Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 14 (1987)
Heft: 2

Artikel: Liberalisierung im Luftverkehr : "Open sky" über Europa?
Autor: Kurz, Andreas C.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-910457

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Liberalisierung im Luftverkehr

«Open sky» über Europa?

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein, heisst es im Lied. In Amerika ist der Wunsch realisiert – wenn auch der «open sky» teilweise fragwürdige Auswirkungen gezeitigt hat. Europa tut sich dagegen schwer mit der Liberalisierung des Himmels.

Die amerikanische Langstreckenmaschine MD-11 wird bei der Swissair ab 1990 die DC-10 ablösen.

Mit der seinerzeit von Präsident Carter durchgesetzten Deregulierung wurden die Preisstrukturen und Einschränkungen des amerikanischen Luftverkehrs aufgehoben und marktwirtschaftliche Grundsätze eingeführt. Dies brachte den Vorteil, dass der Passagier heute vom Konkurrenzkampf profitiert und (allerdings nur auf gewissen Paradestrecken) billiger fliegen kann. Auf der anderen Seite trieb der unerbittliche Preiskampf etliche Gesellschaften in den Konkurs – und in den Arm finanzstarker Airlines. Es zeichnet sich deutlich ab: Es entstehen wieder Monopole – und es kommt wieder zu Preisdiktaten.

So weit mag man in Europa nicht gehen. Nach den bisherigen Verhandlungen im Schoss der EG-Kommission dürften in den folgenden Punkten Kompromisse möglich werden:

- *Verkehrsaufteilung:* Das starre 50:50-Schema soll leicht gelockert werden, wobei die Art und Weise, wie diese Kapazitätsaufteilung zwischen den Fluglinien vorgenommen werden soll, noch strittig ist.
- *Flugtarife:* Vorgesehen ist, «einfache Rabattzonen» und «Superrabattzonen» einzuführen mit Flugpreissenkungen zwischen 10 und 35 resp. 35 und 55 Prozent – immerhin müsste der Passagier dafür strenge Voraussetzungen in bezug auf Buchung, Aufenthalt usw. erfüllen.
- *Marktzugang:* Vorgesehen (allerdings noch nicht sehr konkret) sind Zugeständnisse an kleinere Gesellschaften.

Was meint die Schweiz?

Inwiefern ist die Schweiz von diesen Vorhaben betroffen? Einig sind sich alle Gesprächspartner, dass unser Land in Europa keine Preisinsel werden darf und damit unmittelbar von dem betroffen ist, was in Brüssel ausgehandelt wird. Und einig sind sich die befragten Herren auch in der Formel: «Liberalisierung ja, aber mit Mass und Vernunft».

Der Vorsteher des zuständigen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, Bundesrat Leon Schlumpf, sagt es so: «Ich bin für eine schrittweise Liberalisierung mit klaren Abgrenzungen, die jeglichen Wildwuchs ausschliesst.» Auch Max Neuenschwander, der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), macht Vorbehalte geltend: «Es kann nicht darum gehen, endlos und grenzenlos zu liberalisieren – vor allem wehre ich mich dagegen, die ganze Frage zu ideologisieren: Wenn die Forderung nach Liberalismus nur noch ideologisch begründbar wird (und diese Gefahr ist nicht ganz auszuschliessen), dann stimmt etwas nicht mehr. Denn so schlecht ist das heutige System auch wieder nicht.

Swissair: Ja mit Grenzen

Der BAZL-Direktor weiss sich in seiner Auffassung weitgehend einig mit der Swissair, die bei einer Systemänderung ja die Erstbetroffene wäre. Der Chef Luftverkehrspolitik, Martin Monsch, betont, das heutige System sei zwar zu rigid und deshalb die Entwicklung hin zu einer (schrittweise verwirklichten) Liberalisierung begrüssenswert. Es gebe aber Grenzen – namentlich in der Frage der Tarife. Eine Kostenunterdekkung sei nicht denkbar; die Swissair habe ein Flugpreisniveau anzustreben, das ihr ein Überleben zu schweizerischen Produktionskosten ermögliche. Denn es sei undenkbar, zwecks Kostensenkung etwa bei der Sicherheit oder beim Service zu sparen.

Zusammenfassend: Liberalisierung im Sinne einer Evolution ja, aber immer verbunden mit der Frage, ob sie dem Passagier effektiv etwas bringt – auch längerfristig.

Schweizerische Einigkeit, auch darüber, wie sich BAZL-Direktor Neuenschwander den Luftverkehr im Jahre 2000 vorstellt: «Im Interesse eines guten Ablaufs und zugunsten eines guten und vor allem vernünftigen Angebots für den Konsumenten müssen auch weiterhin Absprachen zwischen den Gesellschaften stattfinden – über Tarife und Kapazitäten. Das schliesst nicht aus, dass alle Möglichkeiten für günstige Flugpreise auszuschöpfen sind. Aus diesen Aussagen geht hervor, dass wir nicht für eine Revolution, sondern für eine Evolution, für schrittweise, behutsame, aber dafür echte Verbesserungen sind, die dem Konsumenten etwas bringen, aber für die Fluggesellschaften tragbar sind.»

Wird Fliegen in Europa billiger? Möglicherweise, nach speziellen Kriterien. Ist Fliegen in Europa heute zu teuer? Swissair-Mann Monsch dazu: «Wenn die Flugpreise in Europa so hoch wären, wie behauptet wird, dann müssten die europäischen Airlines viel mehr Gewinn einfliegen. Die Swissair beispielsweise fliegt in Europa in den roten Zahlen.»

Die Swissair also (die nach Monsch zu den «liberalen» Gesellschaften gehört) will ein behutsames Vorgehen. Nicht nur sie hat zu verlieren; Vizedirektor Monsch ist überzeugt: «Auf dem Spiel stehen letzten Endes auch die Interessen der Schweiz als Land.»

Andreas C. Kurz
Stellvertreter des Chefredaktors,
«Der Bund»