



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 verhandelt mit der US-Firma Apollo über ein für beide Seiten interessantes Geschäft: Apollo bringt seine Software ein und kann sich