honecker als entspannter, aufgeschlossener Zeitgenosse präsentieren, dessen Herz für die Pop-Fans schlägt.

Er bedankt sich bei Lindenberg und räumt ein, „das Äußere“ sei „Geschmackssache“, aber: „Die Jacke paßt!“ Er verstehe sie „als Symbol rockiger Musik für ein sinnvolles Leben der Jugend ohne Krieg und Kriegsgefahr, ohne Ausbildungsmisere und Arbeitslosigkeit, ohne Antikommunismus, Neofaschismus und Ausländerfeindlichkeit“.

Die Jacke will Honecker über die FDJ „einem Rockfan zukommen“ lassen,

* Mitte: in der Wiebelskirchener Schalmelien-Kapelle des „Roten Frontkämpferbundes“ (circa 1929); oben: mit Honecker-Geschenk Schalmel.



Ministerin Margot Honecker
„Grenzen gesetzt“