

Für viele Fluglinien wird die Luft dünn

Die Aschewolke hat vielen Fluglinien schwer zugesetzt. Sie fordern Unterstützung von der Politik, doch da rührt sich wenig.

Von Ernst August Ginten

Erst kam die Weltwirtschaftskrise, dann der Stillstand wegen der Aschewolke aus Island – und das alles in einem knallharten Wettbewerb. Die Folge: Trotz anziehender Nachfrage rechnet der Weltluftfahrtverband Iata, dass die europäischen Mitgliedsfluglinien in diesem Jahr einen Verlust von 2,8 Milliarden Dollar machen werden. Auch deshalb reisen zum Jahrestreffen der Internationalen Luftfahrtorganisation Iata in Berlin diesmal viele Airline-Chefs und ihr Management-Anhang eher ratlos an. Sie haben in den vergangenen Jahren gespart, fusioniert und ihre spritschluckenden Flotten verjüngt, um Kohlendioxid und teures Kerosin zu sparen.

Doch die Turbulenzen um die Aschewolke hat vor allem den Managern der europäischen Fluggesellschaften wieder einmal gezeigt, wie störanfällig ihr Geschäft ist, wie kurz auch der finanzielle Atem bei vielen ist und wie wenig Europas Verkehrspolitik von Krisenmanagement und den operativen und wirtschaftlichen Zwängen der für jede Volkswirtschaft lebenswichtigen Luftfahrtbranche verstehen.

Luftfahrtexperten wie der Chef der europaweit tätigen Beratungsgesellschaft Prologis, Gerd Pontius, und Swiss-Chef Harry Hohmeister forderten deshalb beim Prologis-Roundtable-Gespräch, dass die Politiker nach Abzug der Aschewolke nicht einfach zur Tagesordnung zurückgehen können: "Ich bin zutiefst beunruhigt", sagt Pontius. "Wir brauchen jetzt volkswirtschaftliche Notfallpläne. Ich fürchte, dass wir sehr schnell wieder in eine

ähnliche Situation geraten, wie beim ersten Vulkanausbruch. Aber wo sind die konkreten Pläne und Stäbe für die nächste Krise?", fragt sich der Branchenberater besorgt.

Swiss-Chef Hohmeister rechnet damit, dass einige Fluggesellschaften einen erneuten Vulkanausbruch keine 14 Tage überleben würden und dies ganz schnell auch die heimische Industrie empfindlich treffen würde: "Das wird auch für die Volkswirtschaften zu erheblichen Problemen führen. Darauf müssen sich die Politiker einstellen. Wenn man das Thema Vulkanasche ernst nimmt, dann müssen die Politiker in Europa über mögliche Handlungsalternativen nachdenken und nicht nur über Asche-Grenzwerte in der Luft."

Zudem fühlen sich die meisten Flug-Manager von Europas Politikern schlichtweg unfair behandelt. "Schäden aufgrund von höherer Gewalt müssen durch die Gesellschaft mitgetragen werden", fordert Hohmeister, und damit weiß er sich in guter Gesellschaft mit seinen Kollegen im **Lufthansa**-Konzern, aber auch bei angriffslustigen Wettbewerbern wie Easyjet oder **Air Berlin**. Laut IATA-Generaldirektor Giovanni Bisignani ist den Fluggesellschaften weltweit durch die Asche 1,8 Mrd. Dollar Umsatz verloren gegangen. Das ist eine Menge Geld für eine Branche, in der die Besten mit viel Glück und in guten Jahren gerade einmal eine Umsatzrendite von fünf Prozent schaffen.

Da liegen die Nerven schon mal blank, wenn ein Sprecher der EU-Kommission verlauten lässt, dass der tagelange Stillstand der gesamten europäischen Flugzeugflotte nur einen "winzigen" Effekt auf die Zuteilung der CO₂ Verschmutzungszertifikate für die Fluggesellschaften haben werde. Nach einem Beschluss der EU-Kommission sollen die Zertifikate ab 2012 in den Emissionshandel ETS einbezogen werden. Die Association of European Airlines (AEA) reagierte ungewohnt barsch: "Einige (Airlines) werden bis zu 40 Millionen Euro mehr für Zertifikate ausgeben müssen, weil ihr Anteil am Kuchen sich grundlegend geändert hat", ärgerte sich AEA-Generalsekretär Ulrich Schulte-Strathaus. "Für die EU-Kommission mag solch eine Summe winzig sein, für die betroffenen Airlines ist sie es nicht."

Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber hatte erst kürzlich in der "Welt am Sonntag" erklärt, dass wenn alles so bleiben würde, wie es ist, dies zudem zu einer erheblichen Diskriminierung unter den

Fluglinien innerhalb Europas führen würde. "Die Vulkanasche hat Unternehmen in Nordeuropa viel stärker geschadet als den Konkurrenten im Süden. Ebenso der harte Winter."

Mayrhuber forderte deshalb den ursprünglich für 2010 geplanten Aufsetzpunkt für ETS um ein Jahr zu verschieben. Gleichzeitig schlug er vor, dass die Fluglinien auf Entschädigungen für die entstandenen Kosten durch die Aschewolke verzichten könnten, wenn die EU-Kommission den Start für ETS verschieben würde. "Das kostet den Fiskus keinen Euro und würde uns in dieser immer noch schwierigen wirtschaftlichen Lage weiterhelfen."

Die Billigfluglinie Easyjet glaubt allerdings nicht mehr daran, dass sich die EU-Kommission freiwillig bewegen wird, um die Fluggesellschaften zu unterstützen. Das Unternehmen kündigte deshalb eine Klage an, der sich auch andere Fluglinien anschließen wollen. Auch für den Fall eines neuen Vulkanausbruchs will Easyjet jetzt vorbeugen. Das Unternehmen will sich dafür rüsten, um die Aschedichte und Ausbreitung einer neuen Wolke allein messen zu können – und vor allem viel schneller belastbare Daten zu besorgen.

Das tagelang anhaltende Flugverbot über Europa im April hatten die Regierungen einzig auf Basis der Berechnungen in einem Computermodells verfügt. Erst nach Tagen waren speziell ausgerüstete Forschungsflugzeuge gestartet, um reale Daten über die Asche zu besorgen. Easyjet will jetzt seine Passagierflugzeuge mit speziellen Detektoren ausstatten. Die mit Infrarotstrahlen arbeitenden Geräte sollen an der Heckflosse der Maschinen angebracht werden und Asche in einem Radius von 160 Kilometern aufspüren. Die Fluglinie hofft, dadurch Flugverbote wie nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull zu vermeiden. Easyjet will eine Mio. Pfund (knapp 1,2 Mio. Euro) in die Entwicklung der Technologie investieren. Bis Jahresende sollen zwölf Flugzeuge über ein solches Radargerät verfügen.

Aber nicht nur die Asche macht den Chefs der Fluglinien Sorgen. Viele sind auch frustriert über die Preismacht monopolistischer Lieferanten. Sie kritisieren hohen Gebühren und mangelnde Flexibilität der überwiegend staatlich kontrollierten

Flughafengesellschaften – und dass zu selten zeitsparende Technik eingesetzt werde. Dabei böten sich gerade bei der Abfertigung vor und nach dem Flug noch viele Möglichkeiten für die Gesellschaften, um ihr Angebot zu verbessern und so auch mehr Umsatz und Gewinn zu erzielen.

"Wir müssen unsere Geschwindigkeit am Boden wiederfinden", fordert deshalb Swiss-Chef Hohmeister. Seiner Ansicht nach gibt es noch viele Möglichkeiten, die Dienstleistung Flug zu vereinfachen und zu beschleunigen: Web-check-in, Fast-Tracks bei den Sicherheitskontrollen und andere Boarding-Prozeduren. Da könne man sich gegenüber der Konkurrenz deutlich unterscheiden. Und die höhere Geschwindigkeit könnte man sich "vom Kunden schon bezahlen lassen." Gut wäre, "wenn unsere Kunden nach Ankunft am Flughafen nur einmal ihr Handy vorzeigen müssten", schlägt Hohmeister vor.

Ärgerlich finden viele Manager auch die immer noch sehr hohen Hürden für grenzüberschreitende Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften. Immer noch gebe es "weltweit viel zu viele Fluggesellschaften", klagt Iata-Generalsekretär Bisignani. "Wir wollen endlich so agieren können wie andere weltweit tätige Branchen." Aber dabei stößt er in den Ministerien meist auf taube Ohren. Weltweit sind derzeit noch 1000 Airlines in der Luft – mehr oder weniger staatlich gestützt, auf jeden Fall aber in ihrem wirtschaftlichen Tun immer noch durch teils 50 Jahre alte internationale Abkommen in ihrer wirtschaftlichen Bewegungsfreiheit staatlich reglementiert.