

Politischer Druck steigt: Das Fliegen wird teurer

Die Zahl der Verordnungen und Bestimmungen für die eh schon gebeutelte Airline-Industrie wächst weiter. Eine Agenda der anstehenden «grossen Brocken».

Als hätten die Airlines nicht schon genug an der Unbill der weltwirtschaftlichen Entwicklung zu beissen: Kumuliert haben die IATA-Carrier seit 2001 bis heute über 43 Mia. US-Dollar verbrannt. Erst für das nächste Jahr geht die IATA von einem Turnaround und erneuten Industrie-Gewinn von 3,3 Mia.

US-Dollar aus. Doch die Perspektiven sind unverändert kritisch: Die viel beschworene Liberalisierung ist nach wie vor ein Stückwerk, die hohen Kerosinpreise eine gewaltige Herausforderung und wohin die vom aggressiven Wettbewerb der Low Cost Carrier angeheizte Konsolidierung führt, ist kaum abschätzbar.

Gerade die fortschreitende Liberalisierung des Marktzugangs führt dazu, dass heute auf internationaler Ebene eine wachsende Zahl von Bestimmungen und Verordnungen diskutiert wird, welche den Luftverkehr erneut reguliert: Neue Umweltmassnahmen, das in der EU bereits eingeführte neue Passagierrecht oder steigende Sicherheitskosten sind Stichworte, die man immer häufiger hört. travel manager hat sich bei Experten erkundigt.

EU prescht in Sachen Umwelt vor. Die wohl wichtigsten Forderungen, denen sich die Industrie über kurz oder lang stellen muss, drehen sich um Umwelt-Fragen. Diese sind zwar nicht neu, haben jedoch eine neue Aktualität gewonnen: Um den CO₂-Schadstoffausstoss zu begrenzen prüft das EU-Parlament die Idee, bis ins Jahr 2008 im Luftverkehr den Emissionshandel einzuführen. Unter Branchen-Insidern kursiert bereits die Einschätzung, dass sich dadurch Flüge innerhalb Europas um bis zu 100 Franken verteuern könnten. Das System des Emissionshandels zielt darauf ab, die Airlines für die Anschaffung von modernen, kerosinsparenden Fluggeräten mit reduziertem CO₂-Ausstoss zu motivieren. Andernfalls muss die Airline auf dem Markt für teures Geld nicht genutzte Emissionsrechte anderer Carrier kaufen – oder eine drastische Busse bezahlen.

«Umwelt-Anliegen werden von den Airlines sehr ernst genommen, und sie tun auch einiges dafür: Sowohl die CO₂-Emissionen wie die Lärmbelastungen der Flugzeuge gingen über die letzten Jahre nachweisbar zurück», sagt die Juristin Regula Dettling-Ott, bei der Swiss als Vice President für Aeropolitical Affairs zuständig. Diese Entwicklung wird allerdings vom aktuellen wie zu erwartenden Wachstum des Aufkommens wieder relativiert. Trotzdem: Gemäss Experten liegt der globale CO₂-Anteil, der dem Luftverkehr zugeordnet werden kann, deutlich unter 10 Prozent.

Regionale Lösung für globales Thema? «Grundsätzlich stellt sich die Frage ob es sinnvoll ist, globale Umweltanliegen auf regionaler EU-Ebene anzupacken», sagt Regula Dettling-Ott zur EU-Diskussion. Bei den Airlines möchte man sich deshalb lieber auf die für 2007 terminierte Umwelt-Konferenz der ICAO (International Civil Aviation Organization, eine Sonderorganisation der UN) konzentrieren und verfolgt das Vorpreschen der EU-Politiker mit einer gehörigen Portion Skepsis.

«Bevor man versucht, den CO₂-Ausstoss mit einem Emissionshandel zu reduzieren, müssten andere Massnahmen umgesetzt werden: So sollten Flugzeuge direktere Strecken fliegen können als dies heute möglich ist, und dasselbe gilt für Anflugverfahren auf Flughäfen – auch in Zürich», schiebt Dettling-Ott ein weiteres Argument nach. Massnahmen in den Bereichen Technik, Air Navigation und Operations werden deshalb in der Industrie als eben so wichtig erachtet wie der einseitige Fokus auf einen Handel mit CO₂-Emissions-Zertifikaten.

Ins Rollen brachte die CO₂-Diskussion das Kyoto-Protokoll der UN von 1997, das die weltweite Reduzierung von Kohlendioxid fordert – allerdings wurde dabei der Luftverkehr ausgeklammert. «Grund dafür ist einerseits der relativ bescheidene Anteil des Luftverkehrs am globalen CO₂-Ausstoss, andererseits die Schwierigkeit der Zurechenbarkeit: Welches Land muss für die Emissionen bei einem Flug gerade stehen?», erklärt Paul Kurrus, Präsident von Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luftfahrt.

Ein weiterer Aspekt ist die Tatsache, dass in der Industrie Effizienz direkt mit Umwelt-Performance verknüpft ist: Jede Airline ist zum Beispiel nur schon aus ökonomischer Sicht bestrebt, möglichst viel Kerosin zu sparen, was sich direkt auf die Emissionen auswirkt. Eine Kerosinsteuer, wie sie da

und dort ebenfalls oder ergänzend zu einem Emissionshandel gefordert wird, könnte sich deshalb rasch ins Gegenteil verkehren: «Wenn Treibstoff von Land zu Land unterschiedlich besteuert wird, tanken Airlines wenn möglich künftig dort, wo es billiger ist – und nehmen allenfalls Mehrgewicht in Kauf», warnt Jürg Schwarz (EI AI), Acting President des B.A.R. (Board of Airlines Representatives).

Kopfschütteln über «Taxe Chirac». Eine andere staatlich verordnete Taxe sorgte in diesem Sommer für Schlagzeilen, die von Frankreich erhobene «Solidaritätsabgabe, inzwischen als «Taxe Chirac» zum Begriff geworden: Seit 1. Juli 2006 wird auf Flügen von und nach Frankreich eine Solidaritätstaxe für die Finanzierung von Entwicklungshilfe-Projekten erhoben. Bei der Swiss macht dies pro Segment 2 Euro (Economy), resp. 16 Euro (Business) aus.

«Das erinnert ans Mittelalter und ist eine neue Form der Wegelagererei», lässt Paul Kurrus (Aerosuisse) keine Zweifel an seiner Meinung offen. «Aerosuisse hat gegenüber dem Bundesrat ganz klar festgehalten, dass Entwicklungshilfe Staatsaufgabe ist und nicht Sache der Airlines und ihn aufgefordert, einer solchen Ticketabgabe in der Schweiz eine deutliche Absage zu erteilen», so Kurrus. Nachdem verschiedene Entwicklungsländer dem Vorgehen Frankreichs vorerst folgten, scheint der erste Enthusiasmus inzwischen erloschen: Von grossen Märkten wie England oder Deutschland hört man nichts, und auch in der Schweiz gibt es keine Anzeichen für eine Übernahme der Idee – die Solidaritätsabgabe dürfte wohl versanden.

Die neuen Passagierrechte. Mehr Gewicht hat deshalb ein anderer Themenkreis, der sich um die neue «Fluggastrechtverordnung» der EU dreht: Diese regelt die Folgen von Überbuchungen, Annullationen und Verspätungen und verbessert somit die Rechte der Passagiere. Dabei geht es u.a. um Betreuung bei Wartezeiten (bei Verspätung), das Recht auf Rückerstattung des Flugpreises oder den Anspruch auf Ausgleichszahlungen (bis 600 Euro bei Annullation oder Überbuchung). Die Verordnung gilt für Abflüge sämtlicher Airlines (auch Schweizer Carrier) ab einem EU-Airport. Die IATA versuchte zwar noch zu retten, was zu retten wäre, und verlangte mit einem Verfahren in England die gerichtliche Überprüfung der Verordnung. Das englische Gericht legte die Frage dem Europäischen Gerichtshof vor. «Dabei ging es insbesondere um die Frage, welche Rolle bei Verspätungen das übergeordnete Recht des Montrealer Übereinkommens spielt», erklärt die Swiss-Spezialistin Regula Dettling-Ott. Mit der aus juristischer Sicht überraschenden Begründung, beim EU-Recht gehe es um Entschädigungen und nicht um Schadenersatz, wurde die Klage abgelehnt. Juristische Geplänkel hin oder her: Tatsache ist, dass sich die Airlines mit neuen Forderungen von Passagieren konfrontiert sehen – und zwar auch in der Schweiz. Die Verordnung wird schrittweise eingeführt, wobei gemäss BAZL z.B. das Element «Ausgleichsleistungen bei Nichtbeförderung im Linienluftverkehr» bereits gültig ist. «Bei Swiss gilt auch heute bereits ein Ausgleichs-System, wenn wir einen Passagier trotz bestätigter Buchung und rechtzeitigem Check-in nicht befördern können, weil der Flug überbucht ist. Die Auswirkungen der neuen Regelung dürfte sich deshalb im Rahmen halten», sagt Dettling-Ott. Die Kulanz der Airlines bei Annullationen oder Verspätungen wird auch von Jürg Schwarz (B.A.R.) bestätigt: «Es liegt schliesslich im ureigenen Interesse jeder Airline, den Flug möglichst pünktlich durchzuführen». Am härtesten dürfte die Verordnung die Low Cost Carrier treffen, welche sehr spitz kalkulieren und ihr Geschäftsmodell weitgehend auf Europa konzentrieren. Noch ein letzter Punkt: Problematisch könnte es mit Abgrenzungen zum Begriff «höhere Gewalt» werden, wo Entschädigungen ausgeklammert sind. Offen sind etwa Fragen bei Streik oder Terrordrohungen – für Klarheit werden wohl dereinst Gerichtsurteile sorgen.

Kostentreiber Security. Mit jedem Terrorakt, der seit den Flugzeugentführungen in den 70er-Jahren bis 9/11 oder zuletzt London den Luftverkehr zur Zielscheibe hatte, wurden die Sicherheitsbedingungen verschärft. «Was immer in diesem Bereich neu umgesetzt wird – es wirft Kosten ab», bringt Jürg Schwarz (B.A.R.) die Situation auf den Punkt. Doch diese Kostenfolge ist gerade in der Schweiz ein Politikum: «Die Überwälzung der Security-Kosten auf den Passagier ist wettbewerbsverzerrend: In vielen andern Ländern werden diese Kosten vom Staat getragen», erklärt Paul Kurrus, Präsident der Aerosuisse.

In der EU argumentiert man in diesem Zusammenhang mit dem Verursacher-Prinzip: Weil der Staat die eigentliche Zielscheibe des Terrorismus sei, gehöre die Sicherheit zu den Kernaufgaben des Staates. Somit können gewisse Kostenanteile von der Allgemeinheit getragen werden. «Der Bundesrat prüft nun, ob auch in der Schweiz gewisse Kostenübernahmen durch den Bund im Rahmen der EU-Empfehlungen möglich wären», informiert Kurrus weiter. «Bei jedem anderen Verkehrsträger kommt der Bund für die Sicherheits- und Personenkontrolle auf, nur am Flughafen bezahlt die Fluggesellschaft für jeden Passagier die Kosten für die Sicherheit – das ist eine Ungleichbehandlung, die korrigiert werden müsste», doppelt Regula Dettling nach.

Generell definieren weitgehend die einzelnen Staaten die Anforderungen an die Security (nicht zu verwechseln mit Safety = operationelle Flugsicherheit), was einerseits zu einer gewissen Uneinheitlichkeit führt und insbesondere den USA einen grossen Einfluss einräumt: Kommt ein Abflugsairport geforderten Standards (wie z.B. am Flughafen Zürich kürzlich die temporäre Schliessung von Bars im Abflugbereich) nicht umgehend nach, droht entsprechenden Flügen in die

USA eine Landesperre. Auch verstärkte Cockpittüren an Bord wurden auf Grund dieses Drucks eingeführt. «Im Bereich Security wird derzeit diskutiert, inwieweit Terrorrisiken versichert werden können», ergänzt Dettling-Ott zum Thema.

Wenig konsequente EU. Was lässt sich aus den skizzierten Entwicklungen ziehen? «Es ist eine Tendenz, dass der Luftverkehr immer stärker zur Kasse gebeten wird», fasst Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus zusammen. Dies könne punktuell bis zu einer Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Verkehrssystems führen. Und Jürg Schwarz schliesst pointiert wie folgt ab: «Die EU produziert gerne irgendwelche neue Verordnungen, die letztlich auch uns in der Schweiz betreffen. Geht es aber in gewissen EU-Ländern um protektionistische Unterstützungen eigener Airlines oder Airports, nimmt man es in Brüssel plötzlich nicht mehr so genau.»

Beat Eichenberger

Tabuthema Preistransparenz

In der EU soll eine Revision des sog. 3. Liberalisierungspakets unter anderem mehr Transparenz bei den Preisen bringen, wie sie seit diesem Jahr auch in der Schweiz gilt (neue Preisbekanntgabeverordnung). Ziel ist, dass auch in der EU beworbene Flugpreise sämtliche Steuern, Gebühren und Entgelte enthalten müssen. «Man kann davon ausgehen, dass diese Revision bis in rund zwei Jahren umgesetzt wird», schätzt die Swiss-Juristin Regula Dettling-Ott die Situation ein. Interessant ist, dass diese Transparenz im Ausland längst nicht von allen Reisebüros begrüsst wird: Im Gegensatz zur Schweiz, wo Buchungsgebühren offen kommuniziert und eingezogen werden, ist das Thema in andern Ländern noch weitgehend tabu, dürfte nun aber durch die geforderte Preistransparenz allmählich ans Licht der Öffentlichkeit gerückt werden.

Kommt «Arrival Duty Free»?

Aerosuisse, der Dachverband der Schweizer Luftfahrt, setzt sich vehement für die Einführung des «Arrival Duty Free» in allen sechs Schweizer Linienflughäfen ein. «Nach der Landung zollfrei Waren einkaufen, ist ökologischer, passagierfreundlicher und vereinbar mit den neusten Sicherheitsvorschriften», weibelt Paul Kurrus, Präsident der Aerosuisse, für die Massnahme. Für die Fluggäste wäre es eine erhebliche Qualitätsverbesserung, wenn die Tax- und Duty Free-Einkäufe nicht mehr herumgetragen werden müssten, und die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen würden kürzer. «Auf Grund des geringeren Gewichts an Bord könnten Airlines mehr Treibstoff sparen», sagt Kurrus. Arrival Duty Free könnte aber auch neusten Sicherheitsbestimmungen (z.B. Verbot gewisser Produkte mit Flüssigkeiten, Gel, Aerosol) entgegen kommen. «In Norwegen ist Arrival Duty Free seit 2005 erfolgreich umgesetzt – für die Schweiz bietet sich eine einmalige Chance», ist Kurrus überzeugt.