

## Trotz Deregulierung nicht auf die Nase geflogen

Von Sepp Moser

Mitten im Lärm zusammenbrechender Finanzmärkte und eines herannahenden Rezessionsgewiters ist ein Jubiläum praktisch unbemerkt geblieben. Vor 30 Jahren unterzeichnete der damalige US-Präsident Jimmy Carter ein Gesetz, welches den inneramerikanischen Luftverkehr von allen kommerziellen Fesseln befreite, also deregulierte. Und siehe da: Die Deregulierung, die im Bankenwesen zu hemmungslosen Exzessen führte und letztlich zum heutigen Malaise, im Luftverkehr funktioniert sie. Ueberall wo sich die Fluggesellschaften frei entfalten können, ist Fliegen heute massiv billiger und gleichzeitig sicherer als früher, die Flugpläne sind dichter und kundenfreundlicher.

In den Zeitungen liest sich das zwar meist anders. Da ist vornehmlich von nachlassendem Service die Rede, von Verspätungen, unfreundlichem Personal und undurchsichtigen Tarifzuschlägen. Tatsächlich ist Fliegen für den durchschnittlichen Economyklass-Passagier keine Lust mehr. Die Angebote sind unübersichtlich wie bei Telefonabonnements oder Waschmitteln. Das hat aber auch Vorteile. Die Fluggäste können im Vergleich zu früher unter mehr Flügen, unter mehr Flugzielen und nicht zuletzt unter verschiedenen Typen von Airlines wählen. Zwischen Ryanair mit dem Charme, aber auch den Preisen einer Strassenbahn und dem teuren Erstklass-Luxus von Emirates, wo man eine eigene Schlafkoje und mit etwas Glück sogar eine Dusche bekommt, steht das ganze Spektrum offen. Der Markt funktioniert, Fluggesellschaften florieren und gehen bankrott, wie es die Marktwirtschaft vorsieht. Beispiel Schweiz: In Genf und Basel dominiert heute statt des früheren Platzhirsches Swissair eine Airline namens easyJet, die 1995 gegründet wurde. In Zürich heisst die Nummer 2 Air Berlin, und auch sie ist erst seit 1992 im Billigflug-Geschäft.

Das war nicht immer so. Bis 1978 flogen die Airlines auf der ganzen Welt am Gängelband staatlicher Regulierung. Pro Land gab es in der Regel eine staatliche oder gemischtwirtschaftliche Fluggesellschaft, und ihr Streckennetz reflektierte die politische und wirtschaftliche Staatsraison. So flog die Swissair jahrzehntelang verlustreich nach Peking, nur weil dort einige einflussreiche Schweizer Grossfirmen Filialen eröffnet hatten. Die National-Airlines von Ex-Kolonialmächten ihrerseits pflegten ohne Rücksicht auf Verluste den Kontakt mit den alten Ueberseegebieten. Andere Länder, vor allem arme, benützten ihre Airline als Mittel für die Stärkung des Nationalbewusstseins - egal, was es kostete.

All das geschah im Geiste der Gegenseitigkeit, indem auf jeder Linie das Geschäft mit der Fluggesellschaft des jeweiligen Ziellandes brüderlich geteilt wurde. Einmal im Jahr trafen sich die Tarifspezialisten aller Fluggesellschaften an einem schönen Ort wie Acapulco oder Cannes, um zwischen Sitzungssaal und Swimmingpool die für Alle gültigen Tarife und Servicestandards festzulegen. Massgebend waren jeweils die Kosten des ineffizientesten Marktteilnehmers plus eine satte Marge. So gab es für alle genug zu verdienen und kaum je Streit. Der Gipfel des Konkurrenzkampfes war, als einmal die heute nicht mehr existierende amerikanische Pan American der ebenfalls verblichenen Swissair vorwarf, auf der Nordatlantikklinie Sandwiches zu servieren, die nicht wie abgemacht aus Brot mit Fleisch bestünden, sondern aus Fleisch mit Brot.

Aehnlich komfortabel ging es im inneramerikanischen Verkehr zu. Da bestimmte eine Aufsichtsbehörde namens CAB (Civil Aeronautics Board), welche Fluggesellschaft nach welchem Flugplan, mit welchen Flugzeugtypen und zu welchen Preisen welche Route bedienen durfte. In der Regel waren es zwei Airlines pro Strecke, und die Tarife waren so kalkuliert, dass bei einer Sitzbelegung von 55 Prozent ein Gewinn von 15 Prozent resultierte. Nur im lokalen Verkehr innerhalb einzelner US-Bundesstaaten herrschte echte wirtschaftliche Freiheit. So flog in Kalifornien eine gewisse PSA zu Discountpreisen und dennoch (oder deswegen) mit riesigem Erfolg. Bald machte es ihr in Texas eine gewisse Southwest nach, indem sie mit ihren

vier Boeings minimalen Komfort mit minimalen Preisen und maximalem Fun-Faktor kombinierte. Heute gibt es die PSA nicht mehr, aber Southwest fliegt mit mittlerweile 535 Boeings immer noch nach dem gleichen Rezept - und im ganzen Land. Sie gilt als das Vorbild aller so genannten Billigflieger, von denen heute auf der ganzen Welt Dutzende unterwegs sind und die etablierten Fluggesellschaften das Fürchten lehren.

Entscheidend für die weltweiten Umwälzungen war ein Gesetz namens "Airline Deregulation Act", das US-Präsident Jimmy Carter am 24. Oktober 1978 unterschrieb. Es führte zu einem schrittweisen Abbau der Wettbewerbsschranken, allerdings nur für den Luftverkehr innerhalb der USA. Aber es betraf alle Fluggesellschaften, also auch die Riesen wie Pan American oder TWA, die sowohl Inland- wie interkontinentale Strecken betrieben. Auch sie mussten sich nun vom Monopolisten-Gehabe verabschieden, die Kosten senken, kundenfreundlicher werden und ihr Geld redlich verdienen. Die Umstellung gelang unterschiedlich gut. Pan American, TWA und einige andere, welche im Ueberschwang der Gefühle zu rasch expandierten, flogen prompt in die Pleite. Andere passten sich an und existieren heute noch.

Inzwischen geniessen die Fluggesellschaften in grossen Teilen der Welt die Freiheit, unter marktwirtschaftlichen Bedingungen zu florieren oder zu scheitern. Europa führte die Freiheit zwischen 1988 und 1997 in drei Schritten ein, und die Schweiz schloss sich an. Heute dürfte die Swiss, wenn sie denn wollte, zwischen Prag und Lissabon ebenso fliegen wie die Air France zwischen Mailand und Kopenhagen. Dass sie es nicht tun, hat mit der Streckenstruktur der "klassischen" Fluggesellschaften zu tun: Ihre Langstrecken sind erst zu einem geringen Teil dereguliert. So darf die Swiss zwar uneingeschränkt von Europa in die USA, nach Dubai oder Singapur fliegen, Indien und viele andere Länder sind für sie aber nur von der Schweiz aus und nur unter stark einschränkenden Bedingungen zugänglich. Deshalb sehen die Streckennetze der traditionellen europäischen Universal-Airlines immer noch wie ein Stern aus, mit dem Heimatland als Mittelpunkt. Nur für die jungen "Billigflieger", die sich auf den Verkehr innerhalb Europas beschränken, machen Heimatflughäfen ausserhalb der engeren Heimat Sinn. Zum Beispiel für Ryanair, die zwar in Irland zu Hause ist, aber zwischen Schweden und Spanien auf 31 Flughäfen Flugzeuge und Besatzungen stationiert hat.

Aehnlich wie im Detailhandel haben sich also dank der Deregulierung im Luftverkehr verschiedene Geschäftsmodelle entwickelt. Lachs kann man beim Traiteur kaufen oder bei Aldi; das eine Produkt ist luxuriöser als das andere, aber krank wird man in keinem Fall. Gleich ist es beim Fliegen: Ryanair, Air Berlin und Konsorten fliegen so schnell und so sicher von A nach B wie ihre "klassische" Konkurrenz - mit weniger Komfort, aber billiger und meist auch viel pünktlicher.

Dass kein Sicherheitsunterschied besteht, ist darauf zurückzuführen, dass die Deregulierung den Fluggesellschaften zwar die unternehmerische Freiheit gewährte; in allen Belangen, die irgendwie mit Sicherheit zu tun haben, wurde die staatliche Aufsicht jedoch nie gelockert, sondern im Gegenteil immer wieder verschärft. Im Finanzsektor war dies nicht der Fall, und die Folgen spüren wir jetzt.

ENDE