

Wer überlebt am Himmel?

Europa liberalisiert ab heute den Luftverkehr: Unerbittlicher Verdrängungswettbewerb als Folge

Der erbitterte Wettbewerb um Marktanteile im Flugverkehr hat 1993 so richtig eingesetzt. Seither hat uns die Liberalisierung über dem Nordatlantik schrittweise vor Auge geführt, was sich nun in Europa anbahnt: der schubweise Ausverkauf und die Aufteilung des Luftraums unter den stärksten, grössten und agilsten Allianz-Unternehmen der Luftverkehrsbranche.

- Denn der Weg zur grenzenlosen Freiheit am Himmel ist überschattet von einem gewaltigen Konzentrationsprozess, aus dem bisher jenseits des Atlantiks die American, United und Delta Airlines als Sieger hervorgegangen sind. Nur ein Drittel der grossen amerikanischen Airlines überlebte die Liberalisierung in den USA. Ein Fünftel wurde von Konkurrenten geschluckt, knapp die Hälfte aller Airlines gingen in Konkurs.

Nur fünf bis sieben Airlines überleben
Eine ähnliche Bereinigung steht nun auch Europa bevor. Alle Anzeichen deuten darauf hin: Die strategischen Allianzen in den letzten Jahren zeigen, dass eine nationale Fluggesellschaft allein keine Chance hat, zu überleben. Sie muss sich zu Allianzen zusammenschliessen. «Für höchstens fünf bis sieben Allianz-Gruppen wird es inskünftig weltweit Platz haben», ist SAir-Group-Konzernchef Philippe Brugger überzeugt.

In Europa gibt die British Airways im Verbund mit American Airlines, US-Air, Air Liberté und Europa, TAT und Quantas den Takt an. Die Lufthansa mit ihren Kooperationspartnern SAS, Lauda Air, Air Canada, Thai und Varig und die «Swissair»-Allianz mit Austrian, Delta, Sabena und Sin-

Ab heute ist der Flugverkehr in der EU vollständig liberalisiert. Nur wenige nationale Airlines werden den europäischen Verdrängungswettbewerb überleben. Chanclos haben nach Ansicht des Konzernchefs der SAir-Group, Philippe Brugger, nur «Fluggesellschaften, die in Allianzen mit global ausgerichteten Airlines-Systemen» aufgehen.

wie Air France, Alitalia und Iberia indes herrscht Krisenstimmung: Ihnen wäre ohne staatliche Milliarden Subventionen längst der Treibstoff ausgegangen.

Ab April freie Hand

Im April wird die seit 1987 schrittweise eingeleitete Deregulierung nun auch innerhalb der EU ihren Höhepunkt erreichen und mit Verzögerung die Schweiz erfassen. Die EU-Fluggesellschaften haben dann sowohl bei der Streckennetz-Planung als auch bei der Tarifgestaltung freie Hand, was unweigerlich zu einem heftigen Verdrängungs- und Preiskampf führt. Weniger Airlines und sinkende Preise sind die Folge.
Anders in der Schweiz. Hier gelten bis zum Abschluss der Verhandlungen mit der EU-Kommission nach wie vor die bilateralen Abkommen, welche die Swissair im inländischen Markt vorläufig noch vor der Konkurrenz schützen.

Verhandlungen vor dem Abschluss

Der Vertragssentwurf mit der EU-Kommission stehe in den Grundzügen zwar fest, müsse aber noch vom Bundesrat und Parlament abgesegnet

Sicherheit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl), den aktuellen Stand der Schweizer Luftverkehrspolitik. Wenn alles wie geplant läuft, könnte das neue Abkommen bis Ende Jahr unter Dach und Fach sein. «Angesichts der Tatsache» fährt Haldimann fort, «dass der Luftverkehr innerhalb der Europäischen Union weitgehend liberalisiert ist, steht die Schweiz abseits, obschon dieser Markt für die Schweizer Fluggesellschaft sehr wichtig ist.»

SAir: «Wenig anzubieten»

Indessen: Das helvetische Passagiervolumen ist weder für die Schweizer Fluggesellschaften noch für die Briten, Deutschen oder Franzosen von Bedeutung. Rund 60 Prozent der SAir-Fluggäste sind Ausländer, der Marktanteil in der Schweiz beträgt noch knappe 30 Prozent. «Zudem könnten wir im Hinblick auf ein Abkommen mit der EU auch keine grossen Triumpfe ausspielen», sagt Urs Haldimann. Denn die Schweiz habe nur wenig Verkehrsrechte anzubieten.

Für die Schweiz ist es wichtig, dass die eigene Airline weiterhin eine ernst zu nehmende Rolle im europä-

das auch der Standort Schweiz immer mehr an Bedeutung verliert.

Supranational oder weg

Die SAir-Group-Konzernleitung schlägt nun mit der Verpflichtung der drei US-Airline-Manager Jeffrey G. Katz, Ray Lions und Lee Shave in die SAir-Group einen zukunftsgerichteten Kurs ein. In der Finanzwelt wurde der Entscheid der SAir-Group jedenfalls mit einem Kursanstieg quittiert. Branchenkenner und Finanzanalysten sind sich weitgehend einig: Entweder schlägt die Swissair einen supranationalen Kurs ein, oder sie ist weg vom Fenster. Schliesslich muss es der SAir gelingen, von der «most refinings» zur «most profitable» Airline zu avancieren wie der Engländer Ray Lions sich ausdrückt. Mit den Liberalisierungs-erprobten Spitzenkräften dürfte nicht nur ein anderer Wind in die Swissair-Chefsetagen einziehen, die Rochade dürfte sich auch auf die Allianzen auswirken. Denn da steht längst nicht alles zum Besten.

Auf Sabena verzichten?

Hält das Sabena-Finanzdebakel an, könnte die neue Crew zur Überzeugung gelangen, auf die Sabena verzichten zu wollen. Branchenkenner spekulieren bereits hinter vorgehaltener Hand darüber. Und seit die Austrian Airlines vor wenigen Tagen ein fast 40 Prozent grosses Aktienkapital der Lauda Air von der Lufthansa, die nun noch gut 20 Prozent des Kapitals hält, übernommen hat, könnten auch beim österreichischen Partner die Karten neu gemischt werden. Wird die Swissair in naher Zukunft im Verbund mit American Airlines oder British Airways fliegen. Und wird sie

Nur eine Marktnische?

Mit der Einführung der 8. Freiheit (Kabotage) wird die dritte Etappe der Liberalisierung des Luftverkehrs in der EU abgeschlossen. Seit 1993 kennt die EU die 5. und 7. Freiheit, welche den Fluggesellschaften die sogenannte Anschlusskabotage (London-Madrid-Lissabon) und beispielsweise der belgischen Sabena Flüge zwischen Paris und Rom erlaubt.

Bei der 8. Freiheit handle es sich im besten Fall um eine Marktnische für «low-cost»-Carriers, sagte Sabena-Präsident Paul Reutlinger kürzlich die EU-Marktleaderin. British Airways versucht seit geraumer Zeit, auf lokalen Märkten Fuss zu fassen. Da die Kabotage bislang nicht gewährt wurde, hat sie Tochtergesellschaften gebildet: Deutsche BA für Deutschland und TAT für Frankreich. Beide schreiben im Unterschied zur Muttergesellschaft rote Zahlen. Anders die Situation in Grossbritannien und Irland: Fluggesellschaften wie Virgin Express, Easyjet oder Ryanair fliegen mit Billigtickets schwarze Zahlen ein.

Ungachtet der Einführung der letzten Liberalisierungsetappe ist der freie Wettbewerb in der EU noch nicht vollumfänglich gewährleistet. Der freie Markt wird behindert durch Mangel an freien Land- und Startrechten (Slots). Vor allem «low-cost»-Fluggesellschaften beklagen sich darüber, dass bei der Vergabe der Slots die Interessen der grossen, nationalen Fluggesellschaften zu stark