



Liebe Leserinnen und Leser,

Anfang des Jahres hat Deutschland die EU-Ratspräsidentschaft übernommen. Gleich in ihrer Antrittsrede vor dem Europäischen Parlament in Straßburg hat Bundeskanzlerin Angela



Merkel als neue EU-Ratspräsidentin neben außen- und sicherheitspolitischen Aspekten für die anstehende Legislaturperiode ambitionierte Ziele in der Energie-, Klima- und Forschungspolitik sowie beim Bürokratieabbau umrissen.

Die wichtigsten Kernaussagen für die Luftverkehrsindustrie:

- Ein gemeinsamer transatlantischer Markt liegt...zutiefst im europäischen Interesse
- ...den Grundstein für ein weltweites Klimaabkommen ab 2012 wollen wir auf dem Europäischen Rat im März ... und auf dem G8-Gipfel legen... Es ist deshalb wichtig, die USA und andere dazu zu ermuntern, in der Energie- und Klimapolitik enger als bisher mit der Europäischen Union zu kooperieren.
- ...der Abbau überflüssiger Bürokratie (ist) eine Daueraufgabe für die Europäische Union.

Das sind ehrenwerte Ziele, die wir als Airlineverband sofort unterschreiben können.

Die aktuellen Signale aus Brüssel und Straßburg lassen allerdings Zweifel an der schnellen Umsetzbarkeit dieser Ziele aufkommen.

Der Single European Sky – ein vergleichsweise einfacher Akt, um den Kerosinverbrauch im Luftverkehr über Europa signifikant zu senken, kommt seit 15 Jahren keinen nennenswerten Schritt voran. Er scheitert schlicht und einfach an eben jener Bürokratie.

Dafür schwirren Monat für Monat frische „Ideen“ zum Thema Luftfahrt durch die EU-Gremien: Kerosinsteuern, neue Sicherheitsbestimmungen, Regularien für Handgepäck, Emissionshandel, Flughafepakete.

Die meisten dieser „Ideen“ machen das Fliegen langsamer, umständlicher, unkomfortabler und teurer.

Deutschland gehört technologisch, infrastrukturell und operativ zu den führenden Luftverkehrsmärkten der Welt. Aus dieser Position und mit dieser Erfahrung könnten die Repräsentanten der Bundesrepublik auch in der EU-Ratspräsidentschaft deutliche Akzente setzen. Hoffen wir, dass sie diese Chance nutzen.

Herzlichst

Ihr Andreas Kretschmar

Politik

Klimaschutz aktiv gestalten

Konstruktive Vorschläge zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem

■ Im engen Schulterschluss mit allen betroffenen Industrieverbänden fordert BARIG dringend Nachbesserungen in den aktuellen Vorschlägen zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das bestehende offene Emissionshandelssystem der EU. Die Luftverkehrswirtschaft erwartet eine umfassende Gesamtstrategie, die zum Beispiel verfügbare neue Technologien ebenso einbezieht, wie eine bedarfsgerechte Entwicklung der Infrastrukturkapazitäten sowie operationelle Verbesserungen wie den Single European Sky.

Inhalte des Richtlinienvorschlags

Der am 20. Dezember vorgelegte Plan von EU-Kommissar Stavros Dimas beinhaltet die Einbeziehung von Emissionen aller innergemeinschaftlichen Flüge ab 2011, ab 2012 sollen auch die übrigen Flüge erfasst werden, die an europäischen Flughäfen starten oder landen.

Der Richtlinienvorschlag, der auf dem Treffen der EU-Umweltminister am 20. Februar weiter diskutiert wurde, schafft Sonderbedingungen für nichteuropäische Fluggesellschaften mit Zielen in Europa und klammert Flüge außerhalb des EU-Territoriums komplett aus.

Die Zertifikate will die Behörde auf Basis der 2004 bis 2006 erzielten Emissionswerte selbst herausgeben. Fluggesellschaften, die ihren CO₂-Ausstoß vermindern, können Emissionszertifikate verkaufen; solche,

deren Emissionen zunehmen, müssen im Gegenzug Zertifikate hinzukaufen.

Jeder Preis, der aktuell in der Diskussion genannt wird, ist absolut fiktiv. Es kursie-



©iStockphoto.com/davidstockman

ren Werte bezüglich zusätzlicher Kosten pro Ticket von bis zu 40 Euro. Gleichgültig welcher Wert letztendlich festgelegt wird, eins ist sicher: Ein Großteil dieser Erlöse wird nie dem Klimaschutz zugute kommen, weil er in Organisation und Verwaltung - sprich Bürokratie - und den Umverteilungsprozessen verlorenght.

Fehlsteuerung

Problematisch beim Handel mit Zertifikaten ist, dass sie nur zu einer Umverteilung der Klimabelastung führen. Schlimmer noch: Jedes Handelsgut entwickelt auf dem freien Markt einen Wert. Wer es sich leisten kann, kauft Zertifikate zu. Für das Klima ist es jedoch völlig unerheblich, unter welcher Flagge Emissionen

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

produziert und in die Atmosphäre geblasen werden. Wenn aber Wohlstand und ein „Recht“ auf Umweltbelastung miteinander gekoppelt werden, potenzieren sich die Klimaprobleme mit wachsendem Wohlstand und Verkehrsaufkommen in den Schwellenländern. Gerade die künftigen Megamärkte wie China oder Indien werden von der Problemlösung heute noch ausgeschlossen. Klimaschutzpolitik, die über den Horizont einer Wahlperiode hinausreicht, muss aber gerade diese Zukunftsmärkte heute berücksichtigen und nicht erst dann, wenn die Probleme unlösbar geworden sind.

Die Alternativen

Langfristig sinnvoller als eine EU-Insellösung ist nach Auffassung der Airline-Branche ein integriertes international wirksames System in der Post Kyoto-Phase ab 2013. Dies erfordert jedoch von den politischen Akteuren in der EU auch ein beherztes und überzeugendes Auftreten gegenüber außereuropäischen Ländern.

Kurzfristig realisierbar und außerordentlich effektiv wäre die Einrichtung des Single European Sky. Entsprechende Konzepte liegen seit 15 Jahren auf dem Tisch. Sie ermöglichen Kerosin-Einsparungen von acht bis zwölf Prozent im europäischen Luftverkehr und dementsprechend geringere CO₂-Emissionen. Dafür entstehen keine zusätzlichen Kosten und der Effekt kommt direkt dem Klima zugute.

Weitere Schritte in Richtung Free Flying könnten ebenfalls die Klimabelastung erheblich reduzieren. Kürzlich hat die IATA Untersuchungsergebnisse veröffentlicht, nach denen erhebliches Optimierungspotenzial auf internationalen Flugrouten täglich verschenkt wird. Jeder Anflug auf Hongkong beispielsweise dauert derzeit 25 Minuten länger, als nötig. Und jede Flugminute schlägt mit durchschnittlich 62 Litern Kerosin bzw. 160 Kilogramm CO₂ zu Buche. Weltweit schätzt die IATA das Sparpotenzial allein auf den bestehenden Routen auf 73 Millionen Tonnen CO₂.

Politik

Flugsicherung

Fortschritte bei Privatisierung dringender denn je zuvor

■ Seit dem Veto des Bundespräsidenten zum Flugsicherungsgesetz hat die Debatte um notwendige weitere Privatisierungsschritte neue Nahrung erhalten. Sowohl in der aktuellen Diskussion um den Klimawandel als auch unter Standortaspekten spielt die unternehmerische Zukunft der Flugsicherung eine gewichtige Rolle.

Single European Sky (SES)

Unbestritten ist der mögliche Beitrag eines einheitlichen europäischen Flugsicherungssystems zur Reduzierung von CO₂-Emissionen ebenso wie zur weiteren Erhöhung der Flugsicherheit und wirtschaftlicher Effizienz.

Flickenteppich europäischer Luftraum



Der Vergleich zeigt:
 Es geht auch anders...

	Europa	USA
Luftraum (Mio. km ²)	10,5	9,8
Flugsicherungsdienstleister (zivil u. militärisch)	47	1
Flugleitstellen	58	21
Betriebssysteme	22	1
Programmiersprachen	30	1
Flüge* (in Mio.)	9	18
Sicherungskosten pro Flug* (in EUR)	742	386

Quelle: Eurocontrol
 * Stand: 2004

Als Orientierungshilfe für die Potentiale eines SES kann der Luftraum über den USA gelten: Über einem vergleichbar großen Territorium koordiniert ein einziger Flugsicherungsdienstleister mit einem Betriebssystem in einer

Programmiersprache und 21 Flugleitstellen rund doppelt so viele Flugbewegungen pro Jahr wie die europäischen Kollegen. Kein Wunder, denn die Europäer teilen sich die Aufgaben mit 47 Dienstleistern, die auf 58 Flugleitstellen verteilt sind und mit 22 verschiedenen Betriebssystemen in 30 verschiedenen Programmiersprachen arbeiten. Um in diesem babylonischen Gewirr eine hohe Qualität der Flugsicherung zu halten, müssen die europäischen Airlines fast doppelt so hohe Flugsicherungsgebühren pro Flug entrichten, wie ihre amerikanischen Mitbewerber.

Eine privatisierte Flugsicherung auf dem hohen fachlichen Niveau der DFS könnte deutliche Impulse im europäischen Liberalisierungsprozess setzen und eine Führungsrolle im künftigen SES gestalten.

Kostentreiber DFS

Ein weiteres Argument für eine notwendige schnelle Privatisierung der DFS nach den im vorigen Jahr skizzierten Szenarien liefert die jüngst erzielte Tarifeinigung bei der Flugsicherung. Mit fortgesetzten Streikdrohungen konnten die Gewerkschafter Tariferhöhungen durchsetzen, die in keinem Verhältnis zur Entwicklung der wirtschaftlichen Effizienz der DFS steht. Im Klartext: Die 50 Millionen Euro, welche bei den Tarifverhandlungen herausgeholt wurden, werden über erhöhte Flugsicherungsgebühren 1:1 an die Airlines durchgereicht und nicht – wie zu erwarten – durch interne Effizienzsteigerungen ausgeglichen.

Als Kunden eines Monopolisten müssen die Fluggesellschaften heute praktisch jede beliebige Gebührenerhöhung zähneknirschend akzeptieren. Die zügige Einführung der geplanten Fee Cap-Regulierung würde Abhilfe schaffen und die nötigen Leistungsanreize setzen.

Erst eine regulierte und teilweise kapitalprivatisierte DFS ermöglicht Verhandlungen zwischen Dienstleistern und Kunden auf Augenhöhe und die Vereinbarung marktgerechter Tarife im europäischen Wettbewerb.

Airport

Am Anfang eines langen Weges

■ Ende Januar hat EU-Verkehrskommissar Jaques Barrot einen Richtlinienentwurf zur Flughafenpolitik innerhalb der Europäischen Union vorgelegt. Dieses Maßnahmenpaket greift in vielfältiger Weise in die Beziehungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften ein. In der vorliegenden Entwurfsfassung werden nicht alle vorgesehenen Änderungen dem erklärten Ziel gerecht, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Europa zu stärken.

Flughafenkapazitäten

Grundlage einer zukunftsorientierten Luftverkehrspolitik sind ausreichende Kapazitäten an stark nachgefragten Standorten. Gerade die deutsche Luftverkehrsindustrie ist heute schon mit massiven Kapazitätsengpässen konfrontiert. Dort wo Kapazitätserweiterungen geplant sind, werden diese aufgrund langwieriger Planungs- und Genehmigungsprozesse von der Nachfrage überholt. Am wichtigsten Luftverkehrsstandort Frankfurt ist dieses Problem jetzt schon akut, weil die dringend benötigte Ausbaupkapazität nicht vor 2011 zur Verfügung stehen wird. In München werden ähnliche Engpässe mittelfristig absehbar. Das vorliegende Kommunikationspapier setzt jedoch

vorrangig auf Verkehrsverlagerung in Richtung kleinerer Airports und andere Verkehrsträger. Im Interesse seiner Mitglieder wird BARIG auf eine Modifizierung des Papiers in Richtung bedarfsgerechter Infrastrukturentwicklung zugunsten des ökologisch und ökonomisch sinnvollerer Hub-and-Spoke-Systems dringen.

Flughafenentgelte

Hinsichtlich der Entwicklung der Flughafenentgelte greift der Richtlinienentwurf einen bestehenden eklatanten Widerspruch auf: Seit Jahren steigen an den großen Airports die Passagierzahlen und überproportional auch die Flughafenentgelte. Entsprechend der hier wirkenden Skaleneffekte müssten die Kosten für die Fluggesellschaften, die diese Kunden an den Flughafen bringen, jedoch sinken.

Dies spiegelt sich auch in der Ertragssituation der beteiligten Unternehmen wider. Airlines, die trotz fortlaufender Kostensenkungsprogramme nur knapp in den schwarzen Zahlen fliegen, sind die besten Kunden von Flughäfen, die Jahr für Jahr kräftige Gewinne bilanzieren.

Das EU-Paper sieht für größere Flughäfen (ab 1 Million Passagier p.a.) die Einrichtung eines unabhängigen nationalen Regulierers vor, der vor der

Erhöhung von Entgelten konsultiert werden müsse. Von den Flughäfen wird in diesem Zusammenhang angeführt, dass heute schon die Bundesländer in die Gebührenfestsetzung involviert seien. Die Airlineverbände warnen hingegen bei diesem Modell vor möglichen Interessenskonflikten, da die Länder in der Regel auch Gesellschafter der Flughäfen sind. Eine nationale Institution wäre hinsichtlich ihrer Neutralität über jeden Zweifel erhaben.

Bodendienste an Flughäfen

Dritter Bestandteil des „Airport Package“ ist ein Sachstandsbericht zur Flexibilisierung der Bodendienste. Airlines und Verbände fordern hier deutlich stärkere Liberalisierungsimpulse. Während die entsprechende EU-Richtlinie von 1996 (!) in verschiedenen Mitgliedsländern dazu geführt hat, dass bis zu elf Dienstleister an einem Airport ihre Services anbieten können, erschöpft sich der freie Wettbewerb an den einheimischen Flughäfen bisher auf maximal einen Konkurrenten zu den hauseigenen Abfertigungsunternehmen.

Neue Regularien für Handgepäck ab Mai 2007

■ Seit November 2006 müssen sich Passagiere aller Fluggesellschaften in der EU und den USA auf neue Regeln für das Gepäck an Bord einrichten – mit Folgen für den Luftverkehr weltweit. Nach den Bestimmungen der EU-Kommission ist es seither nicht mehr erlaubt Flüssigkeiten nach eigenem Gusto in der Kabine zu befördern. Maximal 100 Milliliter pro Behältnis, alle Flüssigkeiten und Gels zusammen müssen in einen durchsichtigen Plastikbeutel von maximal einem Liter Fassungsvermögen passen. Dieser muss wieder verschließbar sein. Ab Mai sollen darüber hinaus neue

Regulierungen für die maximale Größe der Handgepäckstücke wirksam werden, die von den Passagieren mit an Bord gebracht werden dürfen. 56 mal 45 mal 25 Zentimeter lautet die neue Formel. Diese ist im Prinzip nicht strenger als die schon bisher geltenden Beförderungsbestimmungen der meisten Fluggesellschaften. Auch der IATA-Standard wird nicht unterschritten. Passagiere werden also nicht auf ihre gewohnten Handgepäckstücke verzichten müssen, wenn diese bisher den Abmessungen entsprachen. Der wesentliche Unterschied: Gingen

viele Airlines bisher noch großzügig mit der Auslegung ihrer eigenen Beförderungsbestimmungen um, werden diese als EU-Bestimmung sicherheitsrelevant. Kontrolle und Einhaltung der Regularien müssen garantiert und eine praxisgerechte Umsetzung gewährleistet werden. Immerhin stehen die parallel verschärften Sicherheitsbestimmungen der USA in Übereinstimmung mit den EU-Regelungen. Das vereinfacht die Passagierabfertigung und könnte zum Verzicht auf Doppelkontrollen führen.

- JAL Japan Airlines
- JAT Airways
- KLM
- Korean Air
- Kuwait Airways
- LAN Airlines
- LOT
- Lufthansa
- Lufthansa Cargo
- Malaysia Airlines
- Malév
- Martinair
- Mexicana
- Middle East Airlines
- Nippon Cargo Airlines
- Northwest Airlines
- OLT
- Olympic Airlines
- Pakistan International Airlines
- Portugalia Airlines
- Qantas Airways
- Qatar Airways
- Royal Air Maroc
- Royal Brunei Airlines
- Royal Jordanian
- SAS
- SATA Internacional
- Saudi Arabian Airlines
- Siberia Airlines
- Singapore Airlines
- South African Airways
- Spanair
- SriLankan Airlines
- Swiss International Air Lines
- Syrian Arab Airlines
- TAM Brazilian Airlines
- TAP Air Portugal
- TAROM Romanian Air Transport
- Thai Airways International
- TUifly
- Tunisair
- Turkish Airlines
- Ukraine International Airlines
- United Airlines
- UPS
- US Airways
- VARIG
- Vietnam Airlines
- Windrose Air
- World Airways
- Yemen Airways

Cargo

Himmelhoch jauchzend, zu Tode betrübt

Aktuelle Prognosen zur Entwicklung der Luftfracht

■ Die neuesten Prognosen zur Entwicklung der Luftfracht sind viel versprechend. Darin wird von einem durchschnittlichen Wachstum der Frachttonnenkilometer (FTK) von rund 6 Prozent pro Jahr gesprochen, von höheren Raten und einer Zunahme der Wertigkeit der Fracht. Man liest daraus aber auch: die Unpaarigkeit der Verkehrsströme wird weiter zunehmen – und das Wachstum wird überwiegend außerhalb Europas stattfinden.

Von Airbus und MergeGlobal liegen seit kurzem die neuesten Prognosen zur Luftfracht vor. Während MergeGlobal seine Vorhersagen bis auf das Jahr 2010 beschränkt, wagt sich Airbus bis in das Jahr 2025 vor. Die getroffenen Aussagen sind fast deckungsgleich – bis auf wenige Ausnahmen. Bis 2010 wird von einem jährlichen FTK-Wachstum von exakt 6,4 Prozent ausgegangen, bis 2025 sind es dann immerhin noch 6 Prozent. Das Wachstum findet aber sehr unterschiedlich auf den verschiedenen Strecken statt: Während die FTKs auf der Strecke von China nach Nordamerika bis 2015 um beeindruckende

11,6 Prozent steigen werden, wird das Wachstum von Nordamerika nach Europa lediglich 3,4 Prozent betragen.

China spielt in den Prognosen eine herausragende Rolle. Im Jahre 2025 werden die Strecken von China zusammen mit dem innerchinesischen Luftfrachtverkehr mehr als ein Viertel der weltweit transportierten FTKs ausmachen. Ohne China geht nichts mehr. Dabei wird knapp 15 Prozent der weltweit transportierten Luftfracht auf der Pazifikstrecke von China nach Nordamerika transportiert, mit deutlichem Abstand folgt auf Platz 2 die Verbindung von China nach Europa. Enormes Wachstumspotential wird in allen Studien dem noch fast unerschlossenen innerchinesischen Luftfrachtmarkt zugeschrieben. So rosig die Wachstumsraten aus China sind, so schwierig wird es auf den Strecken nach China. Die Unpaarigkeit der Verkehrsströme wird weiter zunehmen. Um Frachter tatsächlich profitabel operieren zu können, bedarf es deshalb noch größerer Anstrengungen. MergeGlobal hält fest: Durch die Unpaarigkeit

der Verkehrsströme sind gerade Frachter mit sehr großer Kapazität nicht immer die beste Lösung. Eine mittlere Größe – also ca. 100 Tonnen und nicht 150 Tonnen Ladekapazität – wäre eine Möglichkeit das Ungleichgewicht der verschiedenen Routen besser ausgleichen zu können.

Die weltweite Frachterflotte besteht momentan aus 1.644 Frachtern (Stand November 2006). Darunter sind 908 Flugzeuge, die von Passagierflugzeugen zu Cargo-Maschinen umgebaut wurden. Über 200 Frachter davon sind älter als 36 Jahre (!). Zum Vergleich: die MD-11-Flotte der Lufthansa Cargo ist acht Jahre alt. Bis 2025 wird sich nach den Prognosen die weltweite Frachterflotte mehr als verdoppeln, auf dem asiatischen Kontinent sogar versechsfachen.

Man muss kein Prophet sein um aus diesen Prognosen zu schließen: Der Wettbewerb im Luftfrachtmarkt wird weiter an Härte zunehmen – durch neue Anbieter und durch zunehmende unpaarige Verkehrsströme mit wachsenden Überkapazitäten. Und damit verbunden die wenig überraschende Einsicht: der Kostendruck auf alle Luftfrachtcarrier wird anhalten.

Nils Haupt – Lufthansa Cargo AG

Der gläserne Passagier

■ In den nächsten fünf Monaten müssen die Europäische Union und die USA ein endgültiges Abkommen zur Erfassung und Weitergabe von elektronisch gespeicherten Passagierdaten aushandeln. Derzeit gilt die Übergangsregelung vom Oktober 2006, die bereits ausdrücklich eine Frist für das kommende Vertragswerk bis 31. Juli beinhaltet.

Hintergrund ist, dass ein entsprechendes Abkommen zwischen den USA und der EU vom 28. Mai 2004 durch Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom Mai 2006 kassiert wurde.

Die derzeit geübte Praxis besteht darin, dass die Airlines einen direkten Zugriff der US-Behörden auf Passagierdaten aus den Reservierungs- und Abfertigungssystemen (Passenger Name Record = PNR) innerhalb des Territoriums der EU-Mitgliedsstaaten ermöglichen. Bis zu 34 Daten pro Passagier, die die Airline eigentlich für ihre Servicezwecke aufgenommen hat, können auf diese Weise abgerufen und ausgewertet werden. Dazu gehören neben den Personalien in Einzelfällen auch Angaben zum Reisebüro, zur Zahlungsart, zu Essgewohnheiten oder Sitzplatzänderungen.

Seit Jahren forderten die Vereinigten Staaten zusätzlich bereits die Erfassung weiterer Passagierdaten vor Abflug (Advanced Passenger Information System = APIS Final Rule). Dazu gehören Passdaten, Land des Hauptwohnsitzes und die erste Aufenthaltsadresse in den USA. Momentan werden diese Informationen beim Check in erfasst und nach Abflug der Maschine in die USA übermittelt. Auch bei APIS ist mit einer Verschärfung der US-Datenanforderungen zu rechnen.

Über die in einer EU-Richtlinie festgelegten Mindeststandards hinaus streben deutsche Behörden im Einreiseverkehr aus Nicht-EU-Ländern die Übermittlung weiterer Informationen an. Dazu gehören auch die Daten, die nicht im maschinenlesbaren Pass enthalten sind und manuell erfasst werden müssen. Solche Informationen können – unabhängig von der Frage der Einspeisung ins System – per UN Edifakt, also auf der Basis eines Telex übermittelt und verarbeitet werden. Darüber hinaus denken die Behörden jedoch auch an eine elektronische Übermittlung von Passkopien. Die technische Voraussetzung dafür wäre ein entsprechender Scanner an

jedem Check-in-Schalter weltweit sowie deren Aufrüstung zur Übermittlung der gewonnenen Daten.

Eine von KLM derzeit provisorisch geübte Praxis besteht darin, die Pässe der Passagiere in einer stand-alone-Lösung zu scannen, auf eine CD zu brennen und dem Kapitän des Fluges mit zu geben. Ziel dieses Verfahrens ist jedoch nicht zusätzliche Sicherheit, sondern größerer Schutz der Airline vor Einreisestrafen bei Passagieren, die ohne Einreisedokumente ankommen und Asyl beantragen.

BARIG warnt vor weiteren Verschärfungen und weist gegenüber den beteiligten Verhandlungspartnern auf zahlreiche ungeklärte Sachfragen hin. So ist der Sicherheitsgewinn derartiger Datenaufgaben mehr als zweifelhaft. Auch ist die Datenweitergabe durch Drittstaaten an weitere Drittstaaten regelungsbedürftig.

Die Airlines werden zur Datenübermittlung in die Pflicht genommen, müssen sich jedoch häufig mit unterschiedlichen Datenschutzerfordernissen der betroffenen Staaten auseinandersetzen. Auch haben sie oft keine ausreichenden Verteidigungsmöglichkeiten bei Strafzahlungen.

Fluggastrechte

Erweiterte Passagierrechte: Große Visionen – keine Lösungen für die Praxis

Erste Erfahrungen mit der Verordnung (EG) Nr. 261/2004

■ Vor etwas mehr als zwei Jahren ist die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in Kraft getreten, die den Fluggästen in Europa weitreichende Ansprüche im Falle der Nichtbeförderung sowie bei Annullierung und großer Verspätung von Flügen einräumt. Die Verordnung ist seinerzeit von der Europäischen Kommission als großer Erfolg für den Schutz der Passagiere auf europäischen Flughäfen gefeiert worden.

Eine erste Zwischenbilanz nach zwei Jahren Praxiserfahrung erlaubt die Feststellung, dass die Verordnung mehr Probleme aufwirft als löst. Dem Europäischen Gesetzgeber ist ein schlechtes Zeugnis auszustellen: die Gesetzgebungskunst bleibt hinter den ambitionierten politischen Zielen weit zurück. Die Kritik an der schlechten Konzeption der Verordnung wird übrigens auch von Verbraucherschützern geteilt.

Das Ergebnis ist eine Flut von Prozessen, die in den vergangenen zwei Jahren auf die deutschen Gerichte zugekommen sind – Prozesse, in denen um Fragen gestritten wird, die die Verordnung eigentlich selbst hätte beantworten müssen. Gilt die Verordnung auch für Rückflüge, wie lang kann eigentlich eine Verspätung dauern, führt ein technisches Problem automatisch zu einer Befreiung von der Haftung, ist ein Streik immer oder nur unter bestimmten Voraussetzungen ein Entlastungsgrund und welche Beweise muss die Fluggesellschaft dafür vorlegen, dass unter den gegebenen Wetterbedingungen nicht geflogen werden konnte – dies sind nur beispielhaft einige Fragen, die sich in der täglichen Praxis immer wieder stellen. Dabei handelt es sich um Rechtsprobleme, die von vornherein absehbar waren und für die die Fluggastrechte-Verordnung trotzdem keine Lösungen bereit hält.

Inzwischen beschäftigt sich der Bundesgerichtshof – BGH – (Aktenzeichen: X ZR 95/06) mit der Frage, ob eine besonders lange Verspätung juristisch wie eine „Verspätung“ – dann besteht kein Anspruch auf eine Ausgleichsleistung – zu behandeln ist oder doch eher wie eine „Annullierung“ – dann müssen die in der Verordnung vorgesehenen Ausgleichsleistungen bezahlt werden, sofern kein Entlastungsgrund vorliegt. Der BGH ist die dritte Instanz. Das bedeutet, dass

sich vorher schon zwei andere Gerichte den Kopf darüber zerbrochen haben, ob man eine Verspätung vielleicht in eine Annullierung umdeuten kann. Parallel dazu entscheiden in der ganzen Republik weitere unabhängige Gerichte nach bestem Wissen und Gewissen, wie lange eine Verspätung eine Verspätung ist, und zwar mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Dabei hätte die Problematik in der Verordnung selbst gelöst werden können, z.B. mit einem klaren Zeitlimit. Eine Reihe von Prozessen wäre damit von vornherein überflüssig gewesen.

Darüber hinaus wird der deutsche BGH in dieser Sache vermutlich nicht einmal das letzte Wort haben. Die Auslegung der Europäischen Verordnung bleibt nämlich nach dem geltenden Europa-Recht nicht den Gerichten der einzelnen Länder überlassen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung der Rechtsnormen in allen Ländern der Europäischen Union ist die verbindliche Entscheidung über Auslegungsfragen im Zusammenhang mit Europäischem Recht allein dem Europäischen Gerichtshof – EuGH – vorbehalten. Die Gerichte der einzelnen Mitgliedstaaten müssen den EuGH unter bestimmten Voraussetzungen fragen, wie eine Vorschrift zu verstehen ist. Aus diesem Grunde ist gegenwärtig damit zu rechnen, dass der BGH nicht selbst über die Auslegungsfrage entscheiden, sondern die Meinung des EuGH einholen wird. Eine Schätzung der Verfahrensdauer ist derzeit nicht möglich.

Bislang ist beim EuGH erst ein solches Vorabentscheidungsverfahren anhängig geworden – es wird jedoch gewiss nicht das letzte bleiben. In diesem von einem dänischen Gericht eingeleiteten Verfahren (EuGH - Rechtsache C-396/06) geht es um die Frage, ob zur Entlastung der Fluggesellschaft führende „außergewöhnliche Umstände“ zu bejahen sind, wenn ein Luftfahrzeug wegen technischer Probleme außer Betrieb gesetzt wird und dies eine Annullierung des Fluges zur Folge hat. Ferner möchte das dänische Gericht wissen, welche zumutbaren Maßnahmen die Fluggesellschaft treffen muss, um eine Annullierung zu vermeiden. Auch hier geht es also um Fragestellungen, die für die Praxis von größter Relevanz sind. Bis zur Entscheidung des EuGH wer-

den jedoch weder Fluggesellschaften noch Verbraucher abschließend beurteilen können, ob bei einer Annullierung aufgrund eines technischen Defektes die Ausgleichsleistung nun geschuldet ist oder nicht. Das heißt, sie werden entweder im Verhandlungswege Kompromisse suchen oder eben erneut prozessieren müssen.

Die Kommission hat nun die baldige Vorlage ihres ersten Berichtes über praktische Erfahrungen mit der neuen Fluggastrechte-Verordnung angekündigt. Dieser Bericht wäre nach Artikel 17 der Verordnung bis zum 1. Januar 2007 abzuliefern gewesen; es kommt also nicht nur im Flugverkehr zu Verspätungen. Der Bericht darf nunmehr gewiss mit Spannung erwartet werden.

Christiane Leffers
Rechtsanwältin in Frankfurt am Main

Wohin fliegt die Airline-Branche?

- Studie 2007 -

■ Die anhaltenden Diskussionen um weiter steigende Kostenbelastungen durch Flugsicherung, Aufwendungen für Security, sinkende Margen in zunehmend verteilten Märkten sowie die weiterhin hohe Wettbewerbsintensität zeigen den enormen Handlungsdruck, in welchem sich die Airlines befinden. Zusätzliche Diskussionen auf politischer Ebene, wie Kerosinsteuer und Emissionshandel, tragen nicht zur Entspannung bei.

Wie agieren Airlines in diesem Umfeld heute und wie rüsten sie sich für die Zukunft? Welche Implikationen werden für die Unternehmen und die Märkte erwartet? Wie positioniert sich die Airline-Branche für den zukünftigen Wettbewerb? Diesen Fragen geht eine internationale Studie nach, welche die Internationale Unternehmer-Beratung Droege & Comp. in Zusammenarbeit mit BARIG erstellt. Ziel der Untersuchung ist es, den Spagat der Airlines zwischen Konsolidierung, Wachstum und Kostenführerschaft näher zu beleuchten und die potenziellen Auswirkungen auf die Neuausrichtung der Organisationen der Airlines festzustellen.

Aktuelles aus den Working Groups

Die Distribution Working Group hat ihre Kernthemen für das Jahr 2007 definiert:

- Entwicklung des E-Ticketings in Abstimmung mit dem laufenden IATA-Projekt zur vollständigen Abschaffung von Papiertickets bis Ende des Jahres. Ein gemeinsamer Workshop unter Einbeziehung von GDS-Repräsentanten und Reisebüros soll die Akzeptanz der E-Tickets fördern.

- Die Erfassung von Passagierdaten (APIS) bereits im Reisebüro bei der Eingabe der Buchungsdaten in das GDS

- Preisgarantien und Zahlungsverzug: Überprüfung der bestehenden Rechtsverhältnisse zwischen Airlines, GDS und Reisebüros

Die Charges Working Group (CWG) arbeitet zur Zeit an folgenden Themen:

- Entwicklung der Entgelte an allen deutschen Flughäfen

- Sicherheitsentgelte und -gebühren an den Airports

- Entwicklung der Gebühren für die Flugsicherung in Deutschland

- Analyse der CUTE / CUSS Entwicklung und Kosten

In der A&B Working Group arbeiten die Stationsmanager der Airports mit den BARIG-Repräsentanten an den Themen:

- Rechtsbeistand für Airline-Verantwortliche (Haftungsrecht, Besteuerung, Wettbewerbsrecht)

- Überprüfung von Effektivität und Kosten bei den Sicherheitsmaßnahmen an deutschen Flughäfen

- Stärkung der Position der Nutzeraus-schüsse an den Flughäfen

- Neue Bestimmungen für die Mit-nahme von Handgepäck an Bord

Das BARIG Cargo Committee ist seit Ende des Jahres neu organisiert.

Wichtigste Änderung: Der bisherige Vorsitz durch einen Chairman wird aufgelöst und dafür drei Sub-Committees mit einem jeweiligen Leiter geschaffen. Damit werden alle Kernthemen, die das BARIG in seinen Working Groups behandelt, nun ebenfalls für Cargobelange adaptiert.

Das von Ludwig Hamburger / Air New Zealand Cargo angeführte Committee befasst sich eingehend mit dem Thema Flughafenentgelte und Gebühren. Der Kontakt zu Behörden (Bund, Länder, EU) und Verbänden steht unter Federführung von Reinhard Coldewe / Emirates Sky Cargo. Aktuelle Themen recherchiert und verbreitet das Committee unter der Leitung von Thomas Haas / SAS Cargo.

Im Sinne eines „Lean Managements“ berichten die drei Leiter der Sub-Committees direkt an den Generalsekretär Martin Gaebges.

BARIG intern

Neu in der Distribution Working Group

- Christian Seymour von Emirates ist seit Februar 2007 neuer Chairman der BARIG Distribution Working Group und tritt damit die Nachfolge von Martin Peper/British Airways an. Die Distribution Working Group setzt sich aus Experten der Mitglieds-Airlines zusammen, die sich mit technischen und rechtlichen Aspekten rund um den Vertrieb befassen.



BARIG existiert seit 1951 und wurde 1993 als eingetragener Verein neu gegründet. Ziel des BARIG ist die Vertretung, Förderung und Sicherung der gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder. Mitglieder können alle internationalen und nationalen Airlines werden, die in Deutschland geschäftlich tätig sind.

BARIG hat zahlreiche Organe: die Mitgliederversammlung, das Executive Committee, das Cargo Committee, die Charges Working Group, die Distribution Working Group, die Taxes Task Force, die A&B Working Group und den Generalsekretär.

Die Mitgliederversammlung tagt regelmäßig. Die Mitgliedschaftsrechte werden durch die Delegates der Airlines ausgeübt.

Die 12 Mitglieder des Executive Committee werden von der Mitgliederversammlung gewählt und repräsentieren alle Regionen des Weltluftverkehrs.

Der Generalsekretär vertritt BARIG gerichtlich und außergerichtlich und führt die Geschäfte. Funktionen von BARIG werden derzeit wie folgt wahrgenommen:

Generalsekretär: Martin Gaebges

Chairman:

Andreas Kretzschmar, All Nippon Airways

Vice Chairman: Josef Bogdanski, Lufthansa

Cargo Committee:

In Personalunion: Martin Gaebges, BARIG Generalsekretär

Chairman Charges Working Group:

Rudolf Duckstein, BARIG Advisor

Chairman Distribution Working Group:

Christian Seymour, Emirates

Chairman Taxes Task Force:

Ronald Heilek, United Airlines

Chairman A&B Working Group:

Carlos Cardiga, AOC Frankfurt

Executive Committee:

Josef Bogdanski - Lufthansa (EC Chairman)

Henry Hasselbarth, Emirates

Michael Bentele, South African Airways

Andreas Kretzschmar, ANA

Christine Alig, Austrian Airlines

Cristian Lizana, LAN

Michael Svedek, Royal Brunei Airlines

Thorsten Lettnin, United Airlines

Thomas Müller, Cyprus Airways

Kimberley Long-Urbanetz, Delta Air Lines

BARIG NEWS

Herausgeber: BARIG e. V.

Verantwortlich:

Martin Gaebges, Generalsekretär

Unterschweinstiege 8, 60549 Frankfurt

Tel: 069/23 72 88, Fax: 069/23 06 66

e-mail: BARIGeV@BARIG.org

Internet: www.BARIG.org

Sekretariat: Izabela Weinmann

Redaktion: Asger Schubert (verantwortlich),

Simone Schabrich, C&C Contact & Creation GmbH, Frankfurt a. M.

Grafik/Layout: Andreas Grzesitza, Frankfurt a.M.