



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

Gesellschaftsgeschichte der Flugreise mit besonderer Berücksichtigung Österreichs

Verfasser

Roland Igelsböck

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag.phil.)

Wien, Juli 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 190 313 456

Studienrichtung lt. Studienblatt: Lehramt UF Geschichte, Sozialkunde, Politische Bildung
(GSP) und Geographie und Wirtschaftskunde (GW)

Betreuer: Univ. Prof. Dr. Christian-Hubert Ehalt

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich all jenen meinen Dank aussprechen, die mich durch mein Studium begleitet haben.

Allen voran meiner Mutter, Monika Igelsböck, meinem Vater, Gerhard Maier, meinem Stiefvater, Christian Nothdurfter, meiner Oma, Pauline Igelsböck und meiner Lebensgefährtin Tanja Best möchte ich hier meinen größten Dank aussprechen, da sie mich durch alle Höhen und Tiefen hindurch mit Rat und Tat unterstützt haben und mir in jeder Situation ein offenes Ohr geliehen haben.

Meinen Eltern, allen voran meiner Mutter und meiner Lebensgefährtin, möchte ich überdies noch einmal für die große Unterstützung beim Korrekturlesen dieser Diplomarbeit danken.

Großer Dank gebührt auch Alfred Radinger, der zahlreiche Seminararbeiten korrektur gelesen hat und mich im Studium stets unterstütze.

Ein großer Dank geht auch an Herrn Univ.-Prof. Dr. Christian-Hubert Ehalt, der mir nicht nur die Bearbeitung meines Wunschthemas ermöglicht hat, sondern mir auch beim Verfassen der Diplomarbeit mit vielen guten Hinweisen und Tipps zur Seite gestanden ist.

Natürlich möchte ich auch allen anderen Professoren und Professorinnen und meinen lieben Freunden und StudienkollegInnen danken, durch die ich meine Studienzeit stets in guter Erinnerung behalten werde.

Anmerkung

Alle verwendeten Abkürzungen in dieser Arbeit werden an der Stelle ihrer Verwendung erläutert. Insgesamt habe ich mich aus Gründen der Verständlichkeit bemüht, die Anzahl der Abkürzungen auf ein Minimum zu reduzieren. Aufgrund der Häufigkeit ihres Vorkommens habe ich v.a. gängige Firmennamen wie Austrian Airlines (AUA), Lufthansa (LH) und Air Berlin (AB) abgekürzt. Zudem finden Abkürzungen für einige Organisationen und Geschäftsformen des Luftverkehrs ihre Anwendung, wie z.B. die IATA (International Air Transport Association), ICAO (International Civil Aviation Organisation), ELFAA (European Low Faras Airline Association), DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), LCC (Low-Cost-Carrier) und NC (Network Carrier).

Ich möchte ausserdem anmerken, dass alle in der Arbeit verwendeten Berufsbezeichnungen sowohl in weiblicher, als auch in männlicher Form Geltung haben.

Inhaltsverzeichnis:

Danksagung.....	S. 3
Anmerkung.....	S. 4
Inhaltsverzeichnis.....	S. 5
Vorwort.....	S. 9
 <u>1. Einleitung</u>	 S. 9
 <u>2. Fliegen – vom Traum zur Realität</u>	 S. 11
2.1 Fliegen als Mythos.....	S. 11
2.2 Vordenker der Flugidee.....	S. 14
2.3 Fliegen „leichter als Luft“.....	S. 16
2.4 Fliegen „schwerer als Luft“.....	S. 23
2.4.1 Die Ära der improvisierten Flugversuche.....	S. 23
2.4.2 Der Weg zum ersten Motorflug.....	S. 33
 <u>3. Der nationale Wettbewerbsaspekt des Fliegens unter besonderer Berücksichtigung Österreichs</u>	 S. 36
 <u>4. Die Entwicklung des österreichischen Linienflugverkehrs</u>	 S. 40
4.1 Die Gründung und Entwicklung der ÖLAG: Österreichische Linienflüge in der Zwischenkriegszeit.....	S. 40
4.2 Die Vorgeschichte der Austrian Airlines: Der Weg Österreichs zu einer nationalen Fluglinie in der Nachkriegszeit.....	S. 44
4.2.1 Austria Air und Austrian Airways: Auf der Suche nach einer nationalen Fluglinie „unter den Flügeln des Proporz“.....	S. 46
4.2.2 Die Gründung der Austrian Airlines.....	S. 47
4.3 Die Entwicklung der Austrian Airlines bis zur Gegenwart.....	S. 49
4.3.1 Der Weg zur Verstaatlichung – die 60er Jahre.....	S. 49
4.3.2 Der Flug in die Gewinnzone – Die profitablen Jahrzehnte von 1970 bis 1990.....	S. 53
4.3.3 Die Stellung der Austrian Airlines in einem sich wandelnden Luftverkehrsmarkt von 1980 bis heute.....	S. 59
4.3.3.1 Die Übernahme der Lauda Air.....	S. 66

4.3.3.2 Der Relaunch des „Focus East“.....	S. 68
4.3.4 Entwicklungen in der jüngsten Geschichte: Der Verkauf an die Lufthansa.....	S. 72
4.4 Die privaten Fluggesellschaften Österreichs.....	S. 83
4.4.1 Private Pioniere in der Zweiten Republik.....	S. 84
4.4.2 Private Fluglinien in den 70er und 80er Jahren.....	S. 85
4.4.3 Unabhängige österreichische Regionalfluggesellschaften.....	S. 90
4.4.4 Österreichs Leisure-Carrier.....	S. 95
4.4.5 Österreichs Low-Cost-Carrier.....	S. 95
 <u>5. Die wirtschaftliche Entwicklung der Flugreise ab 1970</u>	 S. 99
5.1 Der Luftverkehr als unaufhaltsamer Wachstumsmarkt ?.....	S. 99
5.1.1 Bedeutung der Flugreise zum privaten Reisezweck für das Wachstum.....	S. 101
5.1.2 Bedeutung der Luftfracht für das Wachstum.....	S. 102
5.1.3 Verteilung des Passagieraufkommens nach Erdteilen.....	S. 103
5.1.4 Wachstumsmarkt China: Die Rolle chinesischer Fluglinien in den Top 10 der größten Airlines.....	S. 104
5.2 Das Wachstum des österreichischen Flugverkehrs.....	S. 105
5.3 Der Trend zu Großflughäfen.....	S. 109
5.4 Die Krisenanfälligkeit des Luftverkehrs.....	S. 110
5.5 Junge Wachstumsmärkte des Luftverkehrs.....	S. 115
5.5.1 Low Cost Carrier in Europa.....	S. 115
5.5.2 Wachstum der Business Aviation.....	S. 119
5.5.3 Nachhaltiges Wachstum in Asien?.....	S. 122
5.6 Vergleichende Darstellung unterschiedlicher Geschäftskonzepte im planmäßigen Personenluftverkehr.....	S. 126
5.6.1 Network Carrier.....	S. 126
5.6.2 Regional Carrier.....	S. 128
5.6.3 Leisure oder Charter Carrier	S. 130
5.6.4 Low Cost Carrier.....	S. 132
5.7 Conclusio und Zukunftsausblick mit besonderer Berücksichtigung Österreichs.....	S. 137

<u>6. Ausgewählte Entwicklungen führender Flugzeughersteller im Überblick.....</u>	S. 142
6.1 Aspekte der Sicherheit.....	S. 142
6.2 Charakteristiken der Flugzeugherstellung in der Zwischenkriegszeit.....	S. 144
6.3 Trennung des zivilen und militärischen Flugzeugbaus.....	S. 144
6.4 Langstrecken mit Propellerflugzeugen.....	S. 145
6.5 Die Etablierung des Düsenantriebes.....	S. 145
6.5.1 Die erste Entwicklung des Strahltriebwerks in der Zivilluftfahrt.....	S. 145
6.5.2 Düsenjets für den Langstreckenverkehr und den Mittelstreckenverkehr ab den 60er Jahren.....	S. 146
6.6 Großraumflugzeuge zur Ökonomisierung des Flugverkehrs.....	S. 148
6.7 Ein Überschallflugzeug als Prestigeprojekt.....	S. 149
6.8 Die Etablierung des europäischen Flugzeugbaus durch Airbus.....	S. 151
6.9. Das Duopol im Mittel- und Langstreckenflugzeugbau: Boeing und Airbus.....	S. 154
6.9.1 Die Entwicklung des „Duopols“.....	S. 154
6.9.2 Unterschiedliche „Technikphilosophien“ der führenden Hersteller.....	S. 156
6.9.3 Unterschiedliche Markteinschätzungen der beiden führenden Hersteller und daraus resultierende Konstruktionen (A380 und 787).....	S. 158
6.9.4 Markteinschätzungen und Entwicklungen im Kurz- und Mittelstreckenbereich.....	S. 162
6.9.5 Regionaljets als Konkurrenz für Airbus und Boeing.....	S. 163
6.10. Abschließender Exkurs: Der Beschaffungsmarkt von Flugzeugen.....	S. 168
<u>7. Die Veränderung der Wahrnehmung der Flugreise aus Sicht der Passagiere und des Kabinenpersonals.....</u>	S. 172
7.1 Die Wahrnehmung der Flugreise als Passagier: Vom Privileg zum Alltag.....	S. 172
7.2 Die Stewardess/Flugbegleiterin im Kontext der sich wandelnden Flugreise.....	S. 178
7.2.1 Berufswandel im Kontext von wandelnden Geschlechter- und Gesellschaftsrollen.....	S. 182

7.2.2 Die Uniform der Stewardess als Artefakt sich wandelnder Anforderungen.....	S. 187
7.3 Berufsbild Pilot im Wandel der Zeit.....	S. 190
8. <u>Schlussbemerkungen: Einige Aspekte der Zukunftsentwicklung...</u>	S. 193
9. <u>Kurzfassung</u>	S. 197
<u>Quellenverzeichnis</u>	S. 200
Literaturverzeichnis.....	S. 200
Sonstige Publikationen und Quellen.....	S. 204
<u>Abbildungsverzeichnis</u>	S. 207
<u>Anhang</u>	S. 208
Abstract.....	S. 208
Lebenslauf.....	S. 209

Vorwort

Die Zielsetzung dieser Arbeit ist die Verknüpfung und Darstellung der Geschichte der Flugreise mit gesellschaftsgeschichtlichen, wirtschaftsgeschichtlichen und sozialgeschichtlichen Entwicklungslinien. Bis dato erfolgte die Darstellung der Entwicklungslinien der Flugreise unter Einzelaspekten und unterschiedlichen Teilaspekten. Die Entwicklung der Flugreise - mit besonderer Berücksichtigung Österreichs – soll im Wesentlichen durch eine Zusammenschau von wirtschaftsgeschichtlichen, technikgeschichtlichen, sowie wahrnehmungs- und sozialhistorischen Aspekten unter dem Gesichtspunkt der Gesellschaftsgeschichte geordnet, gruppiert und verknüpft werden. Dabei fiel die Wahl, was die jüngsten nationalen und internationalen Entwicklungen im Flugverkehr betrifft (Stand Frühjahr 2012), auf wirtschaftsgeschichtliche Komponenten. Da die gegenwärtigen Entwicklungen im internationalen aber v.a. im nationalen Bereich (Übernahme und Restrukturierung der Austrian Airlines) große Veränderungen mit sich bringen, ist eine Prognose auf längere Sicht nicht möglich.

Die Wahl zu diesem Thema im Speziellen fiel aus persönlichen Interesse und der Faszination für diesen Technik- und Wirtschaftszweig, da hier – was nur in wenigen anderen Bereichen der Fall ist – Hochtechnologie auf eine hohe alltägliche Nachfrage und Selbstverständlichkeit trifft, welches der Technik in diesem Bereich neben der wirtschaftlichen auch eine hohe menschliche Komponente im Sinne von alltäglichem Umgang und alltäglicher Wahrnehmung gibt.

1. Einleitung

Wie im Vorwort bereits beschrieben, soll in dieser Arbeit die Geschichte der Flugreise aus den Teilaspekten der Technik-, Wirtschafts-, sowie der Sozial- und Wahrnehmungsgeschichte unter dem Gesichtspunkt einer Gesellschaftsgeschichte verknüpft werden.

In den Kapiteln 2 und 3 soll einführend die Entstehungsgeschichte der Flugreise behandelt werden. Denn unabdingbare Voraussetzung dafür war die Entdeckung des Fliegens durch die Menschheit. Dabei soll kurz der Weg vom alten Mythos hin zu der technischen Realisierung im 19. Jahrhundert aufgezeigt werden. In zeitlicher Abfolge wurden zwei Möglichkeiten des Fliegens entdeckt – leichter und schwerer als Luft – wobei sich letztere Fortbewegungsmethode nicht erst seit den Wrights als die geeignetere für die Flugreise herausstellen sollte.

Nachdem Fliegen im frühen 20. Jahrhundert sportlichen und in weiterer Folge kriegesischen Wettkämpfen gleichkam (Kapitel 3), begann sich ab ca. 1920 die Flugreise in der heute

bekannten Form zu entwickeln, indem die ersten Linienflüge, als Luxusgut in Postfluglinien, mit weiter entwickelten Flugzeugen durchgeführt wurden. Ab den Beginnen soll die Veränderung der Flugreise vom Nationalprestige zur Wirtschaftsfaktor dargestellt werden. Zunächst am Beispiel der AUA und ihrer Vorgängergesellschaft und ausgewählten privaten österreichischen Fluggesellschaften (Kapitel 4).

Im Kapitel 5 wird schließlich der Fokus auf ausgewählte globale Wachstumsentwicklungen gelegt. Während Wachstumstrends und dafür verantwortliche Entwicklungen (auch neue Geschäftsmodelle) und zukünftige Wachstumsmärkte aufgezeigt werden, wird auch die besondere Krisenanfälligkeit des sich ab 1970 entwickelten Wirtschaftszweiges aufgezeigt. Schließlich sollen mit den letzten beiden Unterkapiteln des Kapitels 5 die gängigen Geschäftsmodelle der planmäßigen Luftfahrt vorgestellt und die zukünftigen Entwicklungen in der Verkehrsluftfahrt vorausgeahnt werden.

Daran anschließend beschäftigt sich Kapitel 6 mit den Entwicklungen der führenden Flugzeughersteller. Die wirtschaftliche Entwicklung der Flugreise wurde erst durch gewisse Modelle ermöglicht bzw. durch diverse technische Neuerungen gewährleistet. In diesem Kapitel soll zudem immer wieder auf die Listenpreise von aktuellen Fluggeräten im Linienflugverkehr hingewiesen werden, um ein Bewusstsein für die hohe Kostenintensität dieses Wirtschaftsbereiches zu generieren. Daher soll abschließend auch der differenzierte Beschaffungsmarkt von Flugzeugen kurz beleuchtet werden, da die finanziellen Belastungen eines Flottenkaufs letztlich durch verschiedenste Möglichkeiten (der Fremdfinanzierung) aufgeteilt werden können.

Nachdem sich die bisherigen Teile neben einigen technischen v.a. mit den wirtschaftlichen Veränderungen der Flugreise beschäftigt haben, soll sich das letzte Kapitel 7 mit der Veränderung der Wahrnehmung der Flugreise beschäftigen, die sich von einem Luxusgut durch alle wirtschaftlichen Entwicklungen zu einer „weltverbindenden“ Selbstverständlichkeit entwickelt hat. Dabei sollen die geänderten Wahrnehmungen für die Passagiere und das Kabinenpersonals behandelt werden.

In der Zusammenschau sollen die behandelten Aspekte schließlich den Schluss nahelegen, dass es sich bei der Entwicklung der Flugreise zwar oberflächlich um einen technischen Motor der Beschleunigung handelte, dieser jedoch vielmehr auch ein Symbol für eine fortwährende, gesellschaftliche Beschleunigung darstellt, in welcher die Begriffe Distanz und räumliche Entfernung zunehmend relativiert werden.

2. Fliegen – vom Traum zur Realität

Während der Traum vom Fliegen über Jahrhunderte in verschiedensten Mythen zu finden war, ist die Geschichte des Fliegens in der Realität eine deutlich kürzere, aber ungleich intensivere. In knapp einhundert Jahren technischer Versuche gelangen die Fluggeräte zu einer Reife, um als Grundlage für das moderne Flugzeug zu dienen, welches dann – im Einklang mit der Technisierung der Gesellschaft des 20. Jahrhundert – zum Zeichen des technischen Fortschrittes und der globalisierten Mobilitätsgesellschaft wurden. In der noch kurzen Entstehungsgeschichte des Flugzeuges manifestierten und manifestieren sich in seinen Entwicklungen stets neue Technologien, welche die Reise immer sicherer und bequemer mach(t)en. Teilweise fanden in der Avionik Technologien ihre Erprobung, bevor sie anderwärtig eingesetzt werden konnten. Bevor es dazu kam und das Fliegen in seiner Entwicklung zum selbstverständlichen Reisemittel wurde, bedurfte es zahlreicher Einzelkämpfer, die es mit ihren Pionierleistungen schafften, dem Traum vom Fliegen in die Realität zu verhelfen. Diesen Vorkämpfern der modernen Luftfahrt, die nunmehr einen etablierten Wirtschaftsfaktor der modernen Gesellschaft darstellt, soll in diesem ersten Kapitel gedacht werden, indem die wesentlichen Meilensteine vom Mythos zur Realität dargestellt werden sollen.

2.1 Fliegen als Mythos

Aus den verschiedensten Kulturen sind Flugmythen vorhanden. Diese Mythen dienen meistens dem Zweck, die Erhabenheit eines realen oder mystischen Herrschers zu manifestieren, da die Gabe zu fliegen meist je nach Kulturkreis Unsterblichen bzw. gottähnlichen Wesen zugeschrieben wurde. Oftmals sollte die Rechtmäßigkeit einer Herrschaft durch „fliegende“ Vertreter der mystischen Genealogie festgehalten werden. In anderen Kulturen – wie z.B. in Mesopotamien - ist es ein Gott selbst, dessen Erhabenheit über die sterblichen Menschen durch die Eigenschaft zu fliegen Ausdruck verliehen wird. Nicht selten wurden auch Vögel ob ihrer Erhabenheit des Fluges „geheiligt“, meist die majestätisch anmutenden Greifvögel.

Aus vielen Mythen kann daher herausgelesen werden, dass Fliegen als etwas Übernatürliches – da für den Menschen unmögliches – angesehen wurde. Es wurde Göttern, heiligen Tieren etc. zugeschrieben, jedoch wurde eine Realisierung dieses Traumes durch den Menschen selbst nie in Erwägung gezogen.

Wenn dies ein Mensch tun würde, so würde er etwas machen, was nur Göttern vorbehalten ist und den Zorn derer auf sich ziehen. Der Mensch sollte also – auch wenn es möglich wäre – sich nicht in die höheren Gefilde der Götter vorwagen.

So könnte man die Quintessenz des bekanntesten überlieferten griechischen Flugmythos nach WILLIAMSON, 1999, S. 2 zusammenfassen, welches bis heute nicht nur in Sagensammlungen, sondern auch in der avionischen Realität fortlebt, denn nicht wenige Flugsportvereine und gar Bedarfsflugunternehmen sind nach Deadalos (oder Daedalus in einer anderen Schreibweise) und Ikarus bekannt, die beiden Protagonisten des initialen Flugmythos der Menschheit.

Daedalus, der, nachdem sein nur scheinbar als unbezwingbar konstruiertes Labyrinth bezwungen wurde, bei König Minos in Ungnade fiel, wurde mit seinem Sohn Ikarus in einem Turm gesperrt. Um sich und seinen Sohn zu befreien gelang es dem Erfinder, Flügel aus Federn und Wachs herzustellen, mit denen sie fliegend entfliehen konnten. Der Flug aber musste in bestimmten Grenzen stattfinden, um zu funktionieren, denn würden sie zu tief fliegen, wäre die Gischt des Meeres eine Gefahr gewesen und bei einem zu hohen Flug stellte die Sonne aufgrund ihrer Hitze eine die Grenzen weisende Gefahr dar, da sie das Wachs der Flügel zum schmelzen bringen konnte. In seinem Übermut im Fliegen vergaß jedoch Ikarus, der Sohn von Daedalus, die Anweisungen seines Vaters und flog zu nah an die Sonne. Es trat genau das ein, was sein Vater voraussagte und Ikarus stürzte nach dem Schmelzen des Wachses ins Meer...(vgl. NICCOLI, 2002, S.10 und WILLIAMSON, 1999, S. 9)

Dieser Mythos ist nicht zu unrecht der bekannteste Mythos vom Fliegen, denn er ist der einzige, in dem es Menschen schaffen zu fliegen, wenngleich sie sich für den Erfolg in bestimmten Grenzen aufhalten müssen, um sich nicht in Gefahr zu geben. Sollte der Flug für den Menschen realisierbar sein, dann nur unter unbestechlichen Grenzen, deren Überschreitung wie im Falle von Ikarus unausweichlich zum Tod führt. Das uneingeschränkte Fliegen ist lediglich Göttern vorbehalten.

Auch in der christlichen Religion ist ein Flugmythos vorhanden, denn Jesus steigt in den Himmel empor, um nur ein Beispiel zu nennen. „Wen wundert es da, dass alle Völker in ihren Mythen die tiefe Sehnsucht zum Ausdruck bringen, fliegen zu können? Fliegen hieß nicht nur, die Erdenlast abzuschütteln und sich in alle Richtungen frei bewegen zu können. Fliegen hieß auch, sich zu den Göttern emporzuschwingen, um an ihrer Erhabenheit und Sorglosigkeit teilzuhaben“ (KÖHLER, 1990, S. 116). Diese Sehnsucht ist laut MARSCHIK, 2000, S. 35 sowohl in geistlichen Mythen erkennbar, in denen der Geist nach dem Tode auffährt, als auch in Sagen wie es diese von Daedalus und Ikarus ist, in denen Menschen sich „durch konkrete

Hilfsmittel frei zwischen Himmel und Erde bewegen können (...), dass (sic!) die Schwere aufgehoben ist. Es geht dabei oft um die Rückkehr zum „paradiesischen Zustand, in dem Himmel und Erde noch eins waren“ (MARSCHIK, 2000, S. 35). Die Flugmythen bedeuten eine „Durchbrechung der Welt der täglichen Erfahrung, „denn durch den Flug wird sowohl die Transzendenz als auch die Freiheit erreicht“ (ELIADE, 1961, S. 147 und 157ff) – Damit wird der Flug zu einer der „wesentlichsten Sehnsüchte des Menschen“ (vgl. MARSCHIK, 2000, S. 35), denn sie beinhaltet „Befreiung und Freiheit, die sich alle technischen Versuche der Eroberung des Himmels und der Lüfte zunutze machen wollten und noch immer wollen, um daraus den Erfolg der Moderne abzuleiten und in politische und ökonomische Erfolge umzumünzen“ (MARSCHIK, 2000, S. 35) – Diesen Worten von Matthias Marschik wird in weiterer Folge durch viele Beispiele in der Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt Ausdruck verliehen, denn es war genau diese Auffassung von Freiheit und grenzenloser Mobilität, die nicht nur Ambition für die Flugpioniere war, sondern auch gesamtgesellschaftlich vorhanden war. Denn nur so konnte aus der technischen Realisierung des Fliegens die Flugreise in der heutigen Form entwachsen.

Und eben der zitierte Mythos um Daedalus und Ikarus sollte ein geistiger Grundstein in der Realisierung des Menschentraumes werden.

Die Mittel dafür waren keineswegs magisch, sondern eigentlich recht einfach – es genügte eine Imitation der Vogelflügel, welche einfach richtig konstruiert sein müssten. Auch der Flug selbst barg keine außergewöhnlichen Gefahren, solange gewisse Grenzen eingehalten werden würden. Dieser Mythos rund um Daedalus und Ikarus beschreibt nicht nur den alten Traum des Menschen vom Fliegen, er beschreibt auch, dass dieser mit den Mitteln der Technik und der Konstruktion erfüllt werden kann – es braucht dazu keinen Übermenschen oder gar Halbgott, sondern einen begnadeten Erfinder, der es vermag, die von der Natur vorgegebenen Mittel und Funktionen der Vögel richtig zu deuten und nachzubilden. Außerdem braucht es dazu einen Piloten, der fähig ist, mit dem Fluggerät umzugehen, es beherrscht und vor allem seine Grenzen kennt und respektiert. - So oder so ähnlich könnte eine moderne Interpretation des Mythos von Daedalus und Ikarus lauten.

Interessanterweise ist es Ikarus, der aus all den Fabeln des Fliegens hervorsticht und die Zeiten in den Köpfen der Menschen überdauerte. „Seither ist Ikaros das klassische Sinnbild des Menschenfluges“ und das paradoxerweise eigentlich zu Unrecht, denn „während Dädalos wohlbehalten Sizilien erreichte“, war es schließlich Ikarus der ins Meer stürzte. Somit wäre er „nach heutigem fliegerischen Sprachgebrauch (...) als der erste Bruchpilot zu werten. Für die

erfolglosen Versuche seiner Epigonen in fast dreieinhalb Jahrtausenden, die wie er an der Untauglichkeit der Mittel scheiterten, ihr vergebliches Streben und ihre Opfer freilich war Ikaros das treffende Symbol“ (LENOTTI, 1958, S. 8).

Von der eventuellen Entstehung der Mythen rund um das Fliegen und den Zeitpunkt, an dem tatsächlich einmal ein Mensch den Boden unter den Füßen verlieren und wieder sicher dorthin zurückkehren sollte, vergingen letztendlich etwa 2000 Jahre. Erst dann begann der Mensch die Phänomene rund um ihn nicht nur zu begreifen, sondern auch zu kontrollieren.

2.2 Vordenker der Flugidee

Mit der Implementierung der Neuzeit in Europa änderte sich auch die Weltsicht in verschiedensten Bereichen - In geographischer Hinsicht durch diverse Entdeckungen und v.a. in technischer Hinsicht. Erfindungen wie Buchdruck ermöglichten eine größere Teilhabe am Wissen der Welt für bestimmte wohlhabende Bevölkerungsschichten. In dieser Zeit des beginnenden geistigen Umbruchs entstand ein neuer Typus von Gelehrten – die Universalgelehrten, deren bekanntester Vertreter mit Sicherheit Leonardo da Vinci war.

Nachdem die technische Realisierung des Fliegens mythisch von Daedalus und Ikarus behandelt wurde, ruhte dieser Urtraum vom Fliegen, von einigen gescheiterten Versuchen von Turmsprüngen mit gebastelten Flügeln abgesehen, für eine sehr lange Zeitperiode und es lag an der Einzelinitiative dieses Universalgenies, diese Idee wieder aufleben zu lassen.

Der Hervorbringer großer und bahnbrechender Ideen „war soweit bekannt der Erste, der sich dem Flugproblem von einer wissenschaftlichen und rationalen Seite her näherte“ (NICCOLI, 2002, S. 13) und nahm dabei u.a. Anleihe am „passiven Fluggerät“ des bereits vor Jahrhunderten in China erfundenen Drachens. Auf der Grundlage der bekannten Flugeigenschaften dieses Gerätes kombinierte Leonardo da Vinci diese Eigenschaften mit den beobachteten Flugeigenschaften der Vögel, die allen Anschein nach durch das Auf- und Abwärtsbewegen ihrer Flügel durch die Lüfte gleiten konnten. Diese beiden Eigenschaften wollte Da Vinci in einem Mechanismus namens „*Ornitotter*“ (in Anlehnung an den Flügelschlag der Vögel) vereinen. Im inneren dieser hypothetischen Flugmaschine sollte ein Mensch durch Pedalkraft zwei Tragflächen auf und ab bewegen. Durch eine Aufwärtsbewegung der künstlichen Flügel sollte Höhe gewonnen werden. Der Streckenflug sollte dann, ähnlich wie bei einem Drachen, mit Hilfe der Kraft des Windes funktionieren. Klugerweise probierte Leonardo Da Vinci, wie CULICK und DUNMORE auf S.22 meinen, seine Erfindung nie aus, denn obwohl diese Maschine das damalige Wissen an Avionik vereinte und deshalb als Pionierleistung einzustufen ist, wäre sie natürlich so nie flugfähig

gewesen. Ein Startversuch über einem Abhang hätte schwerwiegende bis tödliche Folgen haben können, was auch für das hier und jetzt negative Auswirkungen gehabt hätte, wenn man bedenkt, wie viele geniale Erfindungen der Ausnahmemensch Leonardo Da Vinci im schlechtesten Fall nicht mehr hätte machen können.

Doch selbst der Konstrukteur vermutete gegen Ende seiner Schaffenszeit, dass ein Flug mit diesem Ornitotter nicht möglich sein würde. Die dafür zugrunde liegenden Erkenntnisse fasste Leonardo Da Vinci in den „Kodizies“ zusammen. Dieses Werk umfasst „150 Maschinenentwürfe bzw. Einzelteile von Maschinen verschiedener Art – unter anderem den Fallschirm die „vite aerea“ (erstes Beispiel eines Helikopters) sowie den Propellor“ (NICCOLI, 2002, S. 13), dessen Eigenschaften sich spätere Konstrukteure zu nutze machten. Heutzutage wird er von vielen als spiritueller Vater des menschlichen Fluges angesehen“ (NICCOLI, 2002, S. 13), wenngleich die praktische Erprobung noch auf sich warten lassen musste.

Was uns mit unserem heutigen Wissen selbstverständlich erscheint, war eben zu Lebzeiten Leonardo Da Vincis (1452 – 1519) noch nicht bekannt. Das Wissen, welches ihm als Konstruktionsgrundlage für seine Maschine diente, war damals State of the Art und dieses Wissen hat er – wenn es auch aus heutiger Sicht mangelhaft war - in dieser Erfindung, zu der wahrscheinlich nur wenige seiner Zeitgenossen in der Lage gewesen wären, umgesetzt.

Nach den Erfindungen von Leonardo Da Vinci war es schließlich der englische Philosoph und Arzt John Demain - ein weiterer Typus des Gelehrten als Naturphilosoph in der frühen Neuzeit – der 1507 ein Flügelpaar baute und es im Selbstversuch ausprobierte und „voller Selbstvertrauen von der Mauer des Stirling Castle in Schottland“ sprang (vgl. CULICK und DUNMORE, S .22).

Der Versuch dieses wagemutigen Wissenschaftlers blieb der einzige dokumentierte Flugversuch der frühen Neuzeit, in der die uralte Idee des Fliegens in den Köpfen einiger Gelehrter wieder aufflammte und sie zumindest zu Konstruktionen anregte. Diese Konstruktionen sollten als Grundlage für spätere Pionierleistungen dienen. Dennoch ruhten nach dem gescheiterten Versuch Demains die Ambitionen der Gelehrten nach der Eroberung des Elementes Luft durch den Menschen für mehr als 200 Jahre, ehe andere Wissenschaftler zunächst einen anderen Weg fanden, eine stabile Reise durch die Luft anzutreten – nämlich mithilfe der Entdeckung von Gasen, die leichter sind als die Luft selbst waren.

2.3 Fliegen „leichter als Luft“

Diese Art des Fluges entstand einerseits im Hintergrund der Tatsache der gescheiterten Flugversuche mit künstlichen Flügeln und andererseits unter dem Mantel des Fortschrittsdenkens der Aufklärung in Frankreich. Das Fliegen „leichter als Luft“, heute auch Ballonfahren genannt, ist somit die älteste Möglichkeit der Menschen zur Fortbewegung in der Luft.

Frankreich, kurz vor der die Weltgeschichte verändernden Revolution: Nach einigen Versuchen unterschiedlicher französischer Wissenschaftler sollte es an einem Herbsttag so weit sein – das erste Mal in der Geschichte erhoben sich am 21. November 1783 Menschen in einem kontrollierten Flug vom Boden. Anders als die ersten Vorführungen mit Flugzeugen zur Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert löste dieses durchaus bahnbrechende Ereignis aber primär keine Massenbegeisterung aus. Vielmehr war dies ein Versuch einer wissenschaftlichen Elite für die politische Elite des damaligen Frankreichs, das die Erforschung der Luftfahrt in ihrem Land sehr unterstützte, da die Möglichkeit einer kontrollierten Bewegung in der Luft letztlich auch die Überlegenheit des Staates von König Ludwig XVI. darstellen sollte. Somit könnte es genau dieses Überlegenheitsgefühl gewesen sein, welches letztlich die Forschungen am Ballon – was für die Forscher positiv war – unterstützte, auch wenn die gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen unmittelbar vor der Revolution angespannt waren (vgl. SCOTT, 1984, S.106).

Somit geschah es „im Garten des Schlosses La Muette am westlichen Stadtrand von Paris“ (SCOTT, 1984, S.106) vor den Augen des Königs und weiteren Vertretern der königlichen Familie und unter Ausschluss einer breiten Öffentlichkeit, als sich „zum ersten Mal Menschen in die Lüfte“ (SCOTT, 1984, S.106) erhoben.

Nach nur wenigen Versuchen und Forschungen ist es nämlich den Brüdern Joseph-Michel und Jaques-Étienne Montgolfier gelungen, einen Heißluftballon zu konstruieren, der in seinen Flugeigenschaften so stabil war, das es möglich war, damit auch Menschen abheben und wieder sicher landen zu lassen. Bei den ersten Passagieren in der Luft handelte es sich jedoch nicht um die Gebrüder selbst, sondern um „Jean-Francois Pilatre de Rozier“, dem „jungen Direktor des Wissenschaftsmuseum in Paris und Francois Laurent Marquis d'Arlandes, einen Armeemoffizier“ aus adeligem Hause „mit guten Beziehungen zum Hof König Ludwigs XVI“. (SCOTT, 1984, S.106). Auf der Galerie des nach den Konstrukteuren „Montgolfiere“ genannten Heißluftballons blieben die beiden Pionierpassagiere 23 Minuten in der Luft und legten nach ihrem Start im Schlossgarten eine Strecke von nahezu neun Kilometern zurück

und landeten schließlich wohlbehalten auf freiem Feld an der Straße nach Fontainebleau (vgl. SCOTT, 1984, S.106). - Obwohl dieser Flug vor der Revolution stattfand, wurde eine Abbildung des Ereignisses letztlich zum Sinnbild dieser Revolution, da auf einer verteilten Zeichnung dieses Ballons „Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit“ groß abgedruckt zu sehen war (MARSCHIK, 2000, S. 35 und 36). „Der dargestellte Ballon sollte die geographische Ungebundenheit dieser Utopie symbolisieren sowie die universelle Botschaft, die allen Menschen gelten sollte“ (MARSCHIK, 2000, S. 36) – So wie in diesem Beispiel wurde auch die Darstellung des Ballons je nach nationaler Lage – die sich in Frankreich bald ändern sollte (Napoleon) – an fortschrittliche und friedliche Aspekte oder an militärische Aspekte angepasst (vgl. MARSCHIK, 2000, S. 36).

Die folgenden Zeilen sollen nun kurz den Weg der ersten Konstrukteure hin zur Luftfahrt „leichter als Luft“ beschreiben.

Die gesamte Idee vom Fliegen wurde gegen Ende des 16. Jahrhundert in Frankreich wieder zum Leben erweckt, indem eine Reihe französischer Konstrukteure an einem von den Montgolfiers entdeckten Effekt tüftelte und somit letztlich *innerhalb* von nur *einem Jahr (!)* den *Ballon* als erstes Luftfahrzeug konstruierten, mit dem ein sicherer und kontrollierter Flug möglich war.

Die Gebrüder Montgolfier lebten in Annonay, einer Stadt südlich von Lyon. Die beiden technisch interessierten Brüder und Besitzer einer Papierfabrik – was ihnen auch die finanziellen Voraussetzungen für ihre Forschungen gab - hatten 1782 den Einfall, die Fähigkeiten des Rauches dazu nutzen, um in die Luft zu kommen. Ohne die eigentlichen chemischen und physikalischen Gründe für den Aufstieg zu kennen – denn diese waren der wissenschaftlichen Fachwelt noch unbekannt – schlossen die beiden aufgrund der Phänomens, dass Rauch von einer Feuerstelle stets aufsteigt, dass dieser diesen Effekt auch auftritt, wenn eine Papiertüte (hier der Konnex zur Papierfabrik) über eine Feuerstelle gehalten wird. Nach einigen erfolgreichen Vorversuchen gegen Ende des Jahres 1782 präsentierten die beiden Anfang Juni 1783 ihre Idee erstmals in der Öffentlichkeit. Der Ballon wurde über einem Strohfeuer mit Rauch gefüllt und erhob sich für zehn Minuten in eine beträchtliche Höhe (vgl. SCOTT, 1984, S.106), während aus der unteren Öffnung Rauch quoll. „Die Begeisterung war groß und die Neuigkeit verbreitete sich rasch durch Frankreich und ganz Europa“ (SCOTT, 1984, S.106).

Aufgerüttelt von der Entdeckung der Montgolfier-Brüder führte eine Gruppe aus Paris rund um den Physiker Jaques Charles zwei Monate nach dem ersten öffentlichen Ballonflug des Pionierbrüderpaars den nächsten Ballonversuch durch. Die Pariser Physiker schlossen aus den

vermuteten unterschiedlichen Gewichten der Gase in der Atmosphäre daraus, dass der Ballon dann die besten Flugeigenschaften hätte, wenn er mit dem leichtesten verfügbaren Gas gefüllt sein würde. Dieses Gas wurde im Wasserstoff vermutet, was in einem vier Tage dauernden Verfahren aus mit Schwefelsäure übergossenen Eisenspänen gewonnen wurde (vgl. SCOTT, 1984, S.106).

Am 27. August 1783 bestaunte schließlich eine riesige Menschenmasse in Paris den Aufstieg des Seiden-Ballons der Gruppe um Charles. Dieser blieb „45 Minuten in der Luft und landete nach einer Strecke von 25 Kilometern in einem Feld bei Gonesse, wo er die Einwohner so erschreckte, dass sie ihn in Fetzen rissen“ (SCOTT, 1984, S.106).

Angestachelt vom gelungenen Versuch von Charles hatte der Wettlauf zum ersten Menschenflug nun einen Wettbewerbscharakter bekommen. Jaques-Étienne Montgolfier wiederholte deshalb drei Wochen nach dem Ballonversuch in Paris sein Experiment nun vor den Augen von König Ludwig XVI. und seinem Hofstaat in Versailles. Die Art und Weise der Startvorbereitung bzw. der Gasfüllung des Ballons war es, welche Montgolfier den entscheidenden Vorsprung in der Anwendbarkeit seiner Entwicklung gab, da das Füllen mit Wasserstoff bei Charles mehrere Tage in Anspruch nahm, bei der Montgolfiere hingegen binnen ca. zehn Minuten möglich war.

Für die Demonstration vor dem König hatten die Montgolfies einen Weidenkorb an seinem Ballon befestigt und einen Hammel, ein Huhn und eine Ente hineingesetzt. Um den König zu gefallen war der Ballon selbst nicht mehr nur ein schlichter mit Leinen umgebener Papiersack, sondern mit bunten Ölfarben angemalt. Der Flug mit den tierischen Passagieren war im Vergleich zur Ballonfahrt von Charles bescheiden kurz, da der Flug nach bereits drei Kilometern endete (vgl. SCOTT, 1984, S.106). Die Sensation dieses Fluges bestand jedoch darin, dass alle tierischen Insassen diese Reise überlebten. Somit war vor der höchsten Staatsinstanz Frankreichs bewiesen worden, dass die Reise einerseits sicher war und der Flug für Lebewesen aushaltbar war – denn auch hierfür fehlten Erfahrungswerte, da man zwar wusste, dass Menschen am Boden beim Bergsteigen große Höhen erreichen konnten, es aber unbekannt war, ob es letztendlich nicht schädlich sein würde, ohne festen Boden in der Luft zu schweben (vgl. WILLIAMSON, 1999, S. 16). Um hier einen zeitgenössischen Vergleich anzustellen: auch der erste Flug ins Weltall stellte die Wissenschaft nach der technischen Realisierbarkeit dieses Unterfangens vor die Frage, ob es der menschliche Organismus überhaupt aushält, sich ohne Schwerkraft im Weltall aufzuhalten. Auch hierfür wurden zunächst ein Hund bei den Russen und eine Affe bei der amerikanischen Raumfahrtbehörde ins All geschossen, um festzustellen, ob diese Tiere lebend wieder auf die Erde zurückkehren

konnten. - Sowohl im fliegerischen als auch im astronautischen Bereich kann nach diesen Versuchen aufgrund der gesunden Skepsis der Fortbewegung in einem neuen Element getrost festgestellt werden, dass die Mobilität in den heute bekannten Formen zumindest physisch keine bis wenig (je nach dem Gesundheitszustand des Individuums) Grenzen aufweist. Die nächste Grenzerfahrung wird übrigens in kürze vom österreichischen Extremsportler Felix Baumgartner aufgestellt, der im freien Fall einen Sprung aus der Stratosphäre wagen möchte. Auch diese Belastung scheint laut den Vorversuchen durch entsprechendes Training für den menschlichen Körper ertragbar zu sein. – Solche Belastungsgrenzen wären wohl im 18. Jahrhundert kaum vorstellbar gewesen, da auch noch im 19. Jahrhundert die Vorstellung gegeben war, dass weder der noch kurze Flug, noch die Fahrt mit der Eisenbahn auf Dauer förderlich für die körperliche und geistige Gesundheit des Menschen sind, auch was eine Unfallgefahr betrifft (vgl. SCHIVELBUSCH, 1989, S. 20).

Durch diesen positiven Versuch hatten die Mongolfiers im Wettlauf zum ersten bemannten Flug in der Geschichte der Menschheit die Nase vorne. Nachdem die Durchführbarkeit von bemannten Ballonflügen erstmals bewiesen war, machten sich die Gebrüder nach einiger weiterer Verbesserungen an ihrem Ballon daran, die praktische Durchführbarkeit zunächst einmal in einem abgesicherten Modus zu erproben, indem de Rozier, der auch später Passagier im ersten Menschenflug war, in den Mongolfier-Ballon stieg und mit dem Korb, der an einem Seil befestigt war auf 25 Meter Höhe stieg und dort vier Minuten ausharrte (vgl. SCOTT, 1984, S.106). Nach dieser Generalprobe war es dann schließlich soweit, den ersten Flug eines Menschen vor prominentem Publikum mit einer kunstvoll gestalteten Montgolfiere durchzuführen. Dieses historische Ereignis sollte, wie eingangs beschrieben, mit dem 21. November 1783 datiert werden und in die Geschichte des Fortschritts eingehen. In nur sechs Monaten nach dem ersten öffentlichen Flugversuch einer Montgolfiere war es den beiden Erfindern gelungen, ein stabiles Fluggerät zu konstruieren und den ersten Flug mit Menschen durchzuführen!

In Anbetracht der noch folgenden Erfindungen im Bereich der Luftfahrt wird die Erfindung der beiden Brüder als „Luftfahrt leichter als Luft“ bezeichnet. In diesem Begriff sind alle Fluggeräte subsummiert, welche aufgrund ihrer Füllung mit Gasen, die leichter als Luft sind fliegen. Darunter versteht man neben dem Heißluftballon auch Luftschiffe (Zeppelin) (vgl. zu Luftschiffen: HALBMAYER, 1993, S. 8).

Während Charles sich in seinem Experiment des erhitzten Wasserstoffes bediente und so tatsächlich dadurch die Lüfte erklomm, indem sein Ballon mit einem leichteren Gas gefüllt war, war dies bei den Montgolfiers, anders als ihre Vermutung nicht uneingeschränkt der Fall.

- Denn es war nicht der Rauch, wie wir heute wissen, der den Ballon aufgrund seiner „leichten“ Eigenschaften in die Höhe brachte, sondern schlicht die durch das Feuer stark erhitzte Luft, die dem Ballon zu seinem Auftrieb verhalf. Obwohl der Ruhm des ersten jemals konstruierten Ballons und des ersten bemannten Fluges an den Montgolfiers haftet, so haben beide Konstrukteursgruppen physikalische Pionierarbeit geleistet, welche nicht nur die Grundlage für alle folgenden Konstruktionen und Erfindungen aus dem Bereich der Luftfahrt „leichter als Luft“ bilden, man könnte sogar behaupten, dass die Montgolfiers durch ihre Erfindung letztlich den Grundstein zur Entdeckung der Thermik gelegt haben.

Während sich spätere und moderne Heißluftballone den Auftrieb – wie der Name dieses Fluggerätes schon sagt – durch heiße und somit aufsteigende Luft holen, so machten sich die Erfinder des Luftschiffes im 19. Jahrhundert die Entdeckungen von Charles und seinen Pariser Physikerkollegen zu Nutze, in dem „der Zppelin“, wie man die Luftschiffe nach einem bekannten Konstrukteur bezeichnet, seine Flugeigenschaften durch einen geschlossenen großen ovalen Ballon erhielt, der mit einem Leichtgas gefüllt war. Nachdem bis zum Erstflug eines Luftschiffes seit Charles über 100 Jahre physikalischer Forschung vergingen, hatte man bis dahin eine ganze Reihe Leichtgase entdecken und bestimmen können. So war es letztlich nicht Wasserstoff, welcher die besten Eigenschaften aufwies, sondern das Gas „Helium“, das aufgrund seiner erhöhten Leichtigkeit nicht nur höhere und längere Reisen ermöglichte (z.B. Atlantiküberquerungen), sondern auch leichter herzustellen war – man bedenke, dass die Befüllung des im Verhältnis zum Luftschiff sehr kleinen Charles`en Ballons vier Tage in Anspruch nahm und eine Befüllung mit Helium in kürzester Zeit von statten ging (vgl. SCOTT, 1984, S. 109). Leider weist Helium neben der Leichtigkeit als nützliche Eigenschaft auch eine hohe Entzündbarkeit als negative Eigenschaft auf, was zur Katastrophe der Hindenburg führte und die Ära der luxuriösen, jedoch langsamen Reise im Luftschiff beendete.

Im endenden 18. Jahrhundert entwickelten die Montgolfiers und andere Forschergruppen die Ballone stets weiter. Das Gerät wurde größer und der Flug höher und weiter. V.a. französische Pioniere stellten Rekorde in Höhe und Weite (Überquerung des Ärmelkanals – stellte auch beim Flugzeug eine Marke der technischen Zuverlässigkeit dar) auf, da die Ballonforschungen als Zeichen des Fortschrittes der Revolution von der französischen Akademie der Wissenschaften gefördert und finanziert wurden (vgl. SCOTT, 1984, S. 109).

In anderen Ländern, wie z.B. in England stand man diesen Entwicklungen eher reserviert gegenüber, obwohl König George III. selbst nach einer Vorführung von den Ballonen

begeistert war. Man konzentrierte sich in den Förderungen eher auf die Dampfmaschine, die letztlich den Weg zur Industriegesellschaft ebnen sollte.

Benjamin Franklin erkannte schon vor dem ersten Menschenflug (jedoch als dieser schon in Reichweite schien) die potentielle militärische Tragweite dieser Erfindung (vgl. SCOTT, 1984, S. 109). Franklin sieht in den Ballonen nicht nur ein im Vergleich zu Kriegsschiffen kostengünstiges und vom Feind unberechenbares Mittel zur Eroberung und zum Angriff sondern vielmehr als eine Verteidigungswaffe, denn wenn ein Land im Besitz dieses effizienten und kostengünstigen Fluggerätes ist hat jenes Land eine veritable militärische Überlegenheit inne. Mit dieser Überlegenheit können schließlich auch Angriffe von außen unterbunden werden, da ein Aggressor keine militärischen Mittel gegen einen Vergeltungsangriff mit Ballonen hätte, da Soldaten und Bomben von oben transportiert werden könnten. Franklin nahm den psychologischen Effekt des Luftkriegs somit bereits theoretisch vorweg.

Nachdem sich in Frankreich nach der Revolution Napoleon Bonaparte selbst als Kaiser krönte, griff dieser die von Benjamin Franklin postulierte Idee des Kriegseinsatzes der Ballone bereitwillig für seine Expansionspolitik auf. Vielleicht waren ja auch zu Beginn der Erforschungen rund um die Ballonfahrt genau solche Überlegungen zur militärischen Einsatzfähigkeit der Grund für die Förderung der französischen Regierung zugunsten von Ballonexperimenten.

Das erste Mal wurde ein Ballon am 26. Juni 1794 im Kriegseinsatz benutzt, aber nicht als Truppentransport, wie es Franklin in seinem Brief befürchtete, sondern in weitaus geringerer Stückzahl als Beobachtungsposten zur Stellung der Artillerieschützen (vgl. NICCOLI, 2002, S. 16). Somit wurde auch schon mit dem Ballon ein weiteres, leider wenig positives Kapitel in der Verwendung von Fluggeräten aufgeschlagen – man könnte sagen, Napoleon begründete in seinen Kriegen die Militärluftfahrt, die er jedoch nach fünf Jahren nach diesem ersten Kriegseinsatz des Ballons wieder auflöste. Die wahre Geburtsstunde der Militärluftfahrt – sowohl im Motorflug, als auch in der Luftfahrt „Leichter als Luft“, finden wir im Ersten Weltkrieg, indem die Fluggeräte nicht nur als Beobachtungsposten eingesetzt werden, sondern selbst tödliche Waffen mit psychologischem Effekt darstellten.

Die Ballonfahrt löste – ebenso schnell wie sie erfunden wurde - eine enorme Massenbegeisterung aus, obwohl der Glaube an die Einlösung des Flugmythos an sich ein eher kurzer war und schon bald andere Konstrukteure auf den Plan rief, die mit anderer Technik einige Schritte weiter in diese Richtung gingen. Diese Massenbegeisterung führte

letztlich zum Überschwappen von Frankreich ausgehend in andere europäische Länder und auch Kolonien. Auch dort wurden die Ballonpioniere als Helden verehrt, die es schafften, dieses Element Luft (scheinbar) zu bezwingen. Nicht außer acht zu lassen sind die weiteren Dimensionen dieser scheinbaren Traumeinlösung abseits der Begeisterung über die Technik an sich, denn es wurde schon erwähnt, dass die Ballonfahrt zunächst in Frankreich vor allem als Triumph der Aufklärung gefeiert wurde und als solcher auch von Frankreich inszeniert um die Welt ging. Für kurze Zeit liefen, lt. MARSCHIK, 2000, S. 45, die politische und gesellschaftliche Artikulation des Fliegens auch tatsächlich einher, denn „wenn Frankreich die Ballonfahrt als Beleg der nationalen Überlegenheit ansah, waren sich darin Politiker und BürgerInnen einig“ (MARSCHIK, 2000, S. 45) und dieses Denken war es auch, das Frankreich mit dem Export dieser Errungenschaften in andere Länder mitlieferte, wenngleich diese Errungenschaften im jeweiligen Land individuell den Siegeszug der Aufklärung verkündete.

„Auch in Österreich avancierten einheimische wie ausländische Ballonfahrer rasch zu Helden und die Luftfahrt löste ein „Ballonfieber“ aus, das nur kurzfristig das pure Faktum des Aufstieges feierte“ (MARSCHIK, 2000, S. 45), da es mit zeitlicher Verzögerung zu Frankreich eintrat und auch die Anzahl der Ballonfahrten nicht so hoch war wie im Mutterland der Ballonfahrt. Es war vielmehr klar, dass eine Flugreise an sich mit einem Ballon, der vom Wettergeschehen abhängig ist, nicht möglich ist. Die Ballonvorführungen in den diversen Städten, wie auch in Wien, verkamen letztlich zu einem beachteten Jahrmarktereignis: so war es wenig verwunderlich, dass der erste Ballonflug in Österreich von einem Feuerwerker im Wiener Prater durchgeführt wurde. Georg Stuver lockte dabei am 6. Juli 1784 15.000 Zuschauer in den Prater (vgl. MARSCHIK, 2000, S. 45 und LENOTTI, 1958, S. 10). Gegen einen kaiserlichen Zuschuss wurde auch der französische Ballonpionier Blanchard eingeladen. Nach diesen Auftritten, denen allesamt ein faszinierender „Jahrmarktzauber“ inne wohnte, waren es vor allem Wetter-Forschungsflüge, welche regelmäßig durchgeführt wurden, die aber teilweise bis zur Wende zum 20. Jahrhundert Rekorde in Höhen- und Dauerfahrten aufstellten, die auch eine dementsprechende mediale Berücksichtigung fanden. Der Ballon an sich wurde aber sehr schnell zum „Auslaufmodell“, da die aviatischen Fähigkeiten äußerst beschränkt waren. Daher sollten sich die Konstrukteure des 19. Jahrhunderts auch vornehmlich der Entwicklung des Luftschiffes einerseits und der Entwicklung des Flugzeuges andererseits widmen.

2.4 Fliegen „schwerer als Luft“

2.4.1 Die Ära der improvisierten Flugversuche

Die Entdeckung des Ballonfluges kann letztlich als eine Art Initialzündung gesehen werden, doch an die technische Realisierbarkeit eines Fluges „schwerer als Luft“ zu glauben, da es auch möglich war, das Ballonfahren nach kurzer Zeit in den Möglichkeiten zu beherrschen. Die Suche der Konstrukteure ging aber definitiv in Richtung eines Flächenflugzeuges mit nachgeahmten Flügel, mit dem eine kontrollierte Flugreise zu einem bestimmten Ziel möglich war und dass vom Piloten und nicht vom Wind kontrolliert werden sollte.

Im beginnenden 19. Jahrhundert war es der Engländer Sir George Cayley, der auf der Suche nach der Möglichkeit eines „Flügelflugzeuges“ aufbauend auf den grundlegenden Ideen Da Vincis einen Paradigmenwechsel in der Herangehensweise der Konstruktion entdeckte.

„Ohne die Kodizes von Leonardo da Vinci genau studiert zu haben“ (NICCOLI, 2002, S. 18), erkannte Cayley genau so wie der große Universalgelehrte zu Ende seiner Schaffenszeit das Grundproblem in der Funktionsweise seiner Konstruktionen – nämlich die unabdingbare Abkehr vom Konstruktionsprinzip des „Ornitotter“, mit der Einsicht, dass „flatternde Flügel zwar bei Vögel und Insekten funktionieren, nicht aber an Flugmaschinen“ (WILLIAMSON, 1999, S. 9). Es bedarf daher als Grundlage einer Konstruktion eines Fluggerätes mit festgestellten Flügeln.

Diese Einsicht Cayleys war es, welche die Grundlage für seine weiteren Konstruktionen lieferte, mit denen er letztlich den Beweis für die Richtigkeit seiner Überlegungen antrat und schon nach nicht einmal zwei Dekaden, nach dem ersten bemannten Flug eines Menschen in einem Ballon, den Grundstein für eine weitere Entwicklung des Fliegens lieferte, mit der es der Menschheit tatsächlich bis heute gelang, den Luftraum zu erobern.

Cayley, der sich in seiner Stellung als Baron bereits in jungen Jahren als eigenmotiviertes Hobby mit dem Konstruieren und Lösen technischer Probleme beschäftigen konnte, ohne sich um ein anderes Einkommen kümmern zu müssen (er erfand z.B. auch ein Drahtspeichenrad), trieb diese Überlegungen allerdings noch weiter und fertigte einige Konstruktionszeichnungen für Einzelelemente eines Flugzeuges an. Auf der Rückseite führte er alle Einzelkomponenten in ein kunstvoll gestaltetes Flugzeug zusammen und bedachte dabei noch andere wichtige Parameter für einen geeigneten Flug. So entwarf Cayley ebenfalls als eine Weiterentwicklung einer Da Vinci Idee aus den Kodizes die Grundlage des Antriebes für Luftfahrzeuge, die bis heute – neben dem Düsenantrieb in der Großluftfahrt - anzufinden ist - den *PROPELLER*.

Der Konstrukteur erkannte somit, dass der Antrieb das unerlässliche Kriterium für einen stabilen und vom Menschen kontrollierbaren Flug ist, da es dieser ermöglicht durch Geschwindigkeit einen vom vorherrschenden Wind unabhängigen Auftrieb zu erzeugen, da durch diese beschleunigte Bewegung ein dementsprechender Fahrtwind entsteht. Der Propeller schien ihm geeignet, diesen künstlichen Auftrieb durch Drehbewegungen zu erzeugen. In Cayleys Konstruktion findet man somit als Grundlage eine kunstvoll gestaltete, schiffsförmige Gondel, in der ein Pilot Platz nehmen konnte. Links und rechts über der Gondel sollten festgestellte und ähnlich wie bei einem Drachen bespannte Tragflächen für den Auftrieb sorgen, den der Pilot in der Gondel durch den Antrieb des zweiblättrigen Propellers erzeugt, indem er Pedale tritt. Zudem beschäftigte sich Cayley für seinen Entwurf auch mit der Möglichkeit einer Lenkung, da er - unabhängig von den starren Flügeln - nach dem Vorbild der Vögel einen Schwanz als Segel anbaute, den der Pilot, ähnlich der Steuerung eines Schiffes - nach links und rechts bewegen konnte, um so die Flugrichtung zu bestimmen. - Heute wissen wir, dass ein Fluggerät je nach Bewegungswunsch über Höhen- und Seitenruder gesteuert wird. In Anbetracht des damaligen Wissens und dem Vorbild aus der Schifffahrt war diese Lenkung jedoch eine logische Entwicklung, wenngleich sie in der Realität zu instabil gewesen wäre.

Seine Ideen manifestierte Cayley einige Jahre später in einem Modellgleiter. Somit gelang Cayley auch hier ein „überraschend vorausschauender Blick in die Zukunft“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23), denn sein Modell lieferte letztendlich alle Grundlagen für ein funktionierendes flugtaugliches Konzept für ein „Schwerer-als-Luft“ Fluggerät (NICCOLI, 2002, S. 18), dessen bis heute anhaltende und sich rapide weiterentwickelnde Ära Cayley mit seinen Ideen begründete.

Nach dem Bau dieses Modells entwarf der britische Adelige auch ein Luftschiff mit Propellerantrieb und generierte so nebenbei auch die Grundlage für die Weiterentwicklung der Luftschiffahrt, ehe er 1809 sein „Schwerer-als-Luft“-Modell in einer solchen Größe baute, dass diese ausreichend war, um von einem Menschen pilotiert werden zu können. CULICK und DUNMORE (2002, S. 23) berichten, dass Cayley zunächst ein Modell entwickelte, das Platz für einen Jungen bot, ehe er sein Modell weiter vergrößerte. Somit sollte schließlich, da kein Name eines Piloten vom ersten, kleineren Modell überliefert ist (CULICK, DUNMORE, 2001, S.23), dem Kutscher von Sir George Cayley die Ehre zu Teil werden, als erster Pilot eines durch festgestellte Tragflächen (zumindest theoretisch) steuerbaren „Schwerer-als-Luft“ Flugzeugs in die Geschichte einzugehen. Dieser Flug fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt und dürfte, da es keine Aufzeichnungen darüber gibt,

eher ein kleiner, ruppiger Hüpfen gewesen sein (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S.23). Nach der Landung des ersten – offenbar unfreiwilligen – Piloten kündigte dieser „im gleichen Augenblick, da er wieder sicher auf festen Boden zurückgekehrt war, unter Protest seine Stellung. Schließlich sei er (als Kutscher) eingestellt worden um zu fahren, nicht um zu fliegen“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23). Nach diesem Flugversuch widmete sich der Baron allerdings vermehrt der Propellerentwicklung für Luftschiffe.

Im selben Jahr veröffentlichte Cayley sein Buch „On Aerial Navigation“, indem er neben einigen Thesen zur Lenkbarkeit von Luftschiffen auch weiterführende Ideen über die Lenkbarkeit von Flugzeugen, kundtat. Eine seiner Kernaussagen darin: „Das ganze Problem (des Motorflugs) besteht in der Herstellung einer Tragoberfläche mit einem bestimmten Gewicht, welche die Anbringung einer Kraft gegen den Luftwiderstand möglich macht“ (NICCOLI, 2002, S. 18). Somit bringt Cayley das entscheidende Problem in der Weiterentwicklung seines Fluggerätes auf den Punkt, denn obwohl seiner Konstruktion eine grundlegende stabile Flugfähigkeit inne wohnte, kam diese nicht zu Tragen, da der Pedalantrieb des Propellers nicht ausreichte, um gegen den herrschenden Luftwiderstand genügend Kraft für einen ausreichenden Auftrieb zu erzeugen. Der Schlüssel zu einem erfolgreichen Motorflugzeug lag also im Finden eines ausreichenden Antriebes für den von Cayley erfundenen Propeller, sodass das Fluggerät eine ausreichende Geschwindigkeit für einen stabilen Flug erreichen konnte. Das Grundproblem, was für die Erfindung des Motorflugzeugs fehlte, hatte Cayley erkannt: der Motor bzw. ein geeigneter Antrieb. Die Erfindung eines solchen Antriebes lag allerdings noch in einer weiten Zukunft und deshalb sollte es noch nicht ganz hundert Jahre dauern, bis die ersten in Serie produzierten Motorflugzeuge abheben sollten.

Diese Ideen Cayleys wurden allerdings in der Erforschung des Flugzeuges nicht sofort aufgegriffen und so kam es, dass es in den Jahren nach seinen Entdeckungen noch eine Reihe vieler wirkungsloser Flugversuche gab (vgl. NICCOLI, 2002, S. 18). Erst 1842 griff der ebenfalls englische Konstrukteur William Samuel Henson die Idee des Propellerantriebes auf und konstruierte ein interessantes Flugmodellsystem mit der Bezeichnung „Aerial Steam Carriage“ (vgl. NICCOLI, 2002, S. 18 und CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23). Henson und seine Konsorten glaubten, dass mit der in England erfundenen Dampfmaschine, welche die Mobilitätsmöglichkeiten revolutionierte (durch die Erfindung der Dampflokomotive und Dampfschiff – siehe SCHIVELBUSCH, 1989, S.11ff und S. 15), endlich auch für die Avionik die ideale Antriebsmaschine gefunden wurde. Somit entwarfen sie ein Flugzeug, das in den Tragflächen und in der Hecklenkung dem Entwurf Cayleys ähnlich war und einen Antrieb

von zwei sechsblättrigen Propellern aufwies, die von einer Dampfmaschine angetrieben werden sollten (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S.23). Euphorisch von ihrer Idee hatte die Gruppe um Henson mit ihrer Konstruktion „grandiose Pläne, die sich um nichts geringeres, als um die erste Luftverkehrsgesellschaft der Welt drehen“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23). Da sich auch genügend euphorische Geschäftsleute dafür begeistern konnten, wurde die „Aerial Transit Company“ auch tatsächlich gegründet (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23). Somit geht William Samuel Henson nicht nur als Flugzeugkonstrukteur, sondern auch als erster Inhaber und Ideenvater einer Fluglinie in die Geschichte ein, die jedoch niemals abheben konnte. Diese Idee scheiterte letztlich an der Konstruktion der „Luft-Dampf-Maschine“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23), da eine Flugfähigkeit in der Realität aufgrund diverser Parameter unmöglich war. Diese Parameter waren einerseits das Gewicht der Dampfmaschine, das für diese Konstruktion zu schwer gewesen wäre. – An und für sich spielt das Gewicht von Flugzeugen, wie wir heute wissen, lediglich eine untergeordnete Rolle, denn heutige Großraumflugzeuge sind um ein vielfaches schwerer als diese Konstruktion. Solange das Gewicht gleichmäßig um den Schwerpunkt verteilt ist, die Schubleistung des Flugzeugs in Relation zum Gewicht steht und die Tragflächen genügend Fläche für Auftrieb aufweisen, können auch moderne „Stahlungetüme“ die Lüfte erklimmen. Diese Parameter trafen jedoch auf Hensons Konstruktion nicht zu, da die schwere Dampfmaschine auf geringer Fläche in der Mitte des Flugzeuges positioniert war, während die Tragflächen, in leichter Holzbauweise mit Leinen bespannt, die Seiten der Konstruktion bildeten. Obwohl die Flügel über nahezu 150 Fuß Spannweite verfügten (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 23), hätte die Tragfläche sowohl aufgrund der ungünstigen Gewichtsverteilung und aufgrund der Fläche nicht ausgereicht, um das zentrale hohe Gewicht der Antriebsmaschine tragen zu können, von einer mangelnden Lufruhe ganz zu schweigen. Somit stellte sich die Dampfmaschine aufgrund der konstruktorischen Grenzen eines Motorflugzeuges „Schwerer als Luft“ als nicht nur zu schwer, sondern auch aufgrund der erläuterten anderen Parameter als nicht geeignet dar, weshalb die Gruppe um Henson ihre ehrgeizigen Pläne begraben musste.

Obwohl der geeignete Antrieb für ein Luftfahrzeug somit noch nicht gefunden werden konnte, war es letztlich, gesellschaftsgeschichtlich gesehen, doch unter anderem die Dampfmaschine, die zumindest indirekt die Weiterentwicklung des Flugzeuges vorantrieb, da mit ihr das Zeitalter der Industrialisierung begann, aus dem letztlich andere Entwicklungen hervorgingen, denen sich die Flugzeugkonstrukteure bedienen konnten.

Nach den enthusiastischen und jäh gebremsten Entwürfen Hensons bestand das Problem der raschen Weiterentwicklung des Flugzeugs im Fehlen eines geeigneten Antriebsmotors (vgl. NICCOLI, 2002, S. 18), der – da auch die Dampfmaschine gerade erst entwickelt worden war – so schnell nicht in Sichtweite schien. Somit beschäftigte man sich in den folgenden Konstruktionen vornehmlich mit dem Auftriebsproblem, bis die Einführung des Verbrennungsmotors im beginnenden 20. Jahrhundert endlich „die Konstruktion eines wahren Flugzeugs“ (NICCOLI, 2002, S. 18; Anmerkung: in dem Sinne, wie wir es heute verstehen) ermöglichte.

Während das Mutterland der Fliegerei „Schwerer als Luft“ in den Grundlagen England war, so war es nach den Entwürfen Hensons aber der herausragende deutsche Ingenieur Otto Lilienthal, der wichtige Erkenntnisse in punkto Gleitfähigkeit und Auftrieb in der antriebslosen Fliegerei generierte. Er lieferte letztlich wichtige Grundlagen in der Steuerbarkeit von Luftfahrzeugen, ohne die diese Geräte auch mit den besten Antrieben nicht abgehoben wären.

Zusammen mit seinem Bruder baute Lilienthal bereits im jugendlichen Alter – ohne zuvor von den Erkenntnissen Cayleys gehört zu haben – einen Ornitotter, der natürlich nicht flugfähig war. Angetrieben vom Willen zu fliegen ließ Lilienthal jedoch nicht locker und „erwarb sein Diplom in Ingenieursmechanik und behielt die Leidenschaft für das Flugstudium bei, obwohl ihm aufgrund seiner Arbeit für intensivere Forschungen wenig Zeit zur Verfügung stand“ (vgl. NICCOLI, 2002, S. 19). „Nachdem er in den Ruhestand getreten war, veröffentlichte er 1889 seine Studien in seinem Buch „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst“ und machte sich daran, seine Theorien in die Praxis umzusetzen (NICCOLI, 2002, S. 19). Lilienthal gelang es nach intensiven Studien des Vogelfluges Gleitflugzeuge anzufertigen, „die die Schwerkraft ausnützten. Er war damit der erste Mensch (...) der sich mit diesen Gebilden in die Lüfte emporschwang“ (NICCOLI, 2002, S. 19). Lilienthal kann daher als Urvater des Segelflugs und vor allem der Gleiterpiloten bezeichnet werden, da es der athletische Deutsche verstand, seine Fluggeräte im Flug durch entsprechende Körperbewegungen auszubalancieren. Lilienthal konstruierte verschiedenste Modelle von Gleitern als Ein- und als Mehrdecker von denen einige von ihnen modernen Gleitschirmen recht ähnlich sahen (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 20 und 21). Während er für die ersten Versuche zum Start noch Sprungfedern verwendete, zog er bei späteren Versuchen den Start von Hügeln und Bergen nahe seiner Heimatstadt Berlin vor (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 20). Der Konstrukteur kam in seiner Schaffensperiode auf mehr als 2000 Flüge und gewann dabei bei geschafften Weiten von 100 bis 250 Metern wertvolle Erkenntnisse über die

Strömungs-, Aufwind- und Auftriebsverhältnisse der Luft, die auch späteren Flugzeugkonstrukteuren als Grundlage ihres Schaffens dienten.

Obwohl den Maschinen von Cayley und Henson der geeignete Antrieb fehlte, gelang es doch Vögeln ohne jeglichen künstlichen Motor zu starten und zu landen und beliebig Geschwindigkeit aufzunehmen, sie zu drosseln und einen sicheren, absturzf freien und kontrollierten Flug durchzuführen. Durch den Auf- und Abschlag künstlicher Flügel konnte kein Erfolg erzielt werden, daher beobachtete Lilienthal für sein Standardwerk vornehmlich den Segelflug der Vögel. Diese passen dabei die Stellung ihrer Flügel exakt an die Wind- und Auftriebsverhältnisse in einer schier unendlichen Darstellungsvielfalt an, um die gewünschten Flugeigenschaften daraus ableiten zu können. Somit führt laut dem Vordenker Lilienthal vor allem die Imitation des Vogelflügels im Sinne eines starren Flügels mit unterschiedlicher Flügelstellung bzw. Verstellbarkeit des Flügels während des Fluges zu einem stabilen und kontrollierten Flug, indem sowohl die Richtung, als auch Steigung und Sinken sowie Beschleunigung und Bremsung durch ein gekonntes Ausnützen der Luftströmungsverhältnisse erfolgen kann.

Dennoch experimentierte Lilienthal vor seinem Unfalltod mit der Entwicklung eines Antriebes, der mit der Verwendung von Kohlengas (wird heute als Kohlendioxid bezeichnet) funktionieren hätte sollen und seine Gleiter zu Flugmaschinen machen sollte, mit denen auch größere Strecken unabhängig vom Wind zurückgelegt werden konnten (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 21). Gleiten konnte man nur bei passenden Windverhältnissen, denn es schien, als dass der Mensch nicht in der Lage war, den Flügel eines Vogels in all seinen Raffinessen nachzubilden, um von einzelnen Windböen und andern Strömungen unabhängig zu sein. Es hatte den Anschein, als ob der Mensch diese Defizite doch dadurch ausgleichen musste, indem ein geeigneter Antrieb diese Unsicherheitskomponenten ausschalten sollte. Genau diese Unsicherheitskomponente war es auch, die Lilienthal vor dem Abschluss seiner Antriebsforschungen zum Verhängnis wurde (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 21). Eine überraschend einfallende Bö brachte ihn während eines Gleiterexperimentes 1896 zum Absturz, an dessen Folgen er tags darauf starb. Laut CULICK und DUNMORE, 2001, S.21 soll er seinen Rettern nach dem Absturz zugeflüstert haben: „Opfer sind nun einmal unvermeidlich“...

Otto Lilienthal hatte schon sehr früh begriffen, dass es zum Fliegen nicht genügt, eine perfekte Maschine mit perfektem Antrieb zu konstruieren. Viele der zeitgenössischen Ingenieure und Konstrukteure suchten vergebens nach dieser idealen Maschine. Wenn sie erst gefunden wäre, so deren Meinung, dann sei „fliegen keine größere Herausforderung als einen

Wagen zu fahren“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 21), da die Technik frei von Unzulänglichkeiten wäre, die der Mensch besitzt. Ein ähnliches Denken trifft auch heute zu, denn viele Aufgaben, auch in der Luftfahrt, werden einer Maschine – in diesem Fall dem Computer – übertragen, dazu aber mehr an späterer Stelle. Die Suche nach einer solchen perfekten Maschine sei aber nach der Auffassung Lilienthals reine Illusion, denn wollte der Mensch eines Tages den Himmel erobern, ist es unabdingbar, dass der Mensch das Fliegen regelrecht erlernen müsse (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 21). Auch junge Vögel müssen trotz des angeborenen Instinktes das Fliegen erst erlernen. Der Mensch braucht aber, da ihm das Fliegen nicht angeboren ist, ungleich mehr Übung, da er sich auch die Grundlagen des Fluges – das Gleiten - erst mühsam erarbeiten muss und es ein Gefühl für die Bewegung in den Lüften braucht. Otto Lilienthal hatte im Vergleich zu vielen anderen Konstrukteure eine weniger die Allmacht der Technik huldigende Sicht auf die Flugmaschinen, sondern stellte die Fähigkeiten des Lenkers in den Vordergrund. Die Maschine allein ist nichts, ohne die gefühlvolle menschliche Führung. Mit dieser Einsicht führte Otto Lilienthal einen Paradigmenwechsel auf die Sichtweise der Technik durch, der aber zunächst bei ihm allein bleiben sollte. Denn es brauchte eine Reihe von Unfällen und Katastrophen in verschiedensten Bereichen, bis sich diese Sichtweise auch auf andere Konstrukteursriegen verbreitete, denn in einem Zeitalter, in der sich eine technische Neuentdeckung nach der anderen einreichte, die einige Jahrzehnte zuvor noch nicht einmal von den kühnsten Zeitgenossen hätte vorausgesagt werden können, war es opportun, an die Überlegenheit der Technik als Fortschrittsbringer in all ihren Bereichen zu glauben. – Auch hier kann ein Verweis in die Postmoderne und den Informationstechnologien erfolgen, deren Allmacht bereits im Alltag vertraut wird, wenn z.B. ganze Terminkalender vom Computer verwaltet werden oder der Blick in die Landkarte dem blinden Vertrauen ins Navigationsgerät zum Opfer fällt, das aber, wie sich oft herausstellt, auch alles andere als allmächtig ist.

Otto Lilienthal war überzeugt davon, dass der Drang der Menschen zum Fliegen und die Erkenntnisse der einzelnen Ingenieure bereits sehr fortgeschritten waren, da Lilienthal folgende künftige Errungenschaften bereits 1889 vorausahnte: „Ich glaube, das Fliegen wird bald erfunden“ (zitiert in: SCHWIPPS, 1988, S. 189) – Diese Worte belegen, dass er seine Versuche zurecht noch nicht als (kontrolliertes) Fliegen über Strecken befand aber der „fliegende Mensch“, wie er bei CULICK und DUNMORE auf S. 20 bezeichnet wird, die Baldige Entdeckung voraussah, denn nur acht Jahre nach seinem tragischen Unfalltod gelang es den amerikanischen Gebrüdern Wright das erste funktionierende Motorflugzeug zu entwerfen. Dies gelang ihnen dadurch, dass sie sich beim Bau ihrer ersten Gleiter auf die

Erkenntnisse Lilienthals in seiner Veröffentlichung stützen konnten (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 21) und diese mit einer völlig neuen Antriebsmöglichkeit verbanden. – Dazu gleich mehr, denn zuvor sollte es unmittelbar nach Lilienthal einen weiteren Konstrukteur geben, der die Stabilität des Flugzeuges wieder um einen Schritt weiterentwickelte.

Es handelte sich dabei um Octave Chanute, einen im Kindesalter in die USA emigrierten Franzosen, der sich nach seinem Ingenieursstudium sowohl in der amerikanischen Union Eisenbahngesellschaft als auch in diversen Städten als Konstrukteur und Architekt einen Namen machte (vgl. NICCOLI, 2002, S.20). Neben der Konstruktion einer Stahlbrücke in Kansas City plante er beispielsweise auch die Union Schlachthäuser in Chicago (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 24). Nebenbei und v.a. in seinem Ruhestand beschäftigte er sich weiter mit der Fliegerei (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 24) und veröffentlichte in zahlreichen Artikeln, die er in seinem Buch „Progress in Flying Machines“ 1894 zusammenfasste, nicht nur Informationen über den Entwicklungsstand der Fliegerei, sondern auch mit neuen Ideen und Erkenntnissen zur Konstruktion von Flugzeugen.

Chanute machte sich seine Berufstätigkeit im Hängebrückenbau zu nutze und übernahm die dort verwendeten sog. Pratt-Gitter zur Brückenstabilisierung in die Flugzeugkonstruktion. Somit sollte das Stabilitätsproblem von zu schweren punktuellen Antrieben gelöst werden, da durch diese kreuzweisen, diagonalen Drahtverstreben in jedem Flügelabschnitt die Stabilität der Tragfläche erhöht werden konnte. Zudem setzte Chanute auf die Doppeldeckerbauweise, die auch die ersten Motorflugzeuge übernehmen sollten. Durch das Aufsetzen und Verbinden einer weiteren Tragfläche, die auch mit Pratt-Gittern ausgestattet war, erhöhte sich die Fläche, auf die sich das Gewicht eines potentiellen Antriebes gleichmäßig verteilen konnte, ohne dass die Gesamtstabilität gefährdet wurde (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 24). „Die Konstruktion war simpel und dabei äußerst wirkungsvoll, weshalb sie zu einem wesentlichen Element nahezu aller Flugzeugkonstruktionen wurde, bis schließlich die Eindecker ihren Siegeszug antraten“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 25).

Ein weiterer Schritt in Richtung erhöhter Stabilität konnte durch ein hinten montiertes Leitwerk erreicht werden, das die Stabilisierung der Längsrichtung übernahm (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 24). Vom Profil her ähnelten die Tragflächen den Lilienthal-Gleitern, da auch sie eine Wölbung nach oben hatten, die sich ebenfalls günstig auf den Auftrieb auswirkte, dessen Wirkung sich durch die doppelten Tragflächen ebenfalls verdoppelte.

Während die Antriebe z.B. von Henson schlichtweg zu schwer für die Konstruktion waren, stellte sich bei den Gleitern Lilienthals das Problem der Instabilität durch die

Gewichtszentrierung ein, die durch ständige Bewegungen des Gleiterpiloten ausgeglichen werden mussten. Chanute, der ein Bewunderer Lilienthals war und sich intensiv mit seinen Konstruktionen auseinandersetzte, berechnete allerdings auch die Grenzen dieser durch Gewichtsverlagerung induzierten Stabilität bei gewissen Windverhältnissen. Auf diese Erkenntnis soll Chanute lt. CULICK und DUNMORE, 2001, S. 25 eine Woche vor dem tödlichen Absturz Lilienthals gekommen sein. Obwohl ihn Chanute diesbezüglich benachrichtigt hatte, schien die Information den deutschen Gleiterpiloten leider nicht mehr rechtzeitig zu erreichen, ehe Windverhältnisse über jenem Grenzwert zu dessen Absturz führten.

Während diese Überlegungen in diversen Modellen funktionierten, scheiterte die Durchführung bei einer weiteren Idee Chanutes. Er wollte nämlich zur Steuerung der Doppeldecker Steuerflächen am Rande der Tragflächen einbauen, konnte aber bei Versuchen keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielen, was erst den Wrights einige Jahre später gelingen sollte.

Chanute selbst lieferte neben den Grundlagen von Otto Lilienthal jene Erkenntnisse, welche die Gebrüder Wright benötigten, um tatsächlich bald darauf das erste kontrolliert fliegende Motorflugzeug der Welt zu erbauen. Nachdem sich Chanute nach der Veröffentlichung seines Buches und nach den misslungenen Versuchen mit Steuerklappen aus der aktiven Forschung zurückzog, fungierte er aber als Konstrukteurberater der Gebrüder Wright, der mithilfe, seine Erkenntnisse im ersten Motorflugzeug der Welt zu verwirklichen (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 25).

Während vor Lilienthal und Chanute die Anzahl der Konstrukteure, die an der Verwirklichung des Flugtraums „Schwerer als Luft“ arbeiteten recht überschaubar war, so schien deren Anzahl nach den Erkenntnissen der Beiden zuzunehmen. Es dürfte sich, zu Recht, die Erkenntnis durchgesetzt haben, dass es - wie Lilienthal voraussagte – tatsächlich nicht mehr lange dauern würde, bis der Mensch fliegen lernen würde. Natürlich gab es eine Reihe von Konstrukteuren, die mit heute teils aberwitzig scheinenden Konstruktionen für Aufsehen sorgten, ohne damit auch nur eine geringe Chance eines Erfolges zu haben. Hiram Maxim aus den USA plante 1894 etwa noch ein Fluggerät, welches von einer gigantischen, einer Dampflok nachempfundenen Dampfmaschine hätte angetrieben werden sollen. Die Ausmaße dieses Gerätes wären gigantisch gewesen, wie wahrscheinlich auch die Katastrophe, wenn Maxim es tatsächlich hätte starten lassen. Eine Schienenvorrichtung, die eine Startbahn hätte darstellen sollen, war bereits errichtet...Die Reihe an gescheiterten, meist finanzstarken Einzelkämpfern ließe sich hier noch lange fortsetzen, es sollten aber in diesem Kapitel v.a.

jene Vordenker der Idee zum Fliegen bedacht werden, welche die Entwicklung des Flugzeuges jeweils um einen Schritt weiter voran brachten.

Als letzten Vertreter dieser Riege soll noch der Franzose Clement Ader genannt werden, der als erster die Idee hatte, den für das Automobil verwendeten Ottomotor als Antrieb für ein Fluggerät zu verwenden. Ader baute u.a. die Eole, deren riesige Tragflächen in ihrer Form an eine Fledermaus erinnerten. Mit dieser Konstruktion sollte Ader keinen Erfolg haben, wenngleich dieses Gerät bei einem Flugversuch einige Zentimeter abgehoben zu sein scheint (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 25). Dennoch war er der erste Konstrukteur, der das Potential des neuen Ottomotors zum Antrieb der Propeller der Flugmaschinen erkannte. Obwohl weder sein Fluggerät noch der zu schwere Ottomotor für den Flug geeignet waren, lieferte er letztlich den Wrights die Idee, den geeigneten Antrieb in der noch jungen Automobilindustrie zu suchen.

Die geistigen Väter der Gebrüder Wrights waren allerdings v.a. Lilienthal und Octave Chanute, der die Versuche der beiden Brüder direkt unterstützte.

Neben den Wrights gab es noch einige andere Konstrukteure, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts an einem Motorflugzeug tüftelten. Auch das U.S. Militär unterstützte die Forschungen einiger Konstrukteure, die nicht zum Erfolg kamen, intensiv, da sie von der Überlegenheit eines motorisierten Flugzeuges im Kriegseinsatz gegenüber dem Ballon und der Luftschiffe bereits in einem sehr frühen Stadium überzeugt waren, wo andere Militärs diesen Entwicklungen noch skeptisch gegenüber standen. Denn letztlich war die Weiterentwicklung des Flugzeugs zu dieser Zeit weder militärisch, noch gesellschaftlich intendiert, sondern basierte auf dem Enthusiasmus, den finanziellen Mitteln und der Begabung verschiedenster Individuen. Da die Erfolge anfänglich noch überschaubar waren, gab es folglich auch wenige Konstrukteure, die an der Weiterentwicklung des Flugzeuges arbeiteten. Als die Erfolge in greifbarer Nähe waren bzw. bereits eintraten, vorbereitete sich der Enthusiasmus auch auf mehr Konstrukteure, weshalb die Weiterentwicklung des Flugzeuges ab dem 20. Jahrhundert in einer ungleich schnelleren Form von Statten ging, da neben einer erhöhten Konstruktursanzahl auch das Basiswissen um die Avionik ein größeres war.

2.4.2 Der Weg zum ersten Motorflug

Aufgrund der Vorarbeiten diverser Pioniere, die ich im vorangegangenen Unterkapitel erwähnt habe, lagen den Gebrüdern Wright letztlich alle Vorkenntnisse dar, die nötig waren, um ein kontrolliert und über lange Strecken flugfähiges Motorflugzeug zu konstruieren. Die Kinder eines Pastors gründeten im Erwachsenenalter ein Fahrradgeschäft als Broteinkommen, denn bis zu den beiden Begründern dieser neuen Ära konnte noch niemand von der Fliegerei an sich leben (was sich aber unmittelbar nach den Erfindungen der Brüder ändern sollte). Schon in jungen Jahren soll sich die Flugbegeisterung der Wrights entfacht haben und setzten sich die Konstruktion eines Motorflugzeuges zum Ziel (vgl. NICCOLI, 2002, S. 38 und 39).

Anders als vorangegangene Konstrukteure machten die Beiden jedoch nicht den Fehler, zuerst nach einem Antrieb zu suchen und um diesen dann ein Fluggerät zu konstruieren. Diese Vorgehensweise bescherte z.B. Ader letztlich keine Erfolge. Vielmehr beschäftigten sie sich mit den Arbeiten von Otto Lilienthal und engagierten Octave Chanute als Berater, um gemeinsam an der Stabilität des Gleiterfluges zu arbeiten. Denn erst ein ausgereiftes Gleitflugzeug brachte die nötige Stabilität für einen Motorantrieb auf.

Nachdem die ersten Doppeldeckergleiter nach den Konstruktionen Chanutes um 1900 keinen Erfolg brachten, bauten die Wrights als erste Konstrukteure einen provisorischen Windkanal (vgl. NICCOLI, 2002, S. 39), um die Gleiter als Modell vorab zu testen. Anhand des sicheren Testens der kleinen Modelle gelang es ihnen als erste, die Flugeigenschaften durch neue Steuerungsparameter, die in den Grundzügen noch heute ihre Gültigkeit haben, zu verbessern. Für den Kurvenflug mit den Gleitern war keine Gewichtsverlagerung mehr nötig, sondern es wurde für den in der Mitte liegenden Piloten möglich, durch Steuerseile eine Kreisbewegung zu induzieren, welche dann den Kurvenflug einleitete (als Yaw bezeichnet). Die Heckflosse ihrer Gleiter wurde lediglich zum Stabilisieren des Fluges bei Seitenwind benutzt (Gieren) und diente in einer Auf- und Abwärtsbewegung als Höhenruder für den Steig- und Sinkflug (Pitch) (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 32). Vorangegangene Konstrukteure glaubten oft, die Heckflosse ähnlich wie in der Schifffahrt einsetzen zu können und mit diesem die Lenkung indizieren zu können. Durch eine Beobachtung der Wrights beim Flug des Bussards (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 40) und den Windkanaltests konnte dieser Ansatz widerlegt werden. Der Doppeldeckergleiter der Gebrüder wurde also durch diese Erkenntnisse der Steuerung soweit stabilisiert, dass die Montage eines Motors nunmehr möglich war.

Doch die Suche nach einem sollte sich nicht allzu leicht gestalten, da, obwohl die Antriebe für Automobile immer ausgefeilter wurden, ein Antrieb für Flugzeuge anderen Kriterien hinsichtlich seines Gewichts und seiner Laufruhe entsprechen musste, um einen stabilen Flug

nicht zu gefährden. Daher wollten die Beiden einen Motor nach ihren speziellen Anforderungen konstruieren lassen. Die Brüder „schrieben an ein Dutzend Firmen, welche die noch junge Automobilindustrie repräsentierten. Doch deren Antworten waren entmutigend. Alle verfügbaren Motoren schienen viel zu schwer zu sein und dabei noch nicht einmal genug Leistung zu erbringen. Keiner der Angeschriebenen baute die Sorte von Motor, die sich die Wrights vorstellten - und darüber hinaus besteht kaum ein Zweifel, dass die Autobauer keine große Lust zu haben schienen, in so etwas „Verrücktes“ wie Luftfahrtprojekte eingebunden zu werden“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 56). Aus diesem Grund wurde die Entscheidung gefällt, den Motor in Zusammenarbeit mit einem im Fahrradgeschäft angestellten Mechaniker selbst zu konstruieren und zu erbauen. Nach zahlreichen Modellen und Testungen war ein als geeignet erachteter 12 PS starker Vierzylindermotor das Endprodukt (vgl. CULICK, DUNMORE, 2001, S. 56). Obwohl es durch diverse Vorträge von Oliver Chanute bereits einige Nachbauten der Wright Gleiter v.a. in Frankreich gab und die Gefahr gegeben war, dass einem anderen Konstrukteur somit der mittlerweile greifbare Erstflug mit einem motorisierten Flugzeug gelang, arbeiteten die Brüder Wright dennoch in besonnener Art und Weise an ihrer Idee weiter.

Während andere Flugpioniere der Zeit der Konstruktion des Propellerantriebes nicht besonders viel Zeit widmeten und sich eher mit dem Motor an sich beschäftigten, beschäftigten sich die Wrights – neben der Anpassung der Gleiterproportionen an den eigenen Motor - auch mit einer exakten Abstimmung der Propellerproportionen. Andere Konstrukteure wie der Franzose Henri Farman verwendeten eine an die Schiffsschraube angelehnte Kopie als Antrieb. Wilbur und Orville Wright erkannten aber die speziellen Strömungsverhältnisse in der Luft und errechneten, neben den benötigten Durchmesser auch einen sich ändernden Wölbungsgrad der beiden Propellerblätter. Letztlich waren es nach CULICK und DUNMORE, S. 60, genau diese wissenschaftlichen Methoden der beiden Brüder, die sie vom Rest der Pioniere, die gleichzeitig den Motorflug erforschten, abhob, denn „während andere einfach Propeller an ihre Schöpfungen befestigten und das Beste hofften, begannen die Wrights, Maschine und Propeller bis zu einem Grad aufeinander abzustimmen, wie es noch nie zuvor versucht worden war“ (CULICK, DUNMORE, 2001, S. 59). Diese Voraussetzungen waren es, welche die Wrights schließlich am 17. Dezember 1903 zu ihrem Erfolg führten. Wenngleich der erste Flug über die Startbahn von Kitty Hawk nur ein kurzer Hüpf war, so sollte dieser, nachdem ein erster Versuch einige Tage zuvor misslungen war, als erster Motorflug in die Geschichte eingehen.

Bis zum Oktober 1905 nahmen die Wrights an ihren „Flyer“ Modellen noch etliche Verbesserungen vor und entwickelten zunächst den Flyer 2 und schließlich den Flyer 3, mit dem als erster kontrollierte Streckenflüge möglich waren.

Mit dem letzten Flyer Modell starteten die Wrights zu diversen Flugvorführungen um die Vorzüge ihres Modells anzupreisen, denn mittlerweile hatten, nachdem die Beiden Pionierarbeit geleistet hatten, etliche Konstrukteure Motorflugzeuge gebaut.

Schon während ihrer Experimentierphase hegte das US Militär Interesse an einer Abnahme eines Motorflugzeuges. Es wurden aber nicht die Forschungen der Wrights, sondern jene eines Offiziers namens Langley finanziell unterstützt, die aber keine zufriedenstellenden Ergebnisse brachten. Nachdem den Wrights der erste Motorflug gelungen war und sie ihren Flugapparat dementsprechend verbesserten, war die US Army auch der erste Abnehmer der nunmehr in Serienproduktion gegangenen Maschine „Flyer A“. Die Wrights betrieben zudem noch eine ans Werk angeschlossene Flugschule, in der die selektionierten Piloten ausgebildet wurden, was den Konstrukteuren von nun an ein sicheres Einkommen mit der Fliegerei bescherte.

Zudem brachten die Flugvorführungen nicht nur hohe Gagen ein, sondern zogen auch das Interesse potentieller Käufer auf sich. Wenngleich einige Verkäufe an fremde Militärs aus nationalen Gründen nicht zu Stande kamen, so wurde die Maschine dennoch an einige betuchte Flugbegeisterte in Europa verkauft, die zugleich in einer ebenfalls von den Wrights gegründeten Flugschule das Fliegen erlernten (vgl. zu den Weiterentwicklungen CULICK, DUNMORE, 2001, S. 61ff).

Mit diesen Schritten setzten die Wrights somit den nächsten Entwicklungsschritt in der Motorfliegerei, denn sie waren nun die ersten Konstrukteure/Piloten, die von der Fliegerei, leben konnten. Waren Konstrukteure bislang Enthusiasten, die ihre Forschungen aus Eigeninteresse betrieben, so konnten die nunmehr flugfähigen Flugzeuge in großen Stückzahlen für das Militär gebaut und abgesetzt werden. Die Wrights begründeten somit also auch den Berufsstand der Piloten – zunächst auf das Militär beschränkt – das sich von der Person des Konstrukteurs zu lösen begann.

3. Der nationale Wettbewerbsaspekt des Fliegens unter besonderer Berücksichtigung Österreichs

Neben den militärischen Flugkadern, die vor dem ersten Weltkrieg noch eine untergeordnete Bedeutung hatten (vgl. LENOTTI, 1958, S. 21), waren es vor allem diverse Flugwettbewerbe, welche ein breites öffentliches Interesse auf sich zogen. Anfänglich überwogen bei diesen Veranstaltungen die Neugier und das Staunen über die Bezwingung des Elements Luft. Dies kommt unter anderem bei einem Bericht der österreichischen Luftschifferzeitung (man erkennt die nach wie vor überwiegende Bedeutung der Fliegerei leichter als Luft heraus) über den ersten öffentlichen Kontakt Österreichs mit der Fliegerei bei einer Flugaufführung in der Simmeringer Heide zur Geltung (abgedruckt in MATTL-WURM, 2009, S. 4ff). Luis Blériot gelang bei einem Preisfliegen 1909 die erste Überquerung des Ärmelkanals und er erntete dadurch beträchtlichen medialen Ruhm. Nach diesem Rekord tourte er gegen Gagen durch die Metropolen Europas - man sieht, dass sich Fliegen nach der Entdeckung schon nach kurzer Zeit zu einem kleinen Wirtschaftsfaktor wandelte, natürlich unter ganz anderen Voraussetzungen. Als einer seiner letzten Stationen sollte Wien im November 1910 in den Genuss seiner Flugkünste kommen.

Nachdem die ersten Tüftler und Piloten vor allem unter Ausschluss einer breiten Öffentlichkeit im ländlichen Raum (aufgrund des Platzes) agierten, wurde Fliegen nach den ersten Erfolgen zusehends zu einem urbanen Phänomen. Die Flugvorführungen fanden in den Randgebieten der Städte statt und lockten – wie auch beim Beispiel Blériot – eine große Anzahl neugieriger Zuseher auf die provisorischen Flugplätze der städtischen Peripherie. Diese Flugvorführung war ein wahres gesellschaftliches Großereignis, denn Mattl-Wurm, 2009 berichtet auf S.1 von 300.000 Zuschauern – inklusive Kaiser Franz Josef I - bei diesem Event, was 15% (!) der damaligen Bevölkerung Wiens (2.083.630 EW vgl. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/bevoelkerungsstand/023290.html, 2. April 2012) entsprach. Dieser Andrang kann auch heute trotz viel höherer Mobilität nur bei wenigen Großereignissen beobachtet werden.

Bei diesen ersten Kontakten der breiten Öffentlichkeit mit Flugzeugen waren der sportliche und der nationale Aspekt des Fliegens noch im Hintergrund. Es überwog die Neugier und die Sensation des dargebrachten. Die frühen Piloten wurden ob ihres Wagemutes - denn den ersten Fluggeräten wohnte eine große Unsicherheit inne – bewundert, die Nationalität des Piloten war allerdings irrelevant. Nachdem sich allerdings die Zahl der Flugvorführungen zusehends erhöhte und auch erste sportliche Wettkämpfe in Österreich stattfanden, war auch hier jene Entwicklung feststellbar, dass aus der Begeisterung für die Technik eine

Begeisterung für den Wettbewerb wurde (vgl. zu den ersten Preisfliegen in Österreich: PINCZOLITS, 1989, S. 11 bis 13).

Auch Österreich konnte einige Flugpioniere aufweisen. Es waren dies Ignaz Kreß, der um 1900 einen missglückten Flugversuch mit einem zu schwer motorisierten Flugzeug im Wienerwaldsee unternahm. In weiterer Folge sollten aber neben dem Kärntner Gleiterpiloten Sablatnig, der nach dem Zweiten Weltkrieg eine Liniengesellschaft in Deutschland gründete, und vor allem Vater und Sohn Ignaz Etrich die österreichische Avionik maßgeblich bestimmen. Das bekannteste Modell Etrichs wurde neben der „Schwalbe“ die „Taubе“, die neben der österreichischen Luftwaffe auch von ausländischen Militärs geordert wurde. – vgl. zu den österreichischen Erfindungen: LENOTTI, 1958, S. 14-16 und S. 19, LENOTTI, 1963, S. 3 und 4.

Nach den Erfindungen Etrichs fand die Avionik aber noch nicht den Weg in die Hauptstadt, denn vielmehr entwickelte sich Wiener Neustadt zum Zentrum der österreichischen Luftfahrt. Neben den Etrichwerken und den Pfeilwerken von Sablatnig war dieser Flugplatz auch Standort der Fliegerschulen für die Pilotenausbildungen der Abnehmer, sowie einiger Flugklubs (vgl. PINCZOLITS, 1989, S. 6ff und LENOTTI, 1958, S. 18 und 19). Auch heute hat Wiener Neustadt noch eine gewisse Zentrumsstellung in der Flugzeugkonstruktion, da neben einem entsprechenden Fachhochschulstudiengang auch die Diamond Aircraft Werke für Sportflugzeuge hier ihren Sitz haben.

Um die Werbetrommel für die Flugzeuge zu rühren, wurden ab 1911 regelmäßig Flugvorführungen und Flugwettbewerbe in bzw. ab Wiener Neustadt veranstaltet, die zunehmendes öffentliches Interesse fanden. Nachdem beim „Kaiserfliegen“ 1911 in Wiener Neustadt zunehmend urbanes Interesse bestand, sollte sich in weiterer Folge Aspern bei Wien zum Flugwettbewerbszentrum Österreichs werden (vgl. LENOTTI, 1958, S. 18 und 23).

Der nationale Aspekt des Fliegens fand dort 1912 bei den Asperner Flugtagen seinen Höhepunkt, an denen internationale und nationale Wettbewerbspiloten in verschiedenen Disziplinen wie Streckenfliegen auf Zeit oder Kunstfliegen teilnahmen. Während frühere Flugveranstaltungen eher einen Volksfestcharakter innehatten - wie Blériots Vorführung zwei Jahre zuvor – so hatte dieser Event eher das Flair eines moderner Nationalspiele im Fußball. Obwohl es sich bei den Piloten um unabhängige Einzelsportler handelte, wurden ihre Leistungen mit jenen des Landes gleichgesetzt. Neben der fliegerischen Leistung der Piloten wurden Siege und Rekorde von Zuschauern und Medien v.a. als Überlegenheit des nationalen Flugzeugbaus gegenüber anderen Nationen interpretiert. Der sportliche Nationalismus wurde

somit zunehmend mit technischer Überlegenheit gleichgesetzt, wenngleich diese Schlüsse zunächst noch in einem nach außen hin sportlichen Rahmen von Großveranstaltungen blieben (vgl. zu diesem Wandel und zu den Asperner Flugtagen: MARSCHIK, 2000, S. 47ff).

Der nationale Aspekt des Fliegens sollte aber einige Jahre danach im Ersten Weltkrieg eine völlig andere Dimension bekommen, da sich die Vertreter des nationalen Flugzeugbaus nun nicht mehr in sportlichen Wettkämpfen messen sollten, sondern in einem direkten Luftduell auf Leben und Tod. Während Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg v.a. als Zerstörer von Städten durch Bombenabwürfe eingesetzt wurden, sollten im Ersten Weltkrieg einige Aspekte des Luftkriegs aus der vorangegangenen sportlichen Wahrnehmung des Fliegens übernommen werden. So handelte es sich bei den Kampfpiloten großteils um ehemalige Wettkampfpiloten der Flugwettbewerbe, die nun – ausgerüstet mit Maschinengewehren in den Pilotenkanzeln – mit einem Gegner einer anderen Luftwaffe direkt kämpften um ihn zum Absturz zu bringen. Erfolgreiche Kriegspiloten wurden nicht nur in den eigenen Reihen, sondern auch von Piloten anderer Nationen als Helden verehrt. In einem solchen Sinne wohnte z.B. dem deutschen Manfred von Richthofen („Der Rote Baron“) und dem Franzosen Antoine de St. Exupéry ein sportlicher Mythos inne. Zumeist aus adeligem Hause abstammend unterlag der Luftkampf wie ein Fechtduell strengen Regeln eines direkten Kampfes. Ähnlich wie bei den fliegerischen Rekorden wurden nun die Abschüsse der einzelnen Piloten in persönlichen und nationalen Bestenlisten gewertet. Das Duell der Nationen wandelte sich somit unter den Voraussetzungen des Krieges zu einem tödlichen Duell, wenngleich dieser Kampf fast losgelöst vom restlichen Kriegsgeschehen in einer eigenen, sportlich anmutenden Liga der Kriegspiloten stattfand. – vgl. dazu mit einer Kritischen Betrachtung am Bsp. Manfred von Richthofen: BERNIG, 2003, S. 100ff.

Der Luftkrieg und die Luftwaffe – ab dem ersten Weltkrieg Teil jeder Armee - sollte erst im Zweiten Weltkrieg eine für Zivilisten schreckliche zerstörerische Form erreichen und das Flugzeug vom Sport- und Reisegerät in ein Schreckensgespenst verwandeln.

Die zwanziger Jahre sollten schließlich zur Geburtsdekade der Linienfliegerei werden, da das Flugzeug letztlich auch durch den Krieg einen gewissen Entwicklungsstand für eine sichere Reise erreichte bzw. genügend ehemalige Kriegspiloten, für die ein neues ziviles Betätigungsfeld geschaffen werden konnte, zur Verfügung standen. Doch auch die nun entstehenden Fluglinien waren letztlich ein nationaler Aspekt des Fliegens. Ihre Einrichtung geschah nicht aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus oder im Sinne von Mobilitätsanforderungen, sondern aus denselben Grundgedanken heraus wie bei den Flugwettbewerben – um nationale technische Überlegenheit zu symbolisieren, die es zur

Einrichtung einer solchen Fluglinie brauchte. Diese Intentionen waren sowohl in der Zwischenkriegszeit und noch viel mehr in der Nachkriegszeit zu beobachten, da der Zerfall der Welt in zwei Blöcke ab den 60er Jahren unter anderem auch im zivilen technischen Bereich zu einem Wettrüsten führte, um die Überlegenheit des jeweiligen gesellschaftspolitischen Systems zu manifestieren. Nachdem sich gegen Ende der achtziger Jahre die politischen Verhältnisse änderten und Fliegen zunehmend zum bedeutenden Wirtschaftsfaktor wurde, löste sich diese nationale Gebundenheit in Europa (in den USA war sie ohnehin nicht in diesem Maße gegeben) durch die zunehmende Liberalisierung des Flugverkehrs – siehe dazu Kapitel 5. Heute existieren die ehemaligen nationalen Fluggesellschaften weiter als private Gesellschaften, fungieren aber in den Köpfen der meisten Menschen dennoch immer noch als Vertreter der eigenen Landes, wie man aus diversen zitierten Umfragen über die Rolle der Austrian Airlines in Österreich in KÜHSCHELM, 2005 auf S. 221 und S. 240 herauslesen kann.

Diese Nationalismen, gepaart mit wirtschaftlichen Entwicklungen möchte ich im folgenden Kapitel mit der Geschichte der nationalen Linienfluggesellschaften in Österreich beschreiben und ausbauen.

4. Die Entwicklung des österreichischen Linienflugverkehrs

In diesem Kapitel möchte ich die Entwicklung des österreichischen Linienflugverkehrs nicht nur als eine Geschichte diverser staatlicher und privater Unternehmen aufzeigen, sondern insbesondere die Entwicklung des Luftverkehrs vom nationalen Prestige hin zum Wirtschaftsfaktor einer mobilen, globalen Gesellschaft beschreiben, indem Beispiele aus Österreich behandelt werden.

Dabei soll zunächst die Geschichte des ersten Linienflugunternehmens in Österreich behandelt werden, welches vor dem Zweiten Weltkrieg in der deutschen Lufthansa aufging, ehe über die Uneinigkeit der Notwendigkeit einer zivilen Lufthoheit die Geschichte der Austrian Airlines in einem sich verändernden Luftverkehrsmarkt bis zur Gegenwart behandelt wird. Zu guter Letzt soll der gegenwärtige liberalisierte Luftverkehrsmarkt in Österreich auch durch eine Beschreibung der privaten Linienfluggesellschaften Beachtung finden - in einem Kontext der europäischen Marktverhältnisse.

Die österreichischen Fluglinien dienen somit als Beispiel für eine je nach Kontext entweder globale, europäische Entwicklung bzw. eine Entwicklung im deutschsprachigen Raum im Sinne der Ökonomie oder der Politik. Denn die österreichische Entwicklung kann hier durchaus als Beispiel für zumindest eine europäische Entwicklung des Luftverkehrs dienen.

4.1 Die Gründung und Entwicklung der ÖLAG: Österreichische Linienflüge in der Zwischenkriegszeit

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg endete der bisherige nationale sportliche und kriegerische Aspekt des Fliegens abrupt. Dies war auf Österreich bezogen, nicht nur auf die Kriegserfahrungen zurückzuführen, sondern v.a. auf ein Verbot durch den Vertrag von St. Germain. Es wurde unter anderem das Halten und das Bauen von Flugzeugen untersagt, egal ob diese einer militärischen oder zivilen Nutzung unterlagen (siehe LENOTTI, 1963, S. 8).

Während der letzten Kriegsjahre betrieb Österreich schon eine Postfluglinie zu militärischem Zwecke von Wien über einige Zwischenstationen nach Kiew. Diese Linie musste folglich eingestellt werden. Nachdem die meisten hierfür benutzten Flugzeuge einige Jahre abgestellt wurden, begannen sich die Vereinbarungen von St. Germain zu lockern und sollte ab den beginnenden 20er Jahren nun wieder für Privatpersonen möglich werden, Flugzeuge zu halten und zu betreiben. V.a. in Deutschland wurden daraufhin von etlichen Piloten kleine Fluglinien für Post und phasenweise für Passagiere eingerichtet, die oftmals mit nur einem Flugzeug agierten und alsbald gewinnbringend betrieben werden konnten. Obwohl es auch in

Österreich den einen oder anderen ehemaligen Kampfpiloten gab, der sich ein Fluggerät beschafft und es für Rundflüge meist im städtischen Raum vermietete (z.B. der „Wiener Flugbetrieb“ – siehe LENOTTI, 1963, S. 9), waren die Wachstumsaussichten dieser Kleinstgesellschaften allerdings aufgrund des Marktes in Österreich beschränkt. An private Linienfluggesellschaften war somit nicht zu denken, dennoch strebte Österreich den Aufbau einer nationalen Fluggesellschaft an. Wenngleich in punkto Postflug sogar sicherlich eine gewisse Nachfrage bestand, waren die Interessen einer solchen Fluggesellschaft keinesfalls wirtschaftlicher Natur. Einerseits hatte bisweilen fast jedes größere und kleinere europäische Land Fluggesellschaften, die letztlich auf ausländischen Flughäfen und im An- und Abflug als Repräsentant des Fortschrittes jener Länder auf zivilem Wege diente. Zudem war eine zivile Fluggesellschaft hinsichtlich der Verträge von St. Germain die einzige Möglichkeit Österreichs, die Lufthoheit für sich zu beanspruchen. Dies war sogleich auch ein wichtiger Schritt zu einer Souveränität dieses neuen, stark verkleinerten Landes, an dessen Lebensfähigkeit anfänglich nur wenige glaubten. Da eine solche Gesellschaft nicht aus privater Initiative heraus entstehen konnte, strebte die österreichische Regierung bald die Schaffung eines einzigen nationalen Linienflugdienstes an. Eine Schaffung einer Staatsairline wäre für den finanziell stark angeschlagenen Staat (hohe Reparationszahlungen) jedoch nicht stemmbar gewesen. Daher wurde die Österreichische Luftverkehrs-Aktiengesellschaft (ÖLAG) 1923 in einer besonderen wirtschaftlichen Konstellation gegründet.

Viele europäische Staaten betrieben ihre Fluglinien neben der Repräsentanz auch zum Zwecke der Absatzmöglichkeit für nationale Flugzeugbauer. Dies war in Österreich aber nicht gegeben, da ein eigener Flugzeugbau noch immer verboten war. Deshalb suchte der österreichische Staat eine Zusammenarbeit mit der deutschen Junkers-Luftverkehr A.G. (vgl. LENOTTI, 1958, S. 40). Denn dieser Flugzeughersteller hatte zur Absatzsteigerung eine ideale Geschäftsidee für Fluglinien kleiner Staaten wie Österreich kreiert: Junkers beteiligte sich quer über Europa an verschiedenen Luftverkehrsunternehmen und fasste diese in den sog. „Junker`schen Unionen“ (vgl. LENOTTI, 1963, S. 10) zusammen. Gemeinsam konnte so ein aufeinander abgestimmtes Streckennetz mit Umsteigeverbindungen zu verschiedensten europäischen Destinationen angeboten werden. Ziel war eine „gemeinsame internationale Strecken-, Personal- und Materialpolitik“ (LENOTTI, 1963, S. 10), bei der ein Mitglied jeweils einen gewissen geographischen Bereich in einer Union mit angebotenen Flugstrecken abdeckte. Die gegründete ÖLAG wurde zum Mitglied der „Transeuropa-Union“ und verband als Teil des gemeinsamen Streckennetzes Ungarn, Deutschland und die Schweiz über einen

Umsteige Flughafen in Wien. Als erste Linien wurden zunächst Wien-München und Wien-Budapest angeboten (vgl. LENOTTI, 1963, S. 11).

Diese Unionen ermöglichten schon in den 20er Jahren einige Umsteigeverbindungen ganz im Stile der modernen Hub-Carrier Geschäftsmodelle großer Fluglinien (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 204 ff) unter den überschaubaren Nachfrageverhältnissen der 20er Jahre. Auch der Zusammenschluss mehrerer Gesellschaften zu Unionen erinnert stark an die modernen Allianzen unter den Global Player Airlines dieser Welt. Auch die Austrian Airlines gehört mittlerweile einem solchen Zusammenschluss - der Star Alliance - an. Obwohl Wolfram Lenotti, auf den ich mich bei der Recherche zur ÖLAG oftmals beziehe, in seinem Werk 1963 auf S. 10 diese Entwicklungen der letzten Jahre hin zu strategischen Allianzen noch nicht voraussehen konnte, attestierte bereits er, dass Junkers mit diesem Absatz- und Geschäftsmodell „der Entwicklung um Jahrzehnte voraus“ war.

Der positive Nebeneffekt dieser Beteiligungskonstruktion bei der ÖLAG (49% der Anteile) und bei anderen Linien war für Junkers, dass der Hersteller nicht nur an den Einnahmen durch die Flugtickets beteiligt war, sondern auch den Absatz seiner Flugzeugmodelle lenken konnte, da die Beteiligung selbstverständlich an die Ausstattung der Flotte mit Junkers-Flugzeugen geknüpft war. Für den österreichischen Staat (51% der Anteile) bedeutete die Beteiligung von Junkers neben der Kostenersparnis (da nicht das ganze Kapital alleine aufgebracht werden musste) die Generierung von Absatzmöglichkeiten durch die Integration ins Streckennetz der Union, die ansonsten nicht vorhanden gewesen wären. Nur so konnte die ÖLAG als Teil einer größeren Gruppe wettbewerbsfähig sein und Erträge erwirtschaften, für die der österreichische Markt ohne die transeuropäischen Umsteigeverbindungen nicht gereicht hätte. In einem modernen betriebswirtschaftlichen Sprachgebrauch würde man eine solche Konstellation als „Win-Win-Situation“ bezeichnen.

Die ersten Flugzeuge der ÖLAG waren zunächst zwei viersitzige Junkers F-13 mit noch beschränkten Passagier-, und sehr ausgeprägten Postabteil, da die Beförderung von Eilpost anfänglich noch mindestens gleichberechtigt zur Passagierbeförderung war (vgl. GRANT, 2003, S. 146). Das österreichische Personal wurde aus ehemaligen Militärangehörigen der k. u. k. Armee rekrutiert, da diese bereits Erfahrung im Betreiben einer Postfluglinie während des Krieges zwischen Wien über Krakau und Lemberg nach Kiew hatte. Wolfram Lenotti, 1963 bezeichnet auf S. 6 diese Linie als erste Luftverkehrslinie der Welt, wenngleich ausschließlich Post und Militärangehörige transportiert wurden und eine Linienverbindung

mit ähnlichen „Beförderten“ bereits 1911 behelfsmäßig in Indien existierte (vgl. HALBMAYER, 1993, S. 24).

Als Flugplatz dieser Fluglinie wurde der bereits in Vorkriegszeiten für Flugwettbewerbe geschaffene Platz Wien Aspern gewählt, da dieser in der Nähe zur Donau lag. Dies war zur Passagierbeförderung zu Anschlussflügen praktisch, denn die Verbindungen nach Budapest und später auch eine saisonale Verbindung nach St. Wolfgang wurden mit einer zum Wasserflugzeug umgerüsteten Junkers F- 13 durchgeführt (vgl. LENOTTI, 1963, S. 11 und 12).

Im Jahr 1924 trat die ÖLAG schließlich auch der IATA bei (LENOTTI, 1963, S. 13) – der internationalen Vertretung aller Fluglinien. Eine Mitgliedschaft garantiert Verhandlungsrechte mit anderen Ländern über Flug- und Landrechte im zivilen Liniendienst in deren Hoheitsgebieten. – Diese Mitgliedschaft war in der Zeit der Nationalstaatlichkeit noch lange Zeit unerlässlich für Linienflugoperationen.

Trotz Wirtschaftskrise gegen Ende der 20er Jahre, die v.a. die ärmere Bevölkerung traf, wurde gemäß der Nachfrage die Flotte erweitert und neue Anschlussverbindungen zunächst in der Transeuropa-Union und schließlich in einer gemeinsamen Europa-Union geschaffen, in der auch die ebenfalls bestehende Nordeuropa-Union integriert wurde. Neben Inlandsdiensten zu den touristischen Zentren nach Konstanz (Wasserflugzeug), Innsbruck, Salzburg und Klagenfurt, die nun auch an das Union-Liniensystem angeschlossen waren, wurden Verbindungen nach Zürich, Prag, Venedig und durch eine Zusammenarbeit mit der Luft Hansa auch Flüge nach Berlin über Dresden zusätzlich angeboten. Österreich verfügte nun bereits über Verbindungen in fast alle Nachbarländer (siehe LENOTTI, 1958, S. 41 und LENOTTI, 1963, S. S. 15).

Dafür wurden ab den 30er Jahren auch größere dreimotorige Flugzeuge bis hin zur bekannten Junkers Ju 52 („Tante Ju“ - auch heute noch in einigen hist. Vereinen einsatzbereit im Original und im Lizenzbau aus Spanien) eingesetzt, welche das am meisten verbreitete Flugzeug im Europa der Nachkriegszeit war (LENOTTI, 1963, S. 19). Die Auslastung der Flugzeuge betrug in den 30er Jahren durchschnittlich um die 45%, was ebenso im europäischen Schnitt lag. Die an sich viel zu großen Flugzeuge wurden nicht nach wirtschaftlichen Kriterien angeschafft, sondern dienten v.a. der Repräsentation. Es war als Zeichen von Fortschritt wichtig, die neuesten Modelle zu fliegen, auch wenn diese zur Hälfte leer waren. Dennoch konnte die ÖLAG positiv wirtschaften, was ein Indiz für die hohen Preise der Flugreise in den Anfangsjahren ist, denn mit den heutigen Preisen wäre eine Fluglinie mit dieser Auslastung auf Dauer kaum überlebensfähig.

In der zweiten Hälfte der 30er Jahre zeigten sich bereits die Vorzeichen der sich wandelnden politischen Situation. Neben der Flottenverwaltung arbeitete man auch in der Pilotenausbildung mit der Luft Hansa bereits intensiv zusammen. – Denn nachdem immer mehr ehemalige Piloten aus dem Ersten Weltkrieg in den Ruhestand gingen, wurden ab 1935 erstmals Berufsausbildungen zum Verkehrsflugzeugführer in Österreich angeboten. Da die Flotte der ÖLAG mit acht Flugzeugen überschaubar war, erfolgte aber lediglich die praktische Ausbildung auf einer angeschafften Maschine für Luftaufnahmen in Österreich (vgl. LENOTTI, 1963, S. 17).

Trotz der geringen Flottenstärke war die ÖLAG 1935 nach angebotenen Sitzplatzkilometern die viert größte Fluglinie Europas (vgl. LENOTTI, 1963, S. 19 und Anhang). Die Fluggastzahlen entwickelten sich von 723 Passagieren im ersten Jahr zu 19.501 Passagieren im letzten Jahr des eigenständigen Bestehens. Die Zuverlässigkeit der Flüge lag mit 97% sehr hoch, lediglich eine Notlandung musste in der Zeit der Existenz bewerkstelligt werden, was unter den technischen Voraussetzungen ein achtbares Ergebnis darstellt.

Durch die Übernahme Österreichs durch die Nationalsozialisten 1938 wurde diese wirtschaftlich gesunde Fluglinie mit Ende dieses Jahres zunächst durch Aktienkauf von den bisherigen Eigentümern von der Luft Hansa übernommen und ging schließlich mit Personal, Fluggerät und Wartungsinfrastruktur ganz in der deutschen Fluglinie auf (vgl. LENOTTI, 1963, S. 20). Letztere änderte übrigens ihre Schreibweise nach dem Weltkrieg in Lufthansa um sich von dieser schrecklichen Zeit zu distanzieren.

4.2 Die Vorgeschichte der Austrian Airlines: Der Weg Österreichs zu einer nationalen Fluglinie in der Nachkriegszeit

Wie bereits nach dem Ersten Weltkrieg mussten die Bestrebungen hinsichtlich einer österreichischen Fluglinie nach dem zweiten Weltkrieg wieder bei null beginnen. Diese Bemühungen führten bei allen Schwierigkeiten aber letztlich - wie man heute sehen kann – zur Gründung einer neuen österreichischen Linienfluggesellschaft – der Austrian Airlines. In diesem Teilkapitel möchte ich die Situation vor der Gründung dieser nationalen Fluglinie erläutern, da es anfänglich unter den Regierenden nicht klar war, ob Österreich überhaupt eine eigene Fluglinie anstreben würde.

Bereits kurz nach Kriegsende bemühte sich die Übergangsregierung vergeblich um die Rückgewinnung der Lufthoheit im zivilen Flugverkehr, da die Gründung einer Kommission

für Zivilluftfahrt 1946 untersagt wurde. Ähnlich wie die Situation nach dem Ersten Weltkrieg war, sollte mit einer Untersagung jeglichen zivilen Flugverkehrs die Option ausgeschaltet werden, dass dieser eventuell auch militärisch eingesetzt werden könnte.

Dennoch wurden der österreichischen Regierung bald Zugeständnisse in punkto Luftfahrt gemacht, da einerseits die (Wieder-) Gründung eines österreichischen Aero Club erlaubt wurde (1950) und alle Flugplätze Österreichs – bzw. was davon noch übrig geblieben ist – unter zivile Verwaltung gestellt wurden. Zudem wurde Österreich 1947 der Beitritt in die IACO (International Civil Aviation Organisation) - der „UNO der Luft“ (HALBMAYER, 1993, S. 51) – gestattet, die als Voraussetzung zur Gründung einer nationalen Fluglinie galt.

Schon ab 1946 gab es bereits wieder zahlreiche Linienflugdienste ausländischer Fluggesellschaften von und nach Wien, um Soldaten der alliierten Mächte ein- und auszufliegen. Vor allem die britische BEA (British European Airlines) und die amerikanische PAN AM waren regelmäßige Gäste – zunächst in Langenlebarn und ab 1953 am neu gebauten Flughafen Wien Schwechat (vgl. HALBMAYER, 1993, S. 59). Die Abfertigung der Flüge war österreichische Hoheitsaufgabe.

Auf der anderen Seite versammelten sich im Aero Club eine Vielzahl ehemaliger Piloten und anderer Engagierter der Luftfahrt, die im Rahmen dieser Interessensvertretung für die Schaffung einer souveränen Fluglinie Österreichs plädierten. Diese Vorschläge lösten jedoch zunächst ein ambivalentes Bild unter Politikern und der Öffentlichkeit aus, da berechtigter Weise die Meinung vertreten wurde, dass es zunächst dringlichere Wiederaufbauarbeiten zu erledigen gäbe und man nicht einsehen würde, dass Steuergelder in eine Fluglinie flossen, wo es doch ohnehin Fluganbindungen nach Österreich durch ausländische Airlines gab. Nicht wenige Stimmen aus der Politik vertraten die Ansicht, es als Staat beim Betrieb von Flughäfen zu belassen und den Ausbau derselbigen zu fördern und das wirtschaftliche Risiko einer Fluglinie „den anderen zu Überlassen“. So soll Bundeskanzler Raab zu diesem Thema gesagt haben: „Baut´s den Flugplatz und lasst´s das Defizit den anderen“ (siehe: KÜHSCHMELM, 2005, S. 235)

Auch das Bild des Flugzeuges selbst war in der Bevölkerung zunächst noch angekratzt, denn es wandelte sich in den Kriegsjahren vom Repräsentanten des Fortschritts zu einer Bedrohung für Leib und Leben während des Zweiten Weltkrieges. Erst die Entwicklung der Düsenflugzeuge setzte das Flugzeug wieder mit technischem Fortschritt in der öffentlichen Meinung gleich (vgl. LENOTTI, 1963, S. 22).

Diese einzelnen Überlegungen zu einer Fluglinie waren jedoch bis zum Staatsvertrag und der Unabhängigkeit Österreichs ohnehin obsolet, da die Alliierten Mächte eine eigenständige

österreichische Fluglinie ohnehin nicht zugelassen hätten, was sich durch die Unabhängigkeit Österreichs jedoch ab 1955 ändern sollte.

4.2.1 Austria Air und Austrian Airways: Auf der Suche nach einer nationalen Fluglinie „unter den Flügeln des Proporz“

Nach der Unterzeichnung des Staatsvertrages 1955 gelangte die Diskussion um eine nationale Fluglinie aber sehr bald in die höchsten politischen Kreise, denn eine solche Fluglinie wurde trotz aller anfänglicher Skepsis als eine passende Insignie eines souveränen Staates gesehen. Dadurch würde nicht nur die zivile Lufthoheit wieder eigenständig manifestiert werden können, sondern auch ein Zeichen in Richtung eines fortschrittlichen Staates gesetzt werden, denn die sich rasant entwickelnde Flugtechnik wurde als Äquivalent zum gesellschaftlichen Fortschritt gesehen und oftmals mit „Kulturation“ bzw. als Mittel zur Abgrenzung von Entwicklungsstaaten gleichgesetzt (vgl. KÜHSHELM, 2005, S 233).

Bereits existierende Pläne einiger Investoren, vom Ausland aus eine in Österreich operierende Fluggesellschaft zu gründen – wie z.B. die in Lichtenstein angedachte CEA (Central European Airways) – wurden aufgrund des wiedererlangten Lufthoheitsgebiets ausgeschlagen. Die Vorgehensweise zur Eruierung einer österreichischen Fluglinie sollte demnach im Inland stattfinden (vgl. HALBMAYER, 1993, S. 60).

Ganz in österreichischer Nachkriegsmanier im Sinne des Proporz wurden deshalb zwei „Arbeitsgemeinschaften“ gegründet, welche die Gründung einer Fluglinie planen sollten – was nach KÜHSHELM, 2005, S. 235 sowohl im In- und Ausland als „Groteske“ rezipiert wurde.

Jede dieser Gruppen stand in ihrer Zusammensetzung entweder der ÖVP oder der SPÖ nahe und umfasste neben politischen Organisationen des jeweiligen Couleurs auch zahlreiche investitionsbereite Unternehmen, welche den jeweiligen Parteien nahe standen. Der Grundtenor der Studiengesellschaft (ÖVP) und des Zehnerausschusses (SPÖ) war letztlich identisch und besagte, dass eine österreichische Fluggesellschaft nur unter Beihilfe einer existierenden internationalen Fluggesellschaft erfolgsversprechend gegründet werden konnte, da den österreichischen Beteiligten mittlerweile das Know-how von 17 Jahren ohne eigene Fluglinie fehlte – im Bereich der Avionik eine halbe Ewigkeit. (dazu LENOTTI, 1963, S. 23: „Spätheimkehrer des Luftverkehrs“)

Der Streitpunkt beider Konzepte lag aber in der Rolle des Staates, denn während sich die ÖVP-nahe Gruppe für eine staatlich konzessionierte Privatgesellschaft ohne Kapitalbeteiligung des Bundes aussprach (KÜHSHELM, 2005 meint auf S. 234, dass eine „fliegende Bundesbahn“ abgewendet werden sollte), wollte die SPÖ-nahe Gruppe den Staat

als Hauptanteilseigner und Geldgeber sehen, da mit der Airline auch nationale bzw. volkswirtschaftliche Interessen vertreten werden sollten, die über die wirtschaftlichen Interessen zu stellen sind und davon ausgegangen wurde, dass auch eine Privatgesellschaft nicht ohne staatliche Kredite auskommen würde (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 235) – womit sie letztlich auch recht behalten sollte.

Da sich die Arbeitsgruppen zunächst keine Zugeständnisse machen konnten, kam es zur Gründung zweier Fluggesellschaften, die aber niemals abhoben. Die ÖVP-nahe Gemeinschaft gründete die Air Austria und holte neben inländischen Privatinvestoren die niederländische KLM als Investor und Vertriebspartner an Bord. Es wurde ein Linien- und Betriebskonzept erarbeitet, das den Einsatz österreichischen Personals, das bei KLM ausgebildet werden sollte, und die Anmietung von Fluggerät bei der niederländischen Linie vorsah. Der Antrag auf eine Genehmigung für den Flugbetrieb wurde jedoch von Verkehrsminister Waldbrunner (SPÖ) – dem Vorsitzenden der SPÖ-Arbeitsgruppe - untersagt.

Zeitgleich gründete die Gruppe um die SPÖ Funktionäre die Austrian Airways, welche in ähnlicher Weise mit dem internationalen Investor SAS (Scandinavian Airline Group) aus den traditionell sozialdemokratisch regierten Dänemark, Norwegen und Schweden kooperierte. Der Unterschied sollte aber eben jener sein, dass neben der skandinavischen Airline der Staat und keine Privatinvestoren die Aktionäre dieser Gesellschaft wären. Doch auch diese Gesellschaft sollte nicht an den Start gehen, da der ÖVP Finanzminister Kamitz nach der Erteilung der Flugkonzession durch das SPÖ Verkehrsministerium die Genehmigung zum Aktienankauf verweigerte.

(vgl. zu Air Austria und Austrian Airways: KÜHSCHELM, 2005, S. 224 und 235, sowie HALBMAYR, 1993, S. 60ff)

Österreich hatte 1956 nun zwei streng nach Proporz aufgeteilte Fluglinien, wobei keine von beiden, aufgrund der blockierenden Pattstellung der beiden Großparteien Österreichs, über den Status des Konzepts hinauskam. (vgl. dazu: LENOTTI, 1963, S.22f und KÜHSCHELM, 2005, S. 224 und S. 235)

4.2.2 Die Gründung der Austrian Airlines

Nach dieser Pattstellung der beiden Konzeptfluglinien der Großparteien gab es unterschiedliche Interessensgruppen. Bundeskanzler Raab vertrat zunächst die Meinung, überhaupt keine eigene Fluglinie anzustreben sondern vielmehr die Flughafen- und Bodenabfertigung auszubauen, was sicherlich billiger als eine Staatsairline gekommen wäre und Österreich 1956 ohnehin bereits von 18 Fluglinien angeflogen wurde (vgl. HALBMAYR, 1993, S. 59).

Die Dualität dieser Linien blieb zunächst bis zur Nationalratswahl 1956 bestehen. Nach der Wahl sprach sich Bundeskanzler Raab eindeutig für eine Gründung einer Fluglinie für Österreich aus, allerdings auf privater Basis, so wie es die „Studiengruppe“ der ÖVP beim Konzept der Air Austria vorgeschlagen hatte. Durch die neuen politischen Verhältnisse nach der Wahl konnten sich jedoch ÖVP und SPÖ nun doch zu einem Konsens einigen, zudem vor der Wahl – da man keine Schwäche in politischen Fragen zeigen wollte – keine Partei fähig war. (vgl. KÜHSCHERM, 2005, S. 234)

Die Einigung sah vor, dass die ÖVP dem grundsätzlichen Konzept der Austrian Airways der SPÖ nahen „Zehnergruppe“ zustimmte, jedoch unter der Bedingung, dass der Staat selbst nicht als Investor auftreten sollte. Neben der angestrebten Beteiligung der SAS wurde somit stattdessen zusätzlich die norwegische Fluggesellschaft „Fred Olsen Flyselskap“ gewonnen. Außerdem sollten neben einigen der SPÖ nahen Staatsbetrieben (z.B. die Voest) auch einige Air Austria Aktionäre an dieser Gesellschaft beteiligt sein, um so die „Lücke“ des Staates als Aktionär zu schließen. Die restlichen Konzepte wurden bei dieser neuen Gesellschaft bei jenen der Austrian Airways gelassen. Das betraf neben der Ausbildung des Personals und der Material- und Flugzeugbeschaffung vor allem die Streckenausrichtung von West nach Ost, mit der man gut mit dem Streckennetz von Nord nach Süd der beiden skandinavischen Investor-Fluglinien kooperieren konnte. (vgl. dazu: HALBMAYER, 1993, S. 64ff, KÜHSCHERM, 2005, S. 225 ff und LENOTTI, 1963, S. 21ff)

Die Gründung strebte zunächst die Wiederherstellung des Streckennetzes der ÖLAG von 1937 an. In den folgenden Jahren sollte dann ein Konzept verfolgt werden, das einen stufenweisen Ausbau von Kurz- über Mittel- bis zur Langstrecke vorsah. Als Geschäftsname dieser neuen Gesellschaft wurde in Anlehnung an die Vorgängergesellschaft „Österreichische Luftverkehrs AG Austrian Airlines“ gewählt, mit dem englischen Zusatz sollte Internationalität ausstrahlt werden. Die Gründung erfolge am 30. Oktober 1957 (vgl. LENOTTI, 1963, S. 31).

Als erste Flugzeuge wurden zwei neue Vickers Viscount von „Fred Olsen“ angemietet, da die Kapitaldecke für den Ankauf eigener Flugzeuge zu gering war (vgl. KÜHSCHERM, 2005, S. 224). Am 31. März 1958 hob schließlich das erste Flugzeug in den Farben der österreichischen Fluggesellschaft ab (vgl. LENOTTI, 1963, S. 31). „Um jegliche Benachteiligung der einen oder des anderen Regierungspartners auszuschließen, erhielt das Unternehmen nicht einen Generaldirektor, sondern deren zwei: je einen aus den Reihen von SPÖ und ÖVP“ (KÜHSCHERM, 2005, S. 235 – 236).

4.3 Die Entwicklung der Austrian Airlines bis zur Gegenwart

4.3.1 Der Weg zur Verstaatlichung – die 60er Jahre

Als der Flugbetrieb im März 1958 aufgenommen werden konnte, handelte es sich bei den Austrian Airlines um ein privates Flugunternehmen, jedoch nicht in diesem Sinne, wie wir es heute verstehen würden. In Zeiten lange vor der Liberalisierung des Luftverkehrs konnten Gesellschaften nur staatlich konzessioniert betrieben werden, da Fluggenehmigungen nur zwischen Nationalstaaten ausgehandelt werden konnten. Obwohl die Austrian Airlines (ab hier: AUA) zunächst eine Privatgesellschaft mit staatlicher Konzessionierung war, so war dennoch ein indirekter staatlicher Einfluss durch beteiligte Staatsbetriebe gegeben. Es dauerte allerdings nicht lange, bis der Staat auch direkt bei der AUA mitmischen musste, denn die private Airline hatte nur eine äußerst dünne Kapitaldecke von insgesamt 60 Millionen Schilling (LENOTTI, 1963, S. 31). Dieses Kapital war verglichen mit anderen Fluggesellschaften eine „lächerlich geringe Summe. Zum Vergleich: Die KLM verfügte damals über Eigenmittel von ca. 3 Milliarden Schilling“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 224). Dieser geringen Kapitaldeckung standen eher überschaubare Einnahmen gegenüber, da der österreichische Flugmarkt im Vergleich zu den Märkten anderer privater konzessionierter Gesellschaften nicht besonders ergiebig war (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 225).

Alleine die Miete der beiden neuen Fluggeräte veranschlagte Ausgaben von etwa 3 Millionen Schilling jährlich (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 224), was zu einer Halbierung des Stammkapitals durch diesen Kostenposten in nur etwa 10 Monaten führte. Daher musste die Regierung bereits 1959 von einstigen Zusagen abweichen und übernahm zunächst die Haftung für einen Überbrückungskredit, „um eine Zahlungsunfähigkeit der Fluglinie abzuwenden“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 224). Diese Kredithaftung stellte den ersten von vielen Schritten hin zu einer intensiven Staatsbeteiligung bei den Austrian Airlines dar, die sich bis zum Ende der 60er Jahre ganz im Staatsbesitz befinden sollte.

Die Gründe für die Verstaatlichung lagen hauptsächlich in einer chronischen Unterfinanzierung für jenen Marktauftritt, den sich die Regierung für die Austrian Airlines gewünscht hatte. Einerseits sollte die Fluglinie ab 1962 einen unabhängigen Charakter haben und sich alleine in österreichischem Besitz befinden. Sie sollte somit zum eigenständigen Repräsentanten Österreichs im Bezug auf Reise und technischen Fortschritt im Ausland werden, ohne dass jedoch der österreichische Flugmarkt nur im Geringsten dafür ausgereicht hatte. Nachdem der Staat bereits eine Vielzahl von Notkrediten gewährt hatte, wurde 1962 der Rückkauf der Anteile von SAS und Fred Olsen, sowie die Anschaffung von eigenem

Fluggerät (es wurden vier Vickers Viscount angeschafft) beschlossen, um als österreichische Gesellschaft unabhängig operieren zu können. Neben einem Schuldenerlass der bisherigen Kredite wurde dem umstrukturierten Flugunternehmen ein Grundkapital von 150 Millionen Schilling gewährt, das sich aber für die Pläne der Regierung auch bald als zu wenig herausstellen sollte (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 224). KÜHSCHELM berichtet auf S. 224 zudem, dass die Airline in ihrer Größe und wirtschaftlichen Situation eigentlich einen Finanzierungsbedarf von bis zu 2 Milliarden Schilling gehabt hätte. Daher waren weitere Finanzspritzen 1967 und 1969 nicht verwunderlich. Insgesamt wurden bis 1969 für die eigentlich als Privatunternehmen gegründete Austrian Airlines in etwa 800 Millionen Schilling investiert, was für damalige wirtschaftliche Verhältnisse eine recht stolze Summe war. „Die Republik, anfangs am Unternehmen nicht beteiligt, wandelte sich nach und nach zu seinem beherrschenden Eigentümer“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 225).

Doch warum konnten andere Fluggesellschaften in Europa als private Unternehmen oder mit nur geringer staatlicher Beteiligung zum Großteil gewinnbringend operieren, nicht aber die Austrian Airlines?

Diese Gründe liegen einerseits in der spezifischen sozioökonomischen Situation Österreichs in der Nachkriegszeit und andererseits in ökonomisch fragwürdigen wirtschaftlichen und politischen Einzelentscheidungen. „Die Durchsetzung des Flugzeuges als Massentransportmittel ist Indikator für ein Wohlstandsniveau, dem sich die Zweite Republik erst annähern musste“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 226). Während Fluggesellschaften z.B. in den USA schon auf einen etablierten Markt zurückgreifen konnten, musste sich dieser in Österreich erst entwickeln. Dies bekräftigt auch die Passagierstatistik des Flughafens Wiens von 1959, da die Mehrheit der etwa 260.000 Passagiere amerikanische Reisende ausmachten. Auf die Austrian Airlines entfielen gerade einmal 25.500 Passagiere in ihrem ersten Betriebsjahr. Im Vergleich dazu: 1998, vier Jahrzehnte nach der Etablierung des Linienverkehrs wurden etwa 4 Millionen Personen befördert (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 225).

Obwohl auch das Wachstum der AUA in den ersten Jahren im zweistelligen Prozentbereich anzusiedeln war und die Passagierzahlen von 1958 bis 1962 mehr als vervierfacht wurden (LENOTTI, 1963, S. 32), kam die Entscheidung der Regierung für einen eigenständigen und ausgebauten Flugbetrieb eindeutig zu früh, da es noch zu wenig Nachfrage für dieses Angebot in Österreich gab und gleichzeitig die Anbindung von ausländischen Gesellschaften nach Österreich weitreichend gegeben war. Die Kosten für den eigenständigen Flugbetrieb waren

bei einer geringen Auslastung somit dementsprechend hoch und unisono die Ticketpreise, was die ohnehin geringe Nachfragesituation sicherlich weiter verschlechterte.

Durch fragwürdige Einzelentscheidungen wurde die wirtschaftlich prekäre Situation für dieses eigentlich zu große Unternehmen weiter verstärkt. Da die Airline Schritt für Schritt in Staatseigentum überging, wollten auch politische Instanzen innerhalb Österreichs vom „Hauch des Fortschritts“ profitieren bzw. sich dadurch profilieren. Auf Druck der Bundesländer wurde ab 1963 ein Inlandsflugdienst aufgebaut (vgl. KÜHSCHERM, 2005, S. 226), um auch die noch jungen und mit Steuergeldern finanzierten Bundesländerflughäfen ans Streckennetz ab Wien anzubinden. Aufgrund der wirtschaftlichen Situation Österreichs, die in der Peripherie noch angespannter war, ist es wenig verwunderlich, dass hier die Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage noch größer war und diese Flüge von Anfang an nur unter größtem Defizit durchgeführt werden konnten. Dennoch wurde an ihnen lange Zeit aufgrund des Wunsches vieler Politiker festgehalten und hohe Verluste in Kauf genommen.

Eine in Anbetracht des weltweiten Wettbewerbes ebenso unsinnige Entscheidung war die Anmietung zweier Boeing 707 von der belgischen Sabena im Jahre 1969 um mit ihnen Langstreckendienste nach New York über Brüssel anzubieten (vgl. KEIMEL, 1998, S. 17). Die AUA wollte damit im Konzert der Großen Gesellschaften mitspielen und zeigen, dass es auch für Österreich möglich war, die Langstrecke zu bedienen und das Land zu repräsentieren. Die Einführung vieler Großraum-Langstreckenflugzeuge wie zunächst die Boeing 707 und vielmehr die Boeing 747 (Jumbo-Jet) führten aber vielmehr zu einem Überangebot an Langstreckenverbindungen zwischen den USA und Europa (vgl. KÜHSCHERM, 2005, S. 226), das sich erst langsam füllen musste, da sich der Flugverkehr in Europa letztlich noch in einer Entwicklungsphase befand, die die USA schon überwunden hatte. Da durch dieses Überangebot die Ticketpreise für Transatlantikrouten sanken, war die Führung solcher Strecken logischerweise nur für Fluggesellschaften rentabel, denen es gelang, ihre Flugzeuge halbwegs mit Passagieren zu füllen. Diese Gesellschaften saßen allerdings nicht in Österreich, sondern in den Zentren der damaligen europäischen Wirtschaft in Frankfurt, London, Paris und teilweise auch Zürich. Die AUA hatte nach der Einführung der Langstrecke folglich das Nachsehen und flog innerhalb eines Jahres solche Verluste ein, dass diese Strecken nach einem Jahr im Winterflugplan 1970/71 ersatzlos gestrichen wurden (vgl. KEIMEL, 1998, S. 17).

Ebenso resultierte aus diesen Fehlentscheidungen ein anderer massiver Kostenfaktor. Die AUA hatte Ende der 60er Jahre für die Mittelstrecke noch immer einige Vickers Viscount aus der Anfangszeit, seit 1964 aber auch schon einige Düsenbetriebene Caravelle-Jets, mit deren

Einsatz das Jetzeitalter der AUA begann. Die Anschaffung der Caravelle entstand nicht aus einer wirtschaftlichen Überlegung, da man sicherlich abschätzen konnte, dass die Auslastung eher gering bleiben würde, sondern war vielmehr eine Prestigefrage, um es anderen renommierten Airlines gleichzutun und dadurch als Repräsentant Österreichs auf ausländischen Flughäfen Fortschritt per Düsenjet zu symbolisieren. Mit der neuen Generation an Düsenjets konnte man schneller reisen und sie fassten etwas mehr Passagiere als die bisher üblichen Turboprop-Flugzeuge. Daher konnte der Flugpreis gesenkt werden, da innerhalb kürzerer Zeit mehr Flugeinsätze mit mehr Passagieren möglich waren. Die Kosten für den Betrieb konnten mit diesen Flugzeugen pro Passagier im Vergleich zu den Vorgängermodellen exorbitant gesenkt werden – jedoch immer unter der Voraussetzung einer hohen Auslastung. Absolut gesehen waren die Betriebskosten der ersten Düsenflugzeuge um ein Vielfaches höher, da neben dem hohen Anschaffungspreis auch eine große Menge an Treibstoff in diesen frühen Turbinen verbrannt wurde. Bei einer geringen Flugzeugauslastung wie bei der AUA existierten demnach die Kostenvorteile wie im oben erwähnten Konstrukt nicht. Der Betrieb der Caravelle war also demnach im Vergleich zu den Viscounts äußerst unwirtschaftlich. Die Caravelle als Zeichen für Fortschritt war demnach für die AUA sehr teuer erkaufte. Dazu kamen Ende der 60er Jahre auch noch die Anmietungs- und Betriebskosten für die Boeing 707 für die gescheiterte Strecke nach New York.

Als vierter Typ im Flottenmix der 60er Jahre kamen schließlich noch einige gebrauchte DC-3 für die Inlandsrouten hinzu. Dieser Flugzeugtyp wurde bereits in den 30er Jahren konstruiert und kam auch während des Zweiten Weltkrieges als Transportmaschine zum Einsatz, während sie dann ab Ende der 40er Jahre das Bild der Airlines dieser Zeit prägte. Diese Flugzeuge waren damit schon erheblich gebraucht (lt. KEIMEL, 1998, S. 11: „Oldtimer“) und deshalb in der Anschaffung günstig (vgl. KEIMEL, 1998, S. 10). Mit diesem Muster sollte der Inlandsverkehr im Auftrag der Politik sparsam betrieben werden, denn man konnte die geringe Auslastung bereits im Vorfeld abschätzen. Dennoch handelte es sich mit der Douglas DC-3 um den vierten Typ in der AUA Flotte. Somit mussten auch für die DC-3 eigens Piloten und Fachkräfte für Wartung angestellt und geschult werden, Ersatzteile angeschafft werden etc., was die Kostenvorteile durch die günstige Beschaffung schnell wieder zunichte machte. Auch die Reparaturkosten für die alten Maschinen dürften nicht unerheblich gewesen sein, weshalb man diesen Typ Mitte der 60er durch neue gemietete Aero Commander 500B, die zwar durch eine Grazer Taxifluggesellschaft betrieben wurden, aber aufgrund der wenigen Einnahmen des Inlandsflugdienstes dennoch hohe Fixkosten verursachten. Daher beschloss man ein Jahr nach der Indienststellung der Aero Commander zusätzlich jüngere gebrauchte

Hawker Siddeley Propellermaschinen anzuschaffen, die ab 1966 die DC-3 und den Aero Commander schrittweise ersetzen sollten und aufgrund ihrer Passagierkapazität von 44 Sitzen auch ab Wien zum Einsatz kommen sollten (vgl. dazu: KEIMEL, 1998, S. 11-15).

Dieser Flottenmix verursachte hohe Kosten bezüglich Wartung und Personalschulung, oder, wie es KÜHSCHELM, 2005, auf S. 226 formuliert: „Ein solches Potpourri verschiedener Modelle stand (...) einer rationellen Wartung entgegen“. Dem gegenüber standen eine sehr geringe Auslastung und daher überschaubare Einnahmen. Obwohl die Passagierauslastung an sich stetig wuchs (vgl. KEIMEL, 1998, S. 15), wuchsen die Strukturen der Airline und ihre Größe zu schnell (Anm: Auch die gegenwärtige AUA beklagt sich übrigens wegen hoher Betriebskosten durch einen gegenwärtigen Flottenmix aus Flugzeugen von bis zu vier verschiedenen Herstellern in den vergangenen Jahren – solche Entscheidungen waren somit nicht auf die 60er Jahre beschränkt).

Da Österreich aber um jeden Preis an der AUA als Markenzeichen des Landes in der Luft in der staatlich beschlossenen Form festhalten wollte, blieb dem Staat nichts anderes übrig, als die Fluggesellschaft mit ständigen Finanzspritzen und Kapitalaufstockungen künstlich und viel zu groß am Leben zu erhalten.

4.3.2 Der Flug in die Gewinnzone – Die profitablen Jahrzehnte von 1970 bis 1990

Die Gründe für die permanenten Verluste in den 60er Jahren wurden der Regierung um 1970 allerdings doch zu viel. Nachdem es auch im operativen Geschäft zu Ungereimtheiten kam und die Bilanzen im Schnitt meist eineinhalb Jahre im Nachhinein aufgestellt waren, wurden 1969 zunächst die Vorstandsdirektoren ausgetauscht. „Das Verkehrskonzept der Regierung (...) hatte festgestellt, dass die Verkehrsträger einzelwirtschaftliche Rentabilität anstreben sollten“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 227). Diese Vorgabe sollte in den beginnenden 70er Jahren von einem neuen Vorstand umgesetzt werden. Nach über zehn Jahren ihres Bestehens sollte die AUA erstmals nicht als Selbstzweck bestehen, sondern auf der Grundlage mittel- bis langfristiger Planungskonzepte und eines Marketingkonzeptes operieren und sich dahingehend verändern. (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 226 und 227)

Als erste Konsequenz daraus wurden die schwer defizitären und auf politisches Geheiß eingeführten Inlands- und Langstreckenrouten ersatzlos gestrichen und die dafür in Dienst gestellten Flugzeuge veräußert bzw. an die Eigentümer zurückgegeben. „Die Fluglinie sah sich nicht mehr den infrastrukturellen Interessen der Bundesländer verpflichtet, sondern achtete auf das Wohl ihrer eigenen Bilanz“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 227). Zu diesem Zweck

wurden ebenfalls bis zu 14% der Belegschaft der „zu großen“ Fluglinie schrittweise abgebaut (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 227).

Auch die restliche Flotten- und Streckenaufstellung sollte in den beginnenden 70er Jahren reformiert werden. Da die beiden verbleibenden Typen aus den 60er Jahren ebenfalls auf der Mittelstrecke mit gegebener Auslastung nicht rentabel zu betreiben waren, wurde nach einem Nachfolgemodell gesucht. Dieses sollte aber einer ganz anderen Marktanforderung gerecht werden, da man erkannt hatte, dass die Austrian Airlines in angestrebter Größe als Reisemittel für „Herr und Frau Österreicher“ in die „ganze Welt“ nicht überlebensfähig war und in absehbarer Zeit auch nicht sein werde. Daher suchte man – um die Schrumpfung in eine Kleinstgesellschaft zu vermeiden – nach einem neuen Betätigungsfeld mit einem Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen, größeren Fluggesellschaften. Diese „Unique Selling Position“ wurde schließlich unter der Ausnutzung der geopolitischen Voraussetzungen in Europa zu dieser Zeit gefunden.

Aufgrund der Stellung Österreichs als neutrales Land hatte man nicht nur eine gute Position in der Aushandlung von Landerechten in westlichen Staaten, in denen sich die gesamte Konkurrenz befand, sondern auch in den Staaten des Ostblocks. „Die Sowjetunion räumte Österreich“ bereits „nach Abschluss des Staatsvertrages als erstem westlichen Staat das Recht ein, Moskau anzufliegen“ (KÜHSCHELM, 2005, S.239). Ausgehend von diesem Recht schaffte es die AUA schließlich mit Beginn der 70er Jahre das „umfangreichste Streckennetz in der sowjetischen Machtsphäre“ (KÜHSCHELM, 2005, S.239) aus Sicht einer westlichen Gesellschaft inne zu haben, denn „sie flog als einzige alle osteuropäischen Hauptstädte an“ (KÜHSCHELM, 2005, S.239). Somit gelang es der AUA in den 70er Jahren viele Routen in kommunistische Länder in Ost- und Südosteuropa zugesichert zu bekommen, die von keiner anderen „westlichen“ Fluglinie angeflogen werden konnten. Der Ruf als „Osteuropaspezialist“ hielt die AUA seit damals bis in die Gegenwart aufrecht (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S.239).

Zudem erweiterte man das Streckensortiment auch um Verbindungen in den Nahen Osten, da Wien auch immer mehr zur politischen Drehscheibe von Fragen diesen Erdteil betreffend wurde (z.B. Schaffung der OPEC-Zentrale in Wien, Vermittlerrolle im Israel-Palästina Konflikt unter Kreisky...). – Das Streckennetz wurde somit ganz im Sinne der unter Kreisky angelegten Vermittlerrolle Österreichs als Brückenkopf zwischen den Blöcken der Weltmächte angelegt (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S.239)

Im Gegenzug wurden auch Fluglinien aus kommunistischen Ländern – insbesondere Österreichs kommunistische Nachbarstaaten - Landerechte in Wien eingeräumt, deren

politische Funktionsträger nun von Österreich in europäische Staaten reisen konnten oder Wien als Drehscheibe für Verhandlungen zu nutzen vermochten.

Die Flugverbindungen nach Osten mit europäischem Alleinstellungsmerkmal sollten mit politischen Funktionären und Geschäftsreisenden aus den Ländern des westlichen Europas gefüllt werden. Die Europaflüge der AUA dienten dafür als Zubringer und zudem als Strecken für österreichische Touristen. V.a. bei den „Oststrecken“ handelte es sich durchwegs um solche, mit denen auch bei einer vergleichsweise geringen Auslastung Profite erwirtschaftet werden konnten (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 227), da es sich nicht um touristische Destinationen handelte, die einem hohen Konkurrenzdruck unterlagen, sondern um Ziele für politische Funktionäre und Diplomaten, von denen ein sehr hoher Preis für die Beförderungsdienste verlangt werden konnte, zumal eine Reise über Wien oftmals die einzige schnelle Möglichkeit einer solchen Flugreise war (vgl. LENOTTI, REISCHL, 1996, S. 187)

Somit wurde die geopolitische Situation gepaart mit der geographischen Lage Österreichs zwischen den Blöcken im Geschäftsmodell der Austrian Airlines optimal ausgenutzt, die es dadurch schaffte von 1972 bis 1992 durchwegs positiv zu wirtschaften (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 229), ehe dieses Konzept durch geopolitische Wandlungen und diversen Krisen auf die Probe gestellt wurde. Die AUA wandelte sich von einer durchwegs defizitären Staatsairline zu einer gewinnbringenden politisch und wirtschaftlich repräsentativen Fluglinie.

Der Unterschied der 70er Jahre zu dem Jahrzehnt davor war sicherlich das professionelle Agieren des Managements, vor allem in der Schaffung des profitablen Alleinstellungsmerkmals der AUA. Doch auch in anderen Bereichen wurde vermehrt auf Effizienz geachtet. So wurde für die neuen Strecken nach einem Flugzeugtyp gesucht, mit dem alle Strecken möglichst effizient in Bezug auf Reichweite, Schnelligkeit und Kosten betrieben werden können. Dieses Modell fand man in der Douglas DC-9, die sich in den beginnenden 70er Jahren in der finalen Phase der Konstruktion befand. Das Management fand zudem mit der Swissair eine weitere Airline, die einen ähnlich kleinen Markt wie Österreich zu bedienen hatte und Interesse am selben Flugzeugtyp zeigte. Man beschloss daher, gegenüber dem Hersteller gemeinsam aufzutreten und eine Gemeinschaftsbestellung in einer solchen Größenordnung aufzugeben, die es ermöglichte, einige Spezifika der Flugzeugkonstruktion mitbestimmen zu können. So wurde z.B. für die Modelle der AUA und der Swissair die Reichweite verlängert, um auch weiter entfernte Ziele mit einer geringen Auslastung wirtschaftlich und ohne Zwischenlandung bedienen zu können. – Die Eigenschaften des Flugzeuges wurden also geschickt an die Anforderungen des

Geschäftskonzeptes „feinjustiert“. Außerdem konnten die Anschaffungskosten durch die Großbestellung mit der Swissair gesenkt werden. Da die Swissair den größten Anteil der Flugzeuge übernahm, wurde diese auch mit der Innenausstattung der Flugzeuge beauftragt.

Die DC-9 stellte am Flugzeugmarkt der 70er Jahre das ideale Flugzeug für die AUA dar. Im Vergleich zum Konkurrenzmodell 737 war es um eine Spur kleiner und somit sparsamer und kam allein schon daher den Auslastungsansprüchen entgegen, die Geschwindigkeit und der Reisekomfort hingegen waren identisch. Zudem wäre die AUA auch gemeinsam mit der Swissair bei einer Bestellung bei Boeing nur einer von unzähligen Interessenten an diesem beliebten Flugzeug gewesen. In Anbetracht an Großbestellungen von amerikanischen Airlines wäre der Auftrag aus Österreich und der Schweiz verschwindend klein gewesen und die Bereitschaft des Herstellers, das Modell an die Anforderungen der AUA z.B. in Form einer erhöhten Reichweite anzupassen wäre wahrscheinlich gering gewesen. Beim Modell von Douglas war man hingegen gemeinsam mit der Swissair neben American Airlines und der skandinavischen SAS der drittgrößte Auftraggeber und hatte in Verhandlungen zu Anpassungen somit die besseren Karten.

Das Modell der DC-9 bewährte sich über viele Jahre im Linienbetrieb der AUA. Daher blieb man bis in die 90er Jahre und der Übernahme dieses Flugzeugherstellers durch Boeing ein treuer Kunde dieses Unternehmens. Fast alle Nachfolgemodelle der DC – 9 (DC-9-32, DC-9-52, MD 81-83 und MD 87) wurden von der AUA – meist in bewährter Methode im Gemeinschaft mit der Swissair - bestellt. Bei der MD-87 (Douglas firmierte ab Ende der 70er Jahre nach einer Fusion unter McDonnell-Douglas) war die AUA sogar Erstkunde und konnte das Modell intensiv mitgestalten. So wurde Ende der 80er Jahre eine Version mit verlängerter Reichweite, die MD-87 ER (für Extended Range), eigens für die AUA entwickelt und nur von ihr abgenommen. Für dieses Modell stellte die AUA sogar einige Testpiloten für das McDonnell-Douglas Werk in St. Louis zur Verfügung. Dieser Typ wurde vor allem für hochpreisige und auslastungsschwache Strecken in den Nahen Osten eingesetzt und wurde ob der wirtschaftlichen Größe und der hohen Reichweite als idealer Flugzeugtyp der AUA bezeichnet. Die Flugzeuge der MD-Serien waren bis 2005 bei der AUA im Einsatz, ehe sie vollständig durch, ab Mitte der 90er Jahre bestellte Airbus-Flugzeuge abgelöst wurden.

(vgl. dazu: KEIMEL, 1998, S. 19-24 (DC-9 bei der AUA), S.34 – 38 (MD 81-83 bei der AUA, S. 43 – 45 (MD 87 bei der AUA); sowie:

http://www.vffl.at/index.php?option=com_content&view=article&id=197:thema-die-dc-9-und-md-80-der-austrian&catid=57:fluglinie&Itemid=124, Aufruf am: 20.April 2012)

Bis etwa 1990 war die Geschäftsführung der AUA durch das funktionierende Linienkonzept in den Osten – auch als Focus East bezeichnet – geprägt. Im operativen Betrieb hatte man dadurch hohe Einnahmen, die durch den Einsatz eines einzigen Flugzeugtyps (in unterschiedlichen Versionen) für diese Strecken gering gehalten wurden. Dies brachte nicht nur Kostenvorteile bei der Wartung, sondern auch bei der Ausnutzung von Synergien mit der Swissair bei Beschaffung, Innenausstattung und Pilotenausbildung.

Am permanenten Strecken- und Flottenwachstum sah man zudem recht gut den wirtschaftlichen Aufschwung in Europa, da neben der Anzahl auch die Auslastung der Flüge stieg. Selbst veritable Krisen wie die Ölkrise der 70er Jahre konnten diesen Wachstumskurs kaum bremsen, da die AUA für viele Strecken ein Alleinstellungsmerkmal innehatte.

Ab 1988 wurde das Streckennetz zudem durch Langstreckenverbindungen nach New York und in weiterer Folge Washington erweitert, um diese Städte für die österreichische Wirtschaft erreichbar zu machen bzw. eine Anbindung dieser amerikanischen Metropolen der internationalen Politik in den Osten über Wien zu ermöglichen. Auch hier sorgten die geopolitische Konstellation und das österreichische Wirtschaftswachstum für eine akzeptable Auslastung bei hohen und somit gewinnbringenden Preisen.

Neben einigen Langstrecken-Charterdestinationen und neuen Strecken nach Russland (Leningrad) wurde als eine weitere Langstreckenverbindung Tokio initialisiert (vgl. KEIMEL, 1998, S. 45). Die Flugzeit nach Tokio konnte im Verhältnis kurz gehalten werden, da die AUA nach einem Abkommen mit der Aeroflot über Russland fliegen durfte (vgl. LENOTTI, REISCHL, 1996, 189f.). Es musste allerdings, wie damals üblich, ein Zwischenstopp in Moskau eingelegt werden, bei dem ein russischer Lotse die Maschine betrat, um gegen die Bezahlung einer hohen Gebühr den Funkverkehr abzuwickeln, da dieser nicht auf englisch, sondern auf russisch durchgeführt wurde (KRISTOFICS-BINDER, 2004, S. 182). Durch den im europäischen Vergleich kurzen Flugweg war diese Verbindung v.a. bei europäischen Geschäftsreisenden beliebt, die für die Zeitersparnis gerne über Wien reisten und bereit waren, etwas mehr für den Flug auszugeben. Diese Langstreckenroute schaffte somit gleich zu Beginn ab 1990 eine Auslastung von über 90% (vgl. KEIMEL, 1998, S. 45). Als neues Fluggerät für die Langstrecke wurde der Airbus A 310 des größten und damals noch neuen europäischen Flugzeugherstellers gewählt. Obwohl auch in dieser Wide-Body Kategorie (Flugzeuge mit mehr als einem Mittelgang) größere Modelle verfügbar waren, u.a. von Douglas, entschied man sich für dieses am wirtschaftlichsten erscheinende Modell. Eigentlich für etwa 250 Passagiere zugelassen, wurde die Kabine des neuen Langstreckenjets mit ca. 180 Sitzen ausgestattet, um einerseits einen erhöhten Komfort anzubieten und einen

erhöhten Preis verlangen zu können, bzw. um die Reichweite der Jets durch die geringere Last zu erhöhen (um den Treibstoffverbrauch bei einem hohen Ticketpreis gering zu halten).

Man sieht, dass auch die Rückkehr ins Langstreckengeschäft keine unüberlegte Angelegenheit war, sondern klar wirtschaftlich kalkuliert unter der Ausnutzung von Standortvorteilen von statten ging, sodass diese Routen möglichst lange profitabel betrieben werden konnten.

(vgl. zum A 310 bei der AUA: KEIMEL, 1998, S. 45 ff)

Trotz des gewinnbringenden Betriebs sei aber der Vollständigkeit halber erwähnt, dass es dennoch hohe staatliche Zuschüsse des Staates für die AUA gab, die vor allem für die Anschaffungen bzw. Ratenzahlungen der Fluggeräte bestimmt waren (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 227). Diese wurden somit nicht von den täglichen Einnahmen getragen sondern waren bis in die 90er durch günstige Staatskredite oder Haftungsübernahmen fremdfinanziert. Beim Ankauf der DC-9 Flugzeuge konnte die Finanzierung zudem über die amerikanische Exportförderung sichergestellt werden (vgl. KEIMEL, 1998, S.19 ff).

Durch diese Finanzierung waren außerordentliche Ausgaben der AUA fast nicht existent und die Expansion der Fluglinie konnte ohne großes wirtschaftliches Risiko von Seiten der Fluglinie in Angriff genommen werden, um den Standort Österreich zu stärken. Dies war der eigentliche Auftrag der AUA als Staatsbetrieb, denn „die Geschichte der Fluglinie fügt sich in dieser Hinsicht in jene der verstaatlichten Industrie insgesamt“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 227). Die AUA war und blieb ein funktionierendes politisches Werkzeug der Regierungen dieser Zeit nach innen so wie nach außen. Nicht selten zierten Leitwerke der AUA als Zeichen des Fortschrittes Werbeplakate der SPÖ-Regierungen in den 70er Jahren (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 237). Dies lag nicht nur an der SPÖ Alleinregierung in den 70er Jahren, sondern auch daran, dass das Flugzeug als Zeichen des Fortschritts schon seit der Zwischenkriegszeit mit dem Fortschrittsanspruch der Sozialdemokratie gleichgesetzt wurde (KÜHSCHELM, 2005, spricht auf S. 235 vom Fortschrittsoptimismus der Sozialdemokratie). Daher schaffte es die Fluggesellschaft über zwei Jahrzehnte, die politische Stellung Österreichs und die staatlichen Förderungen gewinnbringend auszunutzen.

Gegen Ende der 70er Jahre sollte dieses Konzept, mit dem die AUA zwanzig Jahre profitabel war, so nicht mehr funktionieren, da tief greifende politische Änderungen in Europa vor der Tür standen.

4.3.3 Die Stellung der Austrian Airlines in einem sich wandelnden Luftverkehrsmarkt von 1980 bis heute

Obwohl die tiefgreifenden politischen Änderungen in Europa um 1990 in den 70er Jahren noch nicht absehbar waren, so zeichnete sich in einem anderen Zusammenhang bereits gegen Ende der 70er Jahre ab, „dass man in Zukunft mit anderen Bedingungen würde rechnen müssen“, denn nachdem die Administration Carter im Airline Declaration Act 1978 bekannt gab, den US-Inlandsmarkt freizugeben, „lehrten alsbald aggressive Newcomer den altherwürdigen Fluglinien das fürchten“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 227). Diese Regelungen wurden nach kürzester Zeit auch in die IATA übernommen und so dauerte es nicht lange, bis die AUA auch im Inland durch private Fluggesellschaften eine aus Sicht der Staatsairline unliebsame Konkurrenz bekam. „Die Austrian Airlines, im internationalen Maßstab selbst ein Zwerg, nutzten ihre dominante Stellung und Österreich, um Neulingen das Leben zu erschweren“ (KÜHSCHELM, 2005, S. 228).

Nachdem es der ersten privaten Neugründung in Österreich – der Montana Austria – verboten wurde, gleiche Länder wie die AUA anzufliegen und sich diese Fluglinie bis zu ihrem baldigen Ende, ausgelöst durch den Wirtschaftseinbruch und durch die Ölkrise, auf Fernflüge in exotische Reiseziele konzentrierte (<http://www.austrianwings.info/2011/02/montana-austria-die-vergessene-airline/>, 20. April 2012), dauerte es nicht lange, bis zwei weitere Privatgesellschaften versuchen würden, die Lufthoheit in Österreich mit der AUA zu teilen. Es waren dies die Lauda Air und die Tyrolean Airways.

Lauda suchte 1978 um eine Bedarfsfluglizenz an, die seit Beginn der Luftfahrt in Österreich an private Bewerber vergeben wurde und durfte fortan zwei gebrauchte Fokker F27 für Einzel- und Sonderchartereinsätze betreiben (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 227ff). Die Tyrolean, gegründet von der Tiroler Familie Swarovski, erhielt eine Linienlizenz, die es ihr erlaubte, Bundesländerflughäfen mit kleinen Turbopropmaschinen des Typs Dash 7 und 8 miteinander zu verbinden (http://www.tyrolean.at/Tyrolean/Profile/OurHistory.aspx?sc_lang=de, 2. Mai 2012). Anm: In den folgenden Darstellungen werde ich häufig auf obige Quellen Bezug nehmen. Um die Lesbarkeit zu steigern, behalte ich mir vor, die Quelle von der Homepage der Tyrolean mit (2) zu kennzeichnen. Andere Quellen werden wie gewohnt ausgeführt.

Mit den auferlegten Restriktionen für die neue private Konkurrenz wähnte sich die AUA in Sicherheit, da lediglich Geschäftssparten bedient wurden, die für die AUA keine Konkurrenz

darstellten. Diese Sichtweise sollte sich aber schnell ändern, als die Lauda Air und die Tyrolean plötzlich planten, mit Inlandsstrecken Klagenfurt bzw. Innsbruck mit der Bundeshauptstadt, dem Territorium der AUA, zu verbinden (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 227). Ein rechtliches Vorgehen gegen diese Pläne war aussichtslos, denn der Inlandsflugverkehr war liberalisiert und eine Untersagung dieser Regelung hätte wahrscheinlich zu einem Ausschluss aus der IATA und dem Verlust der für die AUA so wichtigen Lande- und Überflugsrechte geführt. Also galt es diese von den Austrian Airlines als Angriff auf das Monopol interpretierten Liniepläne der privaten Fluggesellschaft anders auszusteichen. Fortan sollte sich die AUA gegenüber der privaten Konkurrenz nach dem Motto „Koste es was es wolle, Hauptsache der Sieg ist unser“ verhalten. Dieser „Sieg“ wurde 1998 bzw. 2001 errungen, als beide Gesellschaften um den Preis der wirtschaftlichen Stabilität von der Austrian Airlines übernommen wurden (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 230), ehe bereits die nächste Konkurrenz im Inland in Form von Fly Niki in den Startlöchern stand.

Aus diesem Grund nahm die AUA 1980 noch vor ihren Mitbewerbern wieder den Binnenflugverkehr in ihr Flugprogramm auf (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 227/228). Während die Lauda Air die Inlandsflugpläne aufgab und mit dem ersten Versuch einer privaten Airline bis Mitte der 80er Jahre scheiterte (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 228), blieb die Tyrolean bei ihrem Vorhaben eines Inlandsflugnetzes. Neben den Verbindungen mit Wien bleiben die Linien zwischen den Bundesländerflughäfen aufrecht. In Salzburg wurde eine Art regionaler Hub eingerichtet, in dem Umsteigeverbindungen zu jedem Österreichischen Flughafen möglich waren. Zudem wurden saisonal bestimmte Ausflugs- und Schiarrangements angeboten (vgl. http://www.tyrolean.at/Tyrolean/Profile/OurHistory.aspx?sc_lang=de, 21. April 2012) . – Kurzum, das Inlandsprodukt der Tyrolean Airways war jenem der AUA bei weitem überlegen.

Die AUA wollte sich ganz auf Zubringerdienste aus den Bundesländern zu ihren Linienflügen ab Wien konzentrieren. Die Nachfrage hierfür erwies sich aber bald als zu gering, denn nachdem in den 70er Jahren vom Binnenflugverkehr abgesehen wurde, richtete man ab den Bundesländern, zu den wenigen vermehrt nachgefragten Destinationen Direktverbindungen mit den kleineren DC-9 ein (vgl. HALBMAYER, 1993, S. 73), die nach der Wiedereinführung des Inlandsflugverkehrs nicht aufgegeben wurden. Wie in der ersten Ära der Inlandsdienste war dieses Unterfangen im Sinne des selbst intendierten offensiven Konkurrenzkampfes schwerst defizitär. In weiser Voraussicht wurden die Inlandsdienste nicht in die AUA selbst integriert, sondern von einem eigens gegründeten

Tochterunternehmen angeboten, den Austrian Air Service (vgl. KEIMEL, 1998, S. 39). Somit flossen die hohen Ausgaben des Flugzeugankaufs (es wurden dafür zwei kleine gebrauchte Swearingen Metro II angekauft, die ab 1988 durch neue Fokker 50 ersetzt wurden –siehe KEIMEL, 1998, S. 24 – 26 und S. 39 - 41) und die Defizite des Flugbetriebes nicht direkt in die AUA Bilanz mit ein. Im modernen Sprachgebrauch könnte man sagen, dass die AUA extra für diesen, auf diesem Wege aussichtslosen Konkurrenzkampf eine „Bad Company“ gegründet hatte, bei der Schulden und negative Abschlüsse als Mittel zum Zweck – nämlich die Ausschaltung eines Konkurrenten – geduldet wurden.

Doch auch die Konkurrenz durch die Lauda Air sollte ab 1984 wieder auferstehen. Durch veränderte gesetzliche Grundlagen war es dem Airlinegründer Lauda nun möglich, auch in das Charterfluggeschäft einzusteigen.

Bisweilen hatte die AUA auch im aufstrebenden Urlauberverkehr das staatliche Monopol inne. Die AUA gründete dafür bereits in den siebziger Jahren das Tochterunternehmen AAT (Austrian Air Transport), das zunächst dafür zuständig war, Einzelfrachtaufträge von Waren zu lukrieren und somit gegebenenfalls die Frachträume der Linienmaschinen zu füllen. Für eine Reihe von Großaufträgen betrieb die AAT auch zeitweise gecharterte Frachtmaschinen hauptsächlich vom Typ DC-8 oder DC-9. Außerdem vermietete dieses Tochterunternehmen AUA Flugzeuge samt Besatzungen an andere Fluggesellschaften bei Freiräumen im eigenen Flugplan bzw. wenn Engpässe bei Konkurrenzunternehmen entstanden und organisierte bei Engpässen die AUA betreffend auch Kapazitätserweiterungen auf die gleiche Art und Weise (vgl. KEIMEL, 1998, S. 31ff). Gegen Ende der 70er Jahre verlor das Frachtgeschäft der AAT aufgrund des gestiegenen Ölpreises und aufgrund zunehmend spezialisierter Frachtfluggesellschaften seine Bedeutung. Stattdessen nahm allerdings ein anderer Geschäftszweig zu – die saisonale Urlaubsreise zu europäischen Sonnenzielen. Die AAT übernahm nun die Organisation von Charterflügen zu den Urlaubsdestinationen (vgl. KEIMEL, 1998, S. 34ff). Zu diesem Zweck kaufte sich die AUA Tochterfirma in das bis dato bedeutendste österreichische Reisebüro – Touropa – mit einem kleinen Anteil ein, um somit erster Ansprechpartner bei Charteranfragen zu sein. Saisonal- und Einzelcharteranfragen von Touropa gingen folglich bei AAT ein, die dann beim Mutterunternehmen AUA den gewünschten Flugzeugtyp am gewünschten Flugtag zur jeweiligen Destination organisierte. Diese Konstellation schien sehr gut zu funktionieren, da der Bedarf an Charterflügen in der 80er Jahren rasant anstieg. Es kann als Zeichen einer zunehmenden Wohlstandsgesellschaft interpretiert werden, dass immer mehr Urlauber anstatt mit dem Auto ins ehemalige Jugoslawien oder Italien zu fahren eine Flugreise für ihren Strandurlaub unternahmen. Die

Flugreise an die Sonnenstrände hatte sich also gerade erst etabliert und die AUA hatte mit der Beteiligung der AAT an Touropa ein sicheres Absatzkonstrukt geschaffen, das Jahr für Jahr zusätzliche Einnahmen neben den Liniendiensten lukrierte, als die wieder auferstandene Lauda Air nun auch auf diesem Bereich der AUA Konkurrenz machte.

Der Beteiligung der AAT zum trotz vergab der Griechenland-Chef der Touropa, Bassile Varvaressos, die gesamten Charteraufträge ab Wien für die griechischen Inseln dem Newcomer Lauda, der dafür zunächst zwei Boeing 737-300 in Betrieb nahm (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 228). Das sicher scheinende „erkaufte“ Geschäft mit der Touropa brach nun für die AUA plötzlich weg, da die Lauda Air für den Reiseveranstalter eine günstigere Alternative gegenüber der die Preise diktierenden Austrian Airlines darstellte. Die AUA hingegen musste nun ihren Konkurrenzkampf gegen die privaten Mitbewerber neben dem Inlandsflugverkehr nun auch auf einer zweiten Front bzw. Ebene, dem Charterverkehr, fortführen, der nunmehr aufgrund des Mitbewerbers eine neue Preissensibilität inne hatte, die eine profitable Bedienung dieses Sektors äußerst schwer machte, da das Geschäft dazu auch noch sehr einseitig auf die Sommersaison konzentriert ist.

Die Lauda Air suchte in weiterer Folge auch um eine Linienkonzession an, die sie aber zunächst nur unter Auflagen erhielt. Europa und Nordamerika sollten der AUA vorbehalten bleiben, Lauda durfte mit Linienflügen nur Hong Kong und Australien anfliegen, da die AUA dorthin keine Expansionspläne hatte (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 228).

Die politischen Änderungen in Europa bzw. in der Welt um den Wechsel der 80er in die 90er Jahre brachten das Geschäftskonzept der AUA in den Grundfesten zum Wanken. Durch den Zerfall des Ostblocks und die Freiheit für die betreffenden Länder verfiel nun die Einzigartigkeit der AUA-Routen, da nun auch anderen einst „befeindeten“ westlichen Staaten Landerechte eingeräumt wurden. Passagiere aus diesen Ländern mussten nicht mehr den Umweg über Österreich in Kauf nehmen, um dorthin zu gelangen.

Auch das zweite Standbein des AUA Liniengeschäftes, der Nahe Osten, schlitterte durch den Golfkrieg in eine anhaltende Krise, die neben einem direkten Nachfrageverlust auch zu einem Kerosinpreisanstieg führte. Alle Standbeine, mit denen die AUA lange Jahre profitabel geflogen war, waren innerhalb weniger Jahre weggebrochen. Die AUA war plötzlich nur mehr ein Wettbewerber unter vielen, die alle dieselben Möglichkeiten der Destinationsauswahl hatten. Mit dem Unterschied, dass die AUA nun plötzlich wieder „nur“ den überschaubaren österreichischen Markt als potentiellen Nachfrager hatte.

Diesen österreichischen Markt musste sich die AUA aber nun zusehends mit zwei Konkurrenten teilen. Die Lauda Air etablierte sich neben dem Charterverkehr ab Wien v.a. bei Zielen des Ferntourismus in Asien und Australien. Den überschaubaren Inlandsmarkt verstand es auch nur die Tyrolean Airways profitabel zu nutzen. Zudem hatten mittlerweile auch schon alle beide privaten Fluggesellschaften gemäß der IATA-Regelungen uneingeschränkte Linienflugkonzessionen und drängten auch in den heiß umkämpften Linienflugmarkt in Europa (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 228).

Als unmittelbare Folge dieser Geschehnisse wurden von der AUA, nachdem die Bilanz durch Rücklagen 1992 und 1993 noch positiv war, 1994 nach weit über 20 Jahren wieder rote Zahlen geschrieben (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 229). Zu groß war die Konkurrenz durch viel größere Fluggesellschaften in einem immer mehr umkämpften Markt.

Der Konkurrenzkampf mit der Tyrolean Airways sollte 1994 ein vorläufiges teures Ende haben. Nachdem die Austrian Airlines die Ausgaben für ihre teuren Regionaldienste dadurch erfolglos zu minimieren versuchten, indem sie diese bei der in Vorarlberg gegründeten Rheintalflug in Auftrag gaben und diese Flüge wiederum mit von der AUA angeschafften Dash 8-100 betrieben (vgl. KEIMEL, 1998, S. 41), entschloss sich die AUA dieses Konkurrenzproblem auf eine andere Weise zu lösen: Die Tyrolean Airways wurde zu ca. 43% übernommen und führte zunächst alle Regional- und Zubringerflüge auch unter AUA Flugnummern durch (vgl. http://www.tyrolean.at/Tyrolean/Profile/OurHistory.aspx?sc_lang=de, 21. April 2012). Dieser Kauf war letztlich mitverantwortlich für das bilanzierte Minus in diesem Jahr, sollte aber der AUA helfen im Vergleich mit ausländischen Konkurrenzunternehmen wettbewerbsfähiger zu werden. Die Tyrolean Airways wurde durch diese Einnahmen ausgebaut übernahm alle ehemaligen AUA Flüge ab den Bundesländer Flughäfen sowie ausgewählte auslastungsschwache Kurzstreckenflüge ab Wien, welche die AUA nicht aufgeben wollte. Im Jahr 1998 wurde die Tyrolean schließlich ganz von den ehemaligen Eigentümern übernommen und ging in den Besitz der AUA über (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 230).

Ein weiterer Kostenpunkt in der 90er Jahren war die Flottenumstellung von McDonnell Douglas hin zu Mittelstreckenflugzeugen von Airbus, da diese einen geringeren Treibstoffverbrauch aufwiesen, was die Betriebskosten senken würde und sich Österreich letztlich durch die Anschaffung bei einem europäischen Unternehmen Erlöse über eine Umwegsrentabilität durch Zulieferer erhoffte. Es wurden Mittelstreckenflugzeuge der Typen

A319/A320 und A 321 angeschafft, sowie Langstreckenflugzeuge der Typen A 330 und A 340, welche die A 310 ablösen sollten (vgl. KEIMEL, 1998, S. 49 bis 59). Diese Investitionen zogen sich bis 2005, als die letzte MD 83 der AUA Flotte ausgemustert wurde (vgl. http://www.vffl.at/index.php?option=com_content&view=article&id=197:thema-die-dc-9-und-md-80-der-austrian&catid=57:fluglinie&Itemid=124, Aufruf am: 20. April 2012). Das Ziel dieser Umflottung wäre gewesen, dass die Flotte letztlich ausschließlich aus Flugzeugen von Airbus besteht, was Rationalisierungsvorteile im Bezug auf Wartung und Pilotenausbildung mit sich gebracht hätte, denn alle Airbus Mittelstreckenflugzeuge und alle Airbus Langstreckenflugzeuge könnten mit je zwei Typenberechtigungen geflogen werden. Der weitere Verlauf der Unternehmensgeschichte zeigt allerdings, dass es zum Ausnutzen dieser Vorteile so nicht kommen würde und der Flottenmix zu einem hohen Kostenfaktor wurde.

Nachdem man sich vom Konkurrenten Tyrolean „freigekauft“ hatte, expandierte die Lauda Air kräftig und machte der AUA vor allem auf der Langstrecke Konkurrenz. Die AUA erkannte, dass es nötig sei, einen strategischen Partner ins Boot zu holen, um international überlebensfähig zu bleiben. Wie bei den Anschaffungen der DC-9 in den 70er Jahren entschied man sich hierfür zu einer intensiven Zusammenarbeit mit der Swissair. Zunächst war sogar ein Zusammenschluss mittels gegenseitigen Beteiligungen zwischen der Schweizer Airline sowie der AUA, SAS, Sabena und der American Airlines unter dem Markennamen „Alcatraz“ angedacht worden, wovon aber wieder Abstand genommen wurde. Die Zusammenarbeit fand aber u.a. zwischen den genannten Airlines in Form einer strategischen Partnerschaft unter den Namen „Qualiflier Group“ statt (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 231).

Die Zusammenschlüsse geschahen großteils als Antwort auf die totale Luftraumliberalisierung in Europa ab 1998. Somit konnte jede europäische Fluglinie in jedem europäischen Staat Linienverbindungen einrichten, vorausgesetzt man erhält die v.a. von Großflughäfen begehrten Slots. Mit 1998 begann somit auch endgültig der Siegeszug der Billigairlines in Europa. Hier sind v.a. Ryanair und Easyjet zu nennen, welche die Städte Europas durch Point-to-Point Verbindungen zu Kampfpreisen bedienen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 239ff). Wenngleich diese Airlines sicher nicht zu unrecht angeben, dass sie v.a. Kundenschichten ansprechen, die nicht zum traditionellen Kundenstamm der etablierten Airlines gehörten, so wurde dennoch ein erheblicher Preiskampf entfacht. Die renommierten Airlines, so auch die AUA, mussten einerseits ihre Produkte verbessern, sodass für Geschäftsreisende weiterhin ein Vorteil darin bestand, höhere

Preise zu bezahlen. Billigfluglinien verbinden mindestens einmal täglich die Metropolen Europas von günstigen, meist entfernt der Städte liegenden Flughäfen. Durch die günstigen Gebühren und die seltenen Frequenzen konnten sie Kosten senken und die Flugzeuge gut auslasten. Im Gegenzug dazu sahen die ehemaligen Staatsairlines – zumeist schon teilweise privatisiert – ihren Vorteil in den strategischen Allianzen, da sie ihre Flüge so nicht nur zu Tagesrandzeiten anbieten konnten, sondern auch die Hubs der Partnerairlines verbanden, so dass eine Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten zu verschiedensten Zeiten in alle Welt entstanden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 283ff). Man erhoffte dadurch, mit dieser Flexibilität hinsichtlich der Reiseplanung v.a. Geschäftsreisenden entgegen zu kommen, die sich durch die geschickte Auswahl von Flugzeiten mitunter Übernachtungen sparen konnten und ihren Firmen wieder früher zur Verfügung standen. Zudem flogen diese Linien von Großflughäfen, die, wenn nicht nahe an der Stadt gelegen, zumindest über eine gute Verkehrsanbindung verfügten, um somit die Zeit zwischen Ankunft und Abflug gut ausnutzen zu können. Dafür sollten diese Gäste auch bereit sein, nach wie vor die gewohnten hohen Ticketpreise zu entrichten.

Außerdem wurde bei der AUA das Konzept „Focus East“ nach wie vor beibehalten. Neben den klassischen Zielen im Osten, die nun auch von anderen Airlines angeflogen wurden, fokussierte man sich jetzt durch die Ostöffnung auf neu entstandene und wirtschaftlich stark aufstrebende Zentren, die europäischen Investoren lockten. Diese wurden im überarbeiteten Ostkonzept ebenso über Verbindungen mit europäischen Metropolen nach Wien geholt (http://www.austrianairlines.ag/AustrianAirlinesGroup/Profil.aspx?sc_lang=de, 21. Mai 2012). Diese „Nischenflüge“ wurden v.a. durch neu, für die 1998 ganz übernommene Tyrolean, angeschafften Fokker 70 (KEIMEL, 1998, S. 41 und 61ff) und später Fokker 100 betrieben, da diese Strecken zwar hochpreisige Passagiere anlockten, aber von der Auslastung her recht überschaubar waren. Mit diesen adaptierten „Focus East“ Konzept gepaart mit der Einbettung in eine strategische Allianz zur Optimierung der Flugzeiten und Zubringerflüge fühlte man sich gewappnet für die neuen Marktanforderungen.

Auf der anderen Seite war aber der innerösterreichische Konkurrenzkampf mit der Lauda Air noch nicht beendet. Diese ging mit der Lufthansa eine Partnerschaft ein und wurde von dieser ausgebaut (vgl. KÜHSCHMELM, 2005, S. 229). Dabei wurde mit dem Produkt der Lauda Air mit dem Slogan „Service is our Success“ v.a. die gleiche Klientel wie bei der AUA angesprochen. Die Lufthansa war durch die geographische Nähe stark am österreichischen Markt interessiert. Während durch die Eröffnung der Lufthansahubs in München schon viele

Passagiere von AUA Flügen aus Westösterreich abgezogen wurden, versuchte man die österreichische Fluglinie auf Kosten der Lauda Air zu schwächen.

Um 2000 erkannte das AUA Management, dass die Lufthansa im Konkurrenzkampf in jeglicher Form den längeren (finanziellen) Atem haben würde. Nachdem die AUA nach einem Übernahmeversuch der Swissair aus der Qualiflier Group ausschied, strebte sie eine Zusammenarbeit mit der Lufthansa an (vgl. KÜHSHELM, 2005, S. 231). Die AUA trat somit 1999 der Star Alliance, dem größten Luftfahrtbündnis unter „Herrschaft“ der Lufthansa bei, um letztlich die geographische Nähe zu Deutschland und zu den Verbindungen der Lufthansa nicht als Nachteil zu haben, sondern zum Vorteil nutzen zu können, da sich hier letztlich auch ein großer Markt für die Nischenziele im Osten befand.

4.3.3.1 Die Übernahme der Lauda Air

Nachdem die AUA mit der Lufthansa gemeinsam im Verbund „Star Alliance“ war, beendete die deutsche Fluglinie die finanzielle Unterstützung der Lauda Air, da ein Konkurrenzkampf mit der AUA nicht mehr in dieser Form nötig war. Finanziell von der Lufthansa abhängig, gerat die Lauda Air schnell in finanzielles Trudeln, das sich die AUA zu nutze machte, um die den einst schärfsten Konkurrenten schrittweise aufzukaufen. Dieser Kauf wurde zudem von Lauda – um die finanzielle Situation seiner Fluglinie Bescheid wissend – favorisiert (dazu: KÜHSHELM, 2005, S. 230).

Der negative Effekt dieses Ankaufes war aber der, dass nicht nur ein hoher Kaufpreis aufgebracht werden musste, sondern auch die angehäuften Schuldenlast dieser Airline übernommen werden musste. Beim Ankauf der Tyrolean blieben all ihre Strukturen als eigenständige Airline in Innsbruck erhalten, die Lauda Air wurde hingegen durch einen Merger 2003/2004 vollständig in die AUA integriert und blieb nur mehr als Marke für Ferienflüge erhalten (vgl.

http://www.austrianairlines.ag/AustrianAirlinesGroup/Profil.aspx?sc_lang=de, 21. Mai 2012).

Auf diese Weise wurde mit der Übernahme der Rheintalflug und einer kurzfristigen Beteiligung an der Slovak Airlines die Austrian Airlines Group gegründet (http://de.wikipedia.org/wiki/Austrian_Airlines_Group, 21. Mai 2012).

Diese Übernahme kostete allerdings nicht nur viel Geld, sie geschah zudem noch in einer Zeit, als die Lage am Flugmarkt nach den Terroranschlägen in New York mehr als angeschlagen war. In einer Zeit schlechter Nachfrage und wachsender Billigflug-Konkurrenz endete der Merger mit der Lauda Air auch in einem großen Flottenmix. Das Bestreben nach einer einheitlichen Airbus Flotte in der Mittel- und Langstrecke musste aufgegeben werden,

da die Lauda-Flotte gänzlich aus Boeing-Flugzeugen bestand. Gemeinsam mit den Übernahmen der Tyrolean und der Rheintalflug hatte man 2001 plötzlich 12 Typenfamilien in der Flotte (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2008, S. 78).

Sowohl in der Mittelstrecke, als auch in der Langstrecke wurden sowohl Airbus und Boeing Typen verwendet. Während die Mittelstreckenflotten bei beiden Typen ausgebaut wurden (Boeings für Charterflüge unter der Marke Lauda Air und Airbus für Linienflüge der AUA), waren die Langstreckenverbindungen, die mit der Lauda Air übernommen wurden zu groß dimensioniert, denn nach der Luftfahrtkrise 2001 war es v.a. der Langstreckenverkehr bzw. der Ferntourismus, dessen Nachfrage zusammenbrach. Während die AUA ihre Langstrecke in den späten 90er Jahren mit insgesamt 7 A 330 und A 340 Langstreckenjets ausbaute, welche die A310 ersetzten, betrieb die Lauda Air eine große Langstreckenflotte mit bis zu 12 Boeing 767 und 777 (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2005, S. 55).

Aus diesem Grund lag es nahe, der prekären Finanzlage durch ein schrumpfen der Langstreckenflotte her zu werden, da diese nicht nur der größte Kostenfaktor der Flotte war, sondern auch der nachfrageschwächste Bereich. Ab 2005/2006 wurden eine Reihe unrentabler Langstrecken gestrichen, va. in asiatische Städte und in den pazifischen Raum im Linien- und Langstreckencharter, aus dem man sich vollständig zurückzog (u.a. Shanghai, Kuala Lumpur, Melbourne) – (dazu: <http://www.datum.at/artikel/luftkrampf/>, 2. Juni 2012 und Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2007, S. 14). Dafür wurden, um Transferpassagiere aus dem Osten bzw. in den Osten zu lukrieren, mit Toronto und Chicago zwei neue Langstrecken nach Nordamerika eröffnet bzw. im asiatischen Raum auf Strecken mit hohem Potential beschränkt (vgl. <http://www.datum.at/artikel/luftkrampf/>, 2. Juni 2012 und Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2007, S. 12 und 2008, S. 63)

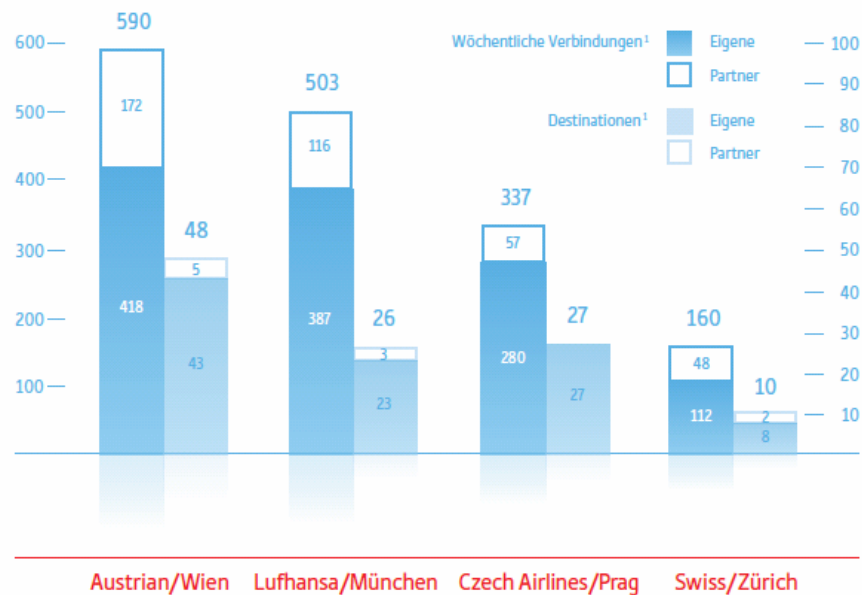
Nach dem Verkauf der beiden ältesten A 340 mit einer geringen Reichweite wurde eine neue Boeing 777 als Ersatz bestellt (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2005, S. 55). Ab 2006 erfolgte dann endgültig die Entscheidung auf einen Umstieg auf die Boeing Langstreckenflotte, da die Sitzplatzkosten bei der 777 bei einer höheren Reichweite deutlich unter den Airbussen lagen und auch die 767 in punkto hoher Reichweite und wirtschaftlicher Größe überlegen war (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2006, S. 60 bzw. 2007, S. 14).

4.3.3.2 Der Relaunch des „Focus East“

Der angespannte Markt erholte sich ab 2004 und führte zu einem signifikanten Wachstum bis 2008. Vor allem die AUA konnte – so schien es – von diesem Wachstum profitieren, denn vor allem in den jungen Märkten Südosteuropas wurde wieder kräftig investiert. Die AUA fokussierte sich daher wieder auf Ost-/Südosteuropa (auch Naher Osten) in einem modifizierten „Focus East“ Konzept, indem v.a. aufstrebende Nischenziele – die oftmals zuvor gänzlich unbekannt waren - über das Ost-/West-Drehkreuz Wien verbunden wurden (vgl. AUA Geschäftsbericht 2004, S. 2). Die AUA startete somit zu einer Expansion, die sie v.a. über die günstig zu betreibende Tochter Tyrolean abwickelte. Es wurden insgesamt 15 gebrauchte über 10 Jahre alte Fokker 100 aus der Flottenauflösung der American Airlines erstanden (vgl. AUA Konzernbericht 2004, S. 59) und – gemeinsam mit den anderen Flugzeugen der Tyrolean - folglich für die Osteuropastrecken und Europastrecken zu auslastungsschwachen Zeiten ab Wien eingesetzt. Diese kostengünstige Expansion über die Tochtergesellschaft hatte aber nicht nur die Erschließung neuer Märkte zum Ziel, sondern sollte die Kosten pro Flug minimieren (vgl. AUA Konzernbericht 2004, S. 59). Zudem wurde ein gewisser Anteil der Plätze auch in neuen Websale-Aktionen als Billigtickets verkauft (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2005, S. 52), um so auch in diesem Segment mit der im eigenen Land stärker werdenden Konkurrenz durch Fly Niki/Air Berlin mithalten zu können, wenngleich immer wieder der Anspruch eines Qualitäts-Carriers in Bezug auf Service hervorgehoben wird (AUA Geschäftsbericht 2008, S. 3). Der Anteil am österreichischen Markt konnte jedoch anfänglich nach eigenen Angaben um 10% angehoben werden (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2005, S. 52).

Gerade in der überarbeiteten „Focus East“ Strategie etablierte man schnell eine Marktführerschaft im Vergleich zu anderen europäischen Airlines in dieser Region, wie folgende Grafik verrät:

Abb. 1: Flugangebot der AUA in Südosteuropa (Focus East) im Vergleich zu mitteleuropäischen Konkurrenzunternehmen:



Quelle: Konzernbericht Austrian Airlines Group 2008, S. 18

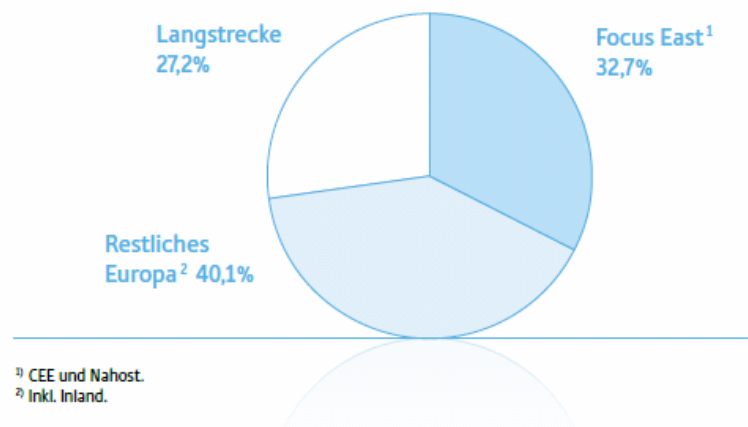
In diesem Zusammenhang strebte man nicht nur die numerische Marktführerschaft an, sondern wollte durch die Bedienung von aufstrebenden Sekundärzielen in neue Märkte und Destinationen vordringen, die primär mit der AUA als „First Mover“ an ein europäisches Streckennetz angebunden wurden. Ähnlich wie die Strategie in den 70er Jahren zielte auch diese Strategie auf weitgehend „konkurrenzfreie“ Strecken ab, zu denen die Reise über das spezialisierte Drehkreuz Wien die effektivste war. Aus diesem Grund ist der Business Class Anteil auf diesen Strecken hoch, da für den zeitlichen Vorteil höhere Tarife in Kauf genommen werden. Die Gesamtauslastung an sich ist dagegen eher überschaubar.

Für die Expansion wurden daher Fokker 70 und Fokker 100 angeschafft, da diese neben einer passenden Größe eine ausreichende Reichweite und Reisekomfort aufweisen (vgl. dazu: AUA Konzernbericht 2008, S. 17 ff). Außerdem werden gerade diese Sekundärziele v.a. von der Regionaltochter Tyrolean zu geringen Kosten bedient, denn durch geschickte Verträge mit der Regionalairline kann diese „Flugzeuge mit bis zu 110 Sitzen zu den selben Crewkosten betreiben wie 50-Sitzer“ (vgl. AUA Konzernbericht 2008, S. 20).

Mit dieser Strategie und der gleichzeitigen Reduktion unrentabler Langstrecken sah sich die AUA gewappnet, den tiefroten Zahlen entgegenzuwirken. Während die Passagierzahlen im restlichen Europa meist jährlich um ca. 4% zunahmen, waren die Wachstumsraten im „Focus

East“ bei durchschnittlichen jährlichen 12% (vgl. AUA Konzernbericht 2008, S. 17 und 18). Im Geschäftsjahr 2008 wurden insgesamt 61 Destinationen in der CEE-Region (Central East Europa) angesteuert und 3,3 Mio. Passagiere dorthin befördert. Mit insgesamt 114 Destinationen wird somit statistisch mit etwas mehr als jedem 2. Flug ein Ziel in Südosteuropa angesteuert. Bei 10,5 Millionen beförderten Passagieren insgesamt machen diese Ziele hingegen weniger als ein Drittel der Passagieranzahl aus, was Aufschlüsse über die geringe Auslastung der hochpreisigen Nischenziele im Osten Europas gibt. Von Seiten der Umsatzstruktur überwiegen allerdings schon die leicht in Unterzahl befindlichen Europaziele, wie folgendes Tortendiagramm über die Umsatzzusammensetzung 2008 zeigt:

Abb. 2: Anteile der Liniensegmente am Gesamtumsatz der AUA 2008:



Quelle: Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2008

Noch 2006 war der Anteil des Fokus East am Gesamtumsatz ca. 20% , bzw. 45 Destinationen (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2006, S. 46 und S. 4), bis diese Entwicklung durch die jährliche Aufnahme neuer Ziele 2008 ihrer Höhepunkt erreichte. – Allein in diesen erwähnten Beispieljahren wurden u.a. Ostrau, Sibiu, Iasi, Ekatarinenburg, Erbil, Khrakov, Donetsk und Sotschi in den „Focus East“ Regionen Osteuropa, Südosteuropa bzw. Naher Osten als First Mover bedient (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2006 und 2008, S. 45 bzw. 66). – Diese Liste könnte hier noch lange fortgesetzt werden, soll aber lediglich die Intensität der Expansion in Sekundärairports in CEE beispielhaft ausweisen. Vollständige Listen finden sich in den jeweiligen Geschäftsberichten der AUA-Gruppe.

Diese Expansion im Sinne des neuen Focus East sollte 2008 allerdings den Höhepunkt erreichen, denn unverhofft kam es zur aus der US Immobilienkrise entwachsenen weltweiten

Finanzkrise, die wiederum zu einem plötzlichen Nachfrageeinbruch der sensiblen Luftfahrtsbranche führte. Vor allem die „First Mover“ Ziele im „Focus East“ Konzept waren von der Krise besonders betroffen, da hier durch oft riskante Spekulationsinvestitionen über einige Jahre viel gewonnen und investiert wurde aber wie man sah, auch schnell wieder verloren wurde. Verstärkend dazu führte die Krise zu einem bis heute anhaltenden Höchststand der Ölpreise, die sich auch besonders sensibel auf die Luftfahrtbranche auswirken (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2008, S. 73/74).

Die Auslastungen der Flüge nach Osteuropa gingen zurück und nicht profitable Destinationen wurden und werden ausgedünnt, wenngleich die Grundstrategie aufrecht bleibt (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2008, S. 16). Mit Ostrau, Sotschi, Nis, Ekatarinenburg verschwanden gleich vier der obigen Beispiele vom aktuellen Linienplan der AUA-Gruppe ([http://austrian.innosked.com/\(S\(3g413uelbj303v55hlhnsre\)\)/default.aspx?l=de](http://austrian.innosked.com/(S(3g413uelbj303v55hlhnsre))/default.aspx?l=de), 11. Juni 2012). Anstatt 61 Zielen werden 2012 „nur“ mehr 44 Destinationen in den Regionen CEE und Naher Osten bedient (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/06/083.aspx?sc_lang=de&mod e={57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A}&fromDate=&toDate=&category=, 11. Juni 2012).

Da diese Expansion bewusst auf dem wirtschaftlichen Risiko der AUA-Tochter Tyrolean (seit 2004 mit dem Markennamen Austrian Arrows) ausgeführt wurde war es auch jene, die die Auswirkungen als erstes spürte. Denn ein Großteil der bis 2008 neu angestellten Tyrolean-Piloten wurden als Abwendung vor drohenden Kündigungen in Kurzarbeit geschickt (<http://www.aero.de/news-15127/AUA-Pilotenkrise-Flugbetrieb-normalisiert-sich.html>, 11. Juni 2012).

Gerade in Krisenzeiten ist es schwer, hochpreisige Routen zu betreiben, da sich auch die Preissensibilität von Geschäftsreisenden erhöht. Somit scheint es kein Zufall zu sein, dass es v.a. die Low-Cost-Airlines (LCC) waren, die in den letzten Jahren in der Region CEE im Verbindungsverkehr nach Europa wachsen konnten. Derzeit bedient Fly Niki von Wien aus Routen zu größeren Städten in CEE und soll diese Städte mit Wien als Drehkreuz mit Air Berlin-Drehkreuzen in Deutschland verbinden (vgl. http://www.airberlin.com/de-DE/site/pressnews_dr.php?ID=3855, 11. Juni 2012). – Somit soll eine ähnliche Strategie wie bei der AUA zu Marktanteilen führen, nur dass bei Air Berlin keine hochpreisigen Nischen angefliegen werden. Zudem wurde 2008 mit der Wizz Air die erste Südosteuropäische Low-Cost-Airline an mehreren Standorten gegründet, welche auch Verbindungen nach Zentraleuropa anbietet – jedoch direkt, ohne das Drehkreuz Wien (vgl. Kap. 5.6.4).

Die wirtschaftliche Lage nach 2008 und der Verlust von Marktanteilen im Kerngebiet CEE an Konkurrenzunternehmen in Wien bzw. aus den Kernregionen führte zu einer schwierigen finanziellen Situation, denn plötzlich war die AUA auch nicht mehr „Platzhirsch“ in CEE, so wie man dies im Europaverkehr ab Wien seit der Liberalisierung des Flugverkehrs auch nicht mehr uneingeschränkt war. – Denn sowohl im europäischen Linienverkehr, als auch im Charterverkehr wird die Konkurrenz durch Billiganbieter sicher nicht weniger (vgl. Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2008, S. 70).

4.3.4 Entwicklungen in der jüngsten Geschichte: Der Verkauf an die Lufthansa

Der ohnehin hohe Schuldenstand gepaart mit den ausbleibenden Einnahmen der Expansion brachten die AUA 2008 in eine prekäre finanzielle Situation. Während die AUA 2003 nach den Übernahmen einen Verlust aus dem laufenden Geschäft von ca. 130 Millionen einfuhr, der sich ebenso in den beiden Jahren zuvor verdoppelte (vgl. Geschäftsbericht Austrian Airlines AG, 2003, S. 3), stieg dieser in den laufenden Jahren bis 2007 – trotz angekündigter und durchgeführter Einsparungen (Personalabbau und Langstreckenreduzierung 2007 – siehe Austrian Airlines Group Geschäftsbericht 2007, S. 15) kontinuierlich auf ca. 150 Mio. Euro. Durch die Finanzkrise und dadurch verursachte Kostensteigerungen explodierte der jährliche Verlust und betrug 2008 über 450 Mio. Euro (!) – d.h. jeden Tag flog die AUA mehr als eine Million Verlust ein. Dies wurde im Geschäftsbericht 2008 v.a. den „astronomischen Kerosinpreisen“ zugeschrieben, da die Ausgaben für Treibstoff 2008 um über 30% höher waren als das Jahr zuvor (vgl. Geschäftsbericht Austrian Airlines AG, 2008, S. 7). Dennoch bleibt anzunehmen, dass auch strukturelle Gründe Hauptverursacher dieser Situation waren, da beispielsweise Fly Niki 2008 ihren Gewinn in diesem Jahr verdoppelte (<http://www.flyniki.com/de-AT/niki/presenews.php?LANG=deu&show=2010-09-21%2017:30>, 12. Juni 2012).

Da sich die österreichische Regierung vor einigen Jahren von ihren Staatsbetrieben trennte, stand dieser Schritt nun auch für die AUA an, die, obwohl über Aktien schon teilweise privatisiert, noch zur Mehrheit der ÖIAG gehörte. Unter dieser explodierenden Schuldenlast hätte eine Weiterführung des Betriebes unweigerlich zur Insolvenz geführt. Eine Alternative wäre eine Gewährung eines Notkredites zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs gewesen, was aber in Zeiten der Bankenrettungen aufgrund der Finanzkrise nicht unbedingt argumentierbar gewesen wäre, wogleich ein Betrieb einer Staatsairline in Europa durch den freien Wettbewerb ohnehin schon rar war.

Daher wurde am 12. August 2012 vom Ministerrat der Privatisierungsbeschluss der AUA gefällt, die von der Investmentbank Maryll Lynch abgewickelt werden sollte. Der Beschluss sah vor, dass die AUA unter Auflagen an einen privaten Eigner verkauft werden solle, der allerdings klare Bekenntnisse zur Wahrung von Arbeitsplätzen, dem Standort Österreich und Wien, der Marke AUA und einer österreichischen Sperrminorität an Aktien von 25% + 1 machen sollte (vgl. <http://www.oeiag.at/html/oiag/privatisierung.htm>, 12. Juni 2012).

In der Ausschreibung danach gab es einige Interessenten – allen voran die Lufthansa, die Air France/KLM und die russische Sibir Airlines (S7), wenngleich alle Interessenten aufgrund des Schuldenstandes der AUA von 900 Millionen Euro vorsichtig agierten. Nachdem die S7 ihr Interesse zurückzog – obwohl zunächst hohe Summen kolportiert wurden (http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/412985/AUAVerkauf_S7-fordert-Lufthansa-heraus, 12. Juni 2012) – und die Air France/KLM aufgrund mangelnder Informationen kein Angebot angab, blieb mit der Lufthansa letztlich ein Interessent übrig (vgl. <http://diepresse.com/home/wirtschaft/international/424204/AUAVerkauf-wird-zum-Fiasko>, 12. Juni 2012).

Nachdem die ÖIAG Auflagen im Bieterverfahren stellte, zog die LH angesichts der Bietersituation gleich und legte ein Angebot mit folgenden Eckdaten vor: die Übernahme des ÖIAG-Anteils von etwa 42% soll durch einen symbolischen Betrag (400.000 Euro) geschehen und zudem soll die Staatsholding 500 Mio. EUR Schulden übernehmen. Wenn die AUA in den kommenden drei Jahren Gewinne schreibt, sollen 160 Millionen im Nachhinein fällig werden („Besserungsschein“). Die Aktienanteile am freien Markt werden mit unter 5 Euro bis auf die Sperrminorität rückgekauft, was der LH zusätzlich 215 Millionen Euro kosten wird (vgl. <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/lufthansa-kauft-austrian-airlines-krisenairline-zum-minipreis-1.568491>, 12. Juni 2012 und <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/uebernahme-wien-und-lufthansa-teilen-aua-schulden/3068540.html>, 12. Juni 2012).

Der ÖIAG-Vorstand Peter Michaelis, der die LH bereits mit Beginn der Verhandlungen favorisierte, stimmte diesem Angebot noch 2008 zu, ehe auch die EU-Wettbewerbskommission Ende August 2009 zustimmte (vgl. <http://www.austrianwings.info/2009/08/aua-verkauf-an-lufthansa-endgultig-genehmigt/>, 12. Juni 2012). Dieser war v.a. der Schuldenerlass für die Lufthansa ein Dorn im Auge, da eine Insolvenz der ehemaligen Staatsairline den Steuerzahler billiger gekommen wäre (vgl.

<http://oe1.orf.at/artikel/300425>, 12. Juni 2012), was aber vermutlich aus Prestige Gründen nicht angestrebt wurde.

Ob der Verkauf an die LH tatsächlich die letzte Möglichkeit gewesen ist, die AUA inklusive 500 Millionen „Mitgift“ los zu werden, oder ob er politisch so gewünscht war – indem auch eine hohe Belastung für die Bevölkerung in Kauf genommen wurde – ist Gegenstand so mancher Diskussionen. Von diversen Experten wäre die Air France/KLM als besserer AUA Partner angesehen worden, da im Geschäftskonzept dieser Airline vielmehr die Stellung der AUA als West-/Ost Brückenkopf zur Geltung gekommen wäre. Gerade über Paris und Amsterdam reisen viele Nordamerika-Passagiere in Europa ein, die für eine Weiterreise nach Osteuropa gleich eine weitere Airline im Verbund (Netzwerk „Sky Team“) gehabt hätten, ohne auf „Ostairlines“ zurückgreifen zu müssen, denen viele Amerikaner auch Jahrzehnte nach dem Fall des Eisernen Vorhangs immer noch skeptisch gegenüber stehen (vgl. <http://www.datum.at/artikel/luftkrampf/>, 12. Juni 2012). Da facto arbeitet die AUA auch mit Mitgliedern des Sky Teams im Ostverkehr schon länger mit Codeshare Vereinbarungen zusammen z.B. mit TAROM (Rumänien) – siehe: http://www.oia.gov.co.at/asp/investorrelations_lang.asp?id=1443, 12. Juni 2012.

Nicht zuletzt durch die persönliche Favorisierung der LH durch Peter Michaelis dürfte die Air France/KLM tatsächlich durch die Vorenthaltung von Informationen für eine Bewertung der AUA aus dem Bieterrennen gedrängt worden sein (vgl. <http://www.profil.at/articles/0843/560/223482/der-uaa-skandal-wie-oeiaa-privatisierung>, 12. Juni 2012), was die französisch-niederländische Airline neben den gewährten Staatshilfen für die Lufthansa auch dazu veranlasste, über Klagen nachzudenken. Auch private österreichische Airlines zogen gleich (vgl. <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/432120/AUAVerkauf-an-Lufthansa-AirFrance-will-klagen>, 12. Juni 2012) und tatsächlich wurde die Klausel der Staatshilfe in Brüssel als wettbewerbswidrig angesehen, da eine errechnete Insolvenz der AUA den Steuerzahlern billiger gekommen wäre (vgl. <http://oe1.orf.at/artikel/300425>, 12. Juni 2012). Lediglich der vereinbarte „Besserungsschein“, der die LH zu einer Übernahme von 160 Millionen bei positiven Betriebsergebnissen bis einschließlich 2011 verpflichtet hätte, führte - eventuell aus weiser Voraussicht beschlossen - zu einer Zustimmung aus Brüssel.

Ob und in wie fern ein Verkauf an die Lufthansa politisch gewollt war (auch der LH-Vorstand zum Zeitpunkt der Verkaufs, Wolfgang Mayrhofer, war Österreicher – siehe: http://www.whoswho.de/templ/te_bio.php?PID=1976&RID=1, 12. Juni 2012), kann als Außenstehender schwer beantwortet werden. Dennoch ist der Verkauf Faktum und ohne ein

Interesse am Standort Österreich wäre die LH sicher nicht als Bieter aktiv geworden. Dass die politischen Konstellationen für die LH günstig waren und sie die AUA dadurch günstig erwerben konnten, kann aus betriebswirtschaftlicher Sicht auf jeden Fall nachvollzogen werden, auch wenn die Rahmenbedingungen einen schmerzhaften Beigeschmack für die Steuerzahler in Österreich haben.

Der Präsident des österreichischen Luftfahrtverbandes, Mario Ruhelka, fasst auf <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/05/24/kommentar-lufthansa-haelt-an-aua-fest.html>, 12. Juni 2012, mögliche Gründe für ein Interesse der LH an der AUA bzw. am Standort Österreich zusammen, die er auch als Gründe für ein weiteres Festhalten an der AUA deutet, da dies 2012 nicht mehr unumstritten ist:

Er meint, dass erstens der österreichische Markt an sich sehr bedeutend für die deutsche Fluglinie ist. Österreichische Fluggäste, die in München zusteigen oder über Zubringerflüge in Frankfurt „einchecken“, liegen an 10. Stelle der mit der Lufthansa fliegenden Nationalitäten. Zudem sicherte der Zusammenschluss den Zugang zum Markt in Osteuropa, da es sich für gewisse Destinationen nicht lohnt, diese im Konzern zweimal anzubieten. Letztens stellt auch der Standort Wien eine Wachstumsmöglichkeit dar. Die Luftfahrt soll lt. Prognosen um ca. 4% jährlich wachsen. Der zentrale Hub der LH in Frankfurt steht aber schon unmittelbar vor seiner Kapazitätsgrenze, da ein Ausbau oder Erweiterungen der Betriebszeiten an den Anrainern scheitern. Auch die Wachstumsaussichten von München sind bereits eingeschränkt. In Wien sind diese aber noch reichlich vorhanden. Erst 2012 wird ein neuer, größerer (und auch unplanmäßig teurer) Terminal (Skylink) eröffnet und über die Errichtung einer dritten Landebahn wird bereits diskutiert. Geographisch gesehen kann Wien längerfristig zum Hub für den zentraleuropäischen Kernmarkt des LH-Konzerns in Richtung Südosteuropa/Naher Osten und Südostasien und Ostasien werden. Einzelne Bestrebungen wie darauf ausgerichtete Langstreckenverbindungen sind bereits in Planung.

Im Jahr der offiziell bestätigten LH Übernahme konnte der Verlust mit 320 Mio. etwas gesenkt werden, wenngleich das operative Ergebnis selbst bei knapp unter 100 Mio. lag. Laut den Ergebniszahlen der Austrian Airlines Group 2009 resultieren die anderen Komponenten dieses Ergebnisses auf Flugzeugabwertungen und Rückstellungen für einen erwarteten Personalabbau, der 2012 nun tatsächlich eintritt.

2010 war schließlich das erste Geschäftsjahr, in dem sich die AUA ganz in LH-Besitz befand. Obwohl ein Streben nach Gewinn in der Öffentlichkeit immer artig angekündigt wurde und

durch Einstellungsstopps und Rationalisierungen Kosten gesenkt wurden, betrug der Verlust ca. 60 Mio. EUR, der v.a. mit den mehrwöchigen Flugverboten durch die Vulkanasche aus Island begründet wurde (vgl. Ergebniszahlen der Austrian Airlines Group 2010). – Nichts desto trotz schaffte es Fly Niki, Gewinne zu schreiben – siehe: <http://www.flyniki.com/de-AT/niki/pressenews.php?LANG=deu&show=2010-09-21%2017:30>, 2. Juni 2012.

Nachdem der Verlust 2011 ebenso in der Kategorie von ca. 60 Millionen anzusetzen war, konnten mit den Krisen in Nordafrika und der Naturkatastrophe in Japan, sowie den generell hohen Ölpreisen wieder „Sündenböcke“ gefunden werden, denn ohne diese Ereignisse hätte die AUA – so die Aussagen des Managements – sicher Gewinne geschrieben (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/03/034.aspx?sc_lang=de, 12. Juni 2012).

Natürlich waren die erwähnten Ereignisse für keine internationale Fluglinie leicht zu verdauen, die Bestrebungen hin zu einem Gewinn hielten sich aber dennoch in Grenzen. Die Grundstrukturen der AUA sollten bis Ende 2011 unverändert bleiben und auch die oftmals angekündigte Flottenharmonisierung zwischen Airbus und Boeing blieb aus. Lediglich der Mitarbeiterstand wurde schon 2009 verringert, indem v.a. bei der Tyrolean Mitarbeiter in Teilzeit geschickt wurden (<http://www.news.at/articles/0936/30/250020/harte-landung-aea-personal-150-mitarbeiter-ams>, 12. Juni 2012), um die Strukturen an die LH-Übernahme anzupassen.

Der Grund für die wenigen Reformen liegt letztendlich in der „Besserungsklausel“, die 2008 zwischen ÖIAG und LH vereinbart wurde und die bei einem Gewinn der AUA bis Ende 2011 die LH zu einer Zahlung von 160 Mio. Euro an den Bund verpflichtet hätte (siehe S. 73). Die LH hatte nach der Zustimmung der EU im August 2009 und den folgenden Aktienkäufen von den Privataktionären erst ab dem Geschäftsjahr 2010 die „Kontrolle“ über die AUA. Somit stieg die deutsche Airline mit 2 mal 60 Mio. Verlust in den Geschäftsjahren unter „unsicheren“ LH-Besitz deutlich besser aus, als mit einem kleinen Gewinn der AUA (Gewinne in einer großen Ordnung wären ohnehin nicht zu machen gewesen), der zu einer Zahlung von 160 Mio. an den Bund geführt hätte.

Als mit Beginn 2012 schließlich diese Auflagen wegfielen, war es an der Zeit, Strukturmaßnahmen zu ergreifen. Dafür wurde den beiden bisherigen Vorständen Malanik und Bierwirth schon im Herbst 2011 Jaan Albrecht als CEO (Chief Executive Officer) zur Seite gestellt (<http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/689709/Jaan-Albrecht-soll-neuer-AUA-CEO-werden>, 12. Juni 2012), der nach den Vorgaben der LH im Februar ein Sparpaket ankündigte, mit dem die AUA auf Gewinnkurs getrimmt werden soll.

Nachdem mit allen Zulieferern, dem Flughafen Wien und der Anflugskontrolle die Gebühren nachverhandelt worden waren, nicht rentable Strecken zugunsten von rentablen Zielen in Osteuropa gestrichen wurden, wurde zudem die bereits lange angekündigte aber nie durchgeführte Flottenbereinigung beschlossen. Alle 11 von der Lauda Air übernommenen 737NG der Serien 600 (2), 700 (2) und 800 (7) werden bis kommenden Winter ausgeflottet und verkauft (vgl. Press Releases Austrian Airlines, 10.02.2012)– bzw. werden aufgrund des fehlenden Absatzmarktes die kleineren Boeings wg. deren hoher Betriebskosten in ihren noch „jungen Jahren“ verschrottet (siehe: <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/12/aua-erste-boeing-737-700-abgegeben.html>, 12. Juni 2012).

Die Ausflottung der 737 war schon lange, auch schon vor der Übernahme durch die LH, angedacht. Paradoxerweise wurden noch 2011 die Inneneinrichtung und die Sitze der gesamten Boeing-Flotte mit sicher nicht unerheblichen Ausgaben erneuert, da man sich durch leichtere Sitze langfristig (!) Kerosineinsparungen erhoffte (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2011/04/069.aspx?sc_lang=de&mod_e=%7B57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A%7D, 13. Juni 2012). - Meiner Meinung kein guter Beleg für ein nachhaltiges Wirtschaften, auch wenn argumentiert wird, dass der Marktwert der Flugzeuge dadurch gesteigert wird.

Anstelle der Boeings sollen sieben von der LH geleaste Airbus A 320 kommen. Somit wird die Mittelstreckenflotte nicht nur vereinheitlicht, sondern insgesamt auch verkleinert um das Angebot der Nachfrage anzupassen (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/03/042.aspx?sc_lang=de, 13. Juni 2012).

Zudem soll die Kabinenausstattung der Langstreckenflugzeuge modernisiert werden (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/01/007.aspx?sc_lang=de&mod_e={57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A}, 13. Juni 2012). Das „Upgrade“ der Langstrecke ist in Anbetracht der Konkurrenz aus Arabien auch dringend notwendig. V.a. die Emirates aus Dubai legte in den vergangenen Jahren ein riesiges Wachstum hin und verbindet – geographisch günstig gelegen – Europäische Metropolen über den Hub Dubai mit Südost-/Ostasien und Australien. Diese Airline legt besonders viel Wert auf komfortables Reisen in modernen Großraumflugzeugen bei einer äußerst wettbewerbsfähigen Preisgestaltung. Wenngleich diese Preise nicht zuletzt durch indirekte Subventionen des Emirats möglich sind, müssen die europäischen Airlines auf diesen Konkurrenten dementsprechend reagieren. Die Gesellschatten rund um LH wollen v.a. mit einem Premiumprodukt entgegen halten und v.a. höherpreisige Passagiere für teurere, aber zeitsparende Direktflüge gewinnen – dafür ist

jedoch auch eine entsprechend komfortable Ausstattung essentiell, um diese „timesensitive passangers“ anzusprechen (vgl. dazu: GRIMME, 2011, S. 333-338). Mittlerweile ist auch Wien mit zwei täglichen Flügen mit Dubai verbunden, was die AUA sicherlich noch vor große Herausforderungen stellen wird, v.a. dann, wenn die Mobilität nicht mehr ungebremst wachsen wird.

Insgesamt wurden der AUA von der Konzernmutter 140 Millionen Euro für die Restrukturierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt (lt. <http://www.atbeta.aero.de/print/news/Austrian-Airlines-starten-durch.html>, 13. Juni 2012, nicht zur Aufrechterhaltung einer gesetzlichen Eigenkapitalquote). Wenn diese greifen, sollen weitere 200 Millionen in eine Flottenmodernisierung fließen – neben dem ab kommenden Jahr geleasteten A 320 (vgl. Press Release Austrian Airlines, 01.2012) allen voran in eine moderne, komfortabel ausgestattete Langstreckenflotte mit zwei neuen Boeing 777 ab 2014 (vgl. Press Release Austrian Airlines, 01.2012 und <http://news.orf.at/stories/2110125/2110120/>, 13. Juni 2012), um für den Konkurrenzkampf mit den Emirates gerüstet zu sein (siehe GRIMME, 2011, S. 333-338).

Insgesamt sollen durch die Kostensenkungen 220 Millionen Euro eingespart werden (http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/01/007.aspx?sc_lang=de&mode=%7B57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A%7D, 13. Juni 2012). Das Streckennetz wurde zudem auch adaptiert und nachfrageschwache Focus East Ziele reduziert. So werden beispielsweise die Routen nach Donetsk und Sotschi eingestellt, die starken Ost-Frequenzen nach Bukarest, Sofia und Belgrad – nicht zuletzt wegen der dorthin aktiven Konkurrenz – erhöht (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/01/007.aspx?sc_lang=de&mode=%7B57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A%7D, 13. Juni 2012).

Bezüglich der Nachfragegenerierung soll vermehrt auf den Heimatmarkt geachtet werden und die Anzahl der regionalen Transferpassagiere über den Hub Wien erhöht werden. Als erster Schritt wurde deshalb Linz im Dreistunden-Takt mit bis zu fünf täglichen Flügen an das Wiener Streckennetz angebunden. Auch die Prüfung eines sechsten Fluges steht derzeit zur Debatte. Aus Kostengründen werden diese Flüge von der Tiroler Welcome Air durchgeführt. (vgl. <http://ooe.orf.at/news/stories/2526518/>, 14. Juni 2012 und <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/21/aua-prueft-zusaetzliche-linz-verbindungen.html>, 21. Juni 2012)

Der schwierigste und auch am meisten kostensenkende Teil des Arbeitsprogramms von Albrecht ist zweifelsohne die Kostensenkung im Personalbereich. Während mit den Mitarbeitern in der Bodenabfertigung eine Einigung erzielt wurde, bereitete eine solche mit dem fliegenden Personal Schwierigkeiten.

Prinzipiell ging es ursprünglich darum, dass v.a. Piloten und Flugbegleiter mit einem hoch dotierten alten Kollektiv-Vertrag vor der Betriebszusammenlegung mit der Lauda Air, diesen in eine Kosten sparende Variante adaptierten. Nach langem Streit mit der Gewerkschaft, der keine Einigung hervorbrachte, soll daher mit Juli der Flugbetrieb der AUA auf die Regionaltochter Tyrolean übertragen werden. Die Kollektivverträge des AUA Flugpersonals wurden somit auf den günstigeren Tyrolean Vertrag umgestellt (vgl. http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/04/054.aspx?sc_lang=de&mod_e=%7B57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A%7D, 14. Juni 2012) Bis zum 2. Juni 2012 konnten sich die AUA Piloten und Flugbegleiter entscheiden, ob sie diesen Übergang mitmachen oder nicht.

Insgesamt schieden von den etwa 600 Piloten (bei gesamt 3200 Piloten im Konzern) und 1500 Flugbegleitern mit betreffenden Alt-Verträgen 120 Piloten und 221 FlugbegleiterInnen gegen eine hohe Abfertigung (nach Alt-KV) aus dem Unternehmen aus (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/aua-341-fliegende-gehen.html>, 14. Juni 2012). Die Vorrückungen der restlichen Gehälter werden solange eingefroren, bis ihr Gehalt das Niveau des Gehalts nach Tyrolean KV hat (nach den entsprechenden Dienstjahren) – auf Gehaltseinbußen wird also verzichtet, es werden bei den betreffenden Piloten und FlugbegleiterInnen nur die Erhöhungen der Gehälter, die zuvor auch im KV bestimmt waren, gestrichen (http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/04/054.aspx?sc_lang=de&mod_e=%7B57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A%7D, 14. Juni 2012).

Dieser Übergang wird allerdings noch etliche Rechtsstreitigkeiten nach sich ziehen, denn der traditionell starke Betriebsrat des ehemaligen Staatsbetriebes hat diesen Tyrolean KV, der jetzt die Grundlage für den gesamten Flugbetrieb darstellt, bereits im März als Reaktion auf die Negierung des Managements von dargebrachten Einsparungsvorschlägen bei einem aufrechten AUA-KV einseitig gekündigt und wird den Übergang so wahrscheinlich nicht ohne weitere Maßnahmen akzeptieren (dazu: <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/weitere-turbulenzen-fuer-austrian-airlines.html>, 14. Juni 2012). Ohne von offizieller Seite bestätigt zu werden, kann eine Häufung von unfit-to-fly Meldungen an den reisestarken Wochenenden um den Muttertag und zu Pfingsten als stiller Protest des

Betriebsrates zum Übergang angesehen werden, wenngleich sich dieser offiziell von Streiks distanziert. Kapazitsengpässe wurden von seiten der AUA durch die Fremdvergabe ausgewählter Strecken vermieden (vgl. <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/05/22/unfit-to-fly-weitere-flugstreichungen-bei-austrian.html>, <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/flugausfaelle-bei-aa-zufall-oder-streik.html>, <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/aa-ausfaelle-lufthansa-sprang-mit-boeing-747-ein.html> und <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/aa-pfingstwochenende-im-gruenen-bereich.html>, 14. Juni 2012).

Nachdem der AUA-KV vom Management und der Tyrolean-KV von Gewerkschaft Vida gekündigt wurde, streben die Betriebsräte eine Schaffung eines einheitlichen Konzern-KV an. Dies wird zwar vom Management an sich nicht verweigert, dennoch sind die Diskrepanzen bzgl. der Gehaltswünsche offenbar zu groß, da die AUA Belegschaft gerne Einbußen verhindern möchte und die Tyrolean ihre Situation verbessern möchte (vgl. http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/765157/Betriebsuebergang_Tiroler-Schelte-fuer-AUAPiloten?_vl_backlink=/home/wirtschaft/economist/index.do, 12. Juni 2012).

Nachdem die Anzahl der Abgänge, die unter den vom Betriebsrat kolportierten Zahlen von über 200 Piloten liegen (vgl. <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/aa-bordbetriebsrat-plaediert-an-vorstand.html>, 14. Juni 2012), nun fix sind, kommt es allerdings im operativen Bereich durch die Abgänge schon zu Engpässen, obwohl dies von Seiten des Managements lange Zeit dementiert wurde. Für die nachfragetarken Sommermonate wurden schon Fluggeräte von den Konzernpartnern Swiss und Lufthansa für einzelne Strecken hinzugemietet (Swiss übernimmt Zürich und Varna, LH Düsseldorf und Rom) und auch an die Welcome Air (nach Linz auch Klagenfurt) und die deutsche Augsburg Airlines (München und Göteborg) sollen zur Überbrückung Strecken „Outsourced“ werden (dazu: <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/11/aa-braucht-im-sommer-unterstuetzung.html>, 14. Juni 2012). Diese Situation soll aber längerfristig nicht Bestand haben, denn ab Herbst sind die Schulungen von 36 Tyrolean Piloten auf Airbus Muster abgeschlossen und diese stehen dann wieder für den operativen Bereich zur Verfügung. Zudem sollen neben einigen geplanten Neuanstellungen auch Piloten in Management - Funktionen und pensionierte Piloten mit Freelancer-Verträgen in den Flugbetrieb zurückgeholt werden, um die Abgänge kompensieren zu können. Durch die Flottenreduktion von vier Flugzeugen und durch die Umstellung auf den Tyrolean-KV, bei dem die Flugstundenanzahl der einzelnen Piloten gesteigert wird, ist für die

Kompensation der Abgänge nicht die gesamte Zahl an Piloten zu ersetzen, was wiederum den Einsparungsplänen der größten österreichischen Fluglinie entgegen kommt (<http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/internes-papier-aua-betriebsrat-sieht-befuerchtungen-bestaetigt.html>, 14. Juni 2012).

Trotzdem hält die AUA am Betriebsübergang mit Beginn Juli 2012 fest. Dabei sollen alle Flüge von der Tyrolean, die auch umbenannt werden wird (es kursiert der Name „Austrian Flight Operations“ - <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/04/06/aua-will-firmennamen-aendern.html>, 14. Juni 2012), durchgeführt werden, während der Außenauftritt (einheitliche AUA Lackierung aller Flugzeuge, Aufgabe der Marken Lauda Air und Austrian Arrows – siehe http://www.austrianairlines.ag/Press/PressReleases/Press/2012/04/054.aspx?sc_lang=de&mode=%7B57E10D62-182E-4A98-837E-6032A0EE881A%7D, 14. Juni 2012

), die Vermarktung und die Bodendienste bei den Austrian Airlines verbleiben. Eine solche Vorgehensweise trägt durchwegs LH-Handschrift, denn auch die Swiss wurde durch einen Betriebsübergang auf dessen Regionaltochter Crossair saniert. Im Management wurden zudem etliche Personen durch LH-Hardliner ersetzt, die eben auch schon bei der Sanierung der Swiss dortige Posten besetzt haben (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/aua-vorstand-warum-malanik-gehen-musste.html>, 14. Juni 2012). Bierwirth und Malanik wurden aus diesem Grund von Albrecht durch die deutschen Carsten Benz und Stefan Lauer ersetzt, während Gaudenz Ambühl den Betriebsübergang auf die Tyrolean koordinieren soll, so wie er dies schon bei der Corssair auf dem Weg zur Swiss gemacht hat (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/schweizer-hilfe-fuer-austrian-airlines.html> und <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/03/bestaetigt-benz-folgt-bierwirth-nach.html>, 14. Juni 2012).

Zum Stemmen aller Umstrukturierungen hin in die Gewinnzone wurde im März 2012 ein Kredit von 140 Mio. EUR von der LH genehmigt und die AUA sollte daran setzen, sich mit diesem Geld „gesund“ zu sanieren. Denn obwohl die LH Gründe hat, an der AUA festzuhalten, unendlich wird die Geduld der Konzernmutter jedoch nicht sein, denn auch die lange Jahre defizitäre BMI (Markenname der British Midlands International) wurde wieder veräußert nachdem ein Flug in die Gewinnzone nicht absehbar war (vgl. <http://diepresse.com/home/wirtschaft/international/718872/Lufthansa-verkauft-BMI-an->

[British-AirwaysEigner](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/fluggesellschaften-lufthansa-besiegelt-verkauf-von-bmi-11576410.html) und <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/fluggesellschaften-lufthansa-besiegelt-verkauf-von-bmi-11576410.html>, 14. Juni 2012).

Am 9. Mai 2012 äußerte sich der LH Vorstand Christoph FRANZ, der dem Österreicher Mayrhuber, der den AUA Kauf einführte, nachfolgte, in einem Interview dementsprechend und schloss auch einen Verkauf der AUA bei einem sich ständig verändernden Markt nicht kategorisch aus (siehe: <http://derstandard.at/1336563007956/Sanierungsprobleme-Lufthansa-denkt-ueber-AUA-Verkauf-nach>, 14. Juni 2012).

Dennoch wird durch die AUA ein bestimmter ergänzender Teil des gesamten LH-Konzerns in Zentraleuropa – nämlich die Spezialisierung auf Osteuropa - abgedeckt. Andere Teile werden neben dem Mutterunternehmen von Brussels Airlines (v.a. Landrechte in Zentralafrika), der Swiss (Nordamerika) und Germanwings (Billigflug) übernommen. Gerade in der gegenwärtigen Marktsituation sind Zusammenschlüsse durchaus sinnvoll, um nicht nur in möglichst vielen Bereichen aktiv zu sein (was das Krisenrisiko minimiert), sondern auch um gemeinsame Kostenvorteile zu nutzen und so gegenüber den größten Konkurrenten auftreten zu können. Die LH macht in dieser Politik nichts anderes als die restlichen großen europäischen Airlines. So haben sich auch die British Airways und die Iberia zur IAG (International Airline Group) und Air France und KLM aus denselben Gründen zusammengeschlossen (siehe Kapitel 5.4). Nur mehr wenige Liniengesellschaften sind unabhängig (anders ist dies bei Charterfluggesellschaften) und wenn dann auch nur dann, wenn spezielle Marktsegmente bedient werden.

Doch auch rein auf den deutschsprachigen Raum fokussiert ist ein gemeinsamer Marktauftritt zielführend, denn die Air Berlin hat sich schon zum Gegenpol der LH v.a. im günstigen Preissegment entwickelt und nach einer Expansion in Deutschland (Kauf der LTU, Deutsche BA; Zusammenarbeit mit Germania und LGW) auch Gesellschaften in der Schweiz (Belair) und Österreich (Fly Niki) übernommen (vgl. <http://ir.airberlin.com/de/ir/fakten-zur-gruppe/Historie>, 14. Juni 2012). Nicht zuletzt deshalb will sich die AUA nach einem lange Zeit hohen Anteil an Transferpassagieren (bis zu 60% 2008 – Geschäftsbericht Austrian Airlines Group, 2008, S. 3) wieder verstärkt auf den heimischen Markt konzentrieren, um hier nicht alle Marktanteile an die Air Berlin Gruppe zu verlieren.

Die AUA muss sich in diesen neuen Zeiten der Luftfahrt erst im LH Konzern konsolidieren und orientieren. Auch wenn die Marke AUA durchaus einen beachtlichen Zuspruch in ihrer Rolle als Repräsentantin Österreichs hat, so sind die Zeiten der Nationalcarrier nicht erst seit kurzem vorbei und werden so auch nicht mehr wiederkehren. Vielmehr ist die AUA auf den wirtschaftlichen Weg, einen bestimmten Teil in einem Marketingkonzept eines Großkonzerns

abzudecken; unter permanentem Druck einer internationalen und nationalen Konkurrenz. Wie sich die Rolle der AUA dabei entwickelt wird sich zeigen, denn nicht wenige Experten meinen, dass die AUA in anderen Netzwerken höhere Marktanteile generieren könnte, wenngleich wieder andere die Meinung vertreten, mit der LH gerade wegen der Relevanz des Deutschland-Verkehrs den richtigen Partner zu haben (vgl. <http://www.datum.at/artikel/luftkrampf/>, 2. Juni 2012). Derzeit hat die AUA einen Platz in der Strategie der LH, doch es ist nirgends festgeschrieben, dass sich das nicht ändern kann. Selbst ein Verkauf nach einer gelungenen Sanierung ist – mit dementsprechendem Gewinn – nicht auszuschließen. Wie, wann und ob wird allerdings die Zukunft zeigen und dafür sind Prognosen, wie wir wissen, äußerst schwer. Der erste Schritt wird nichts desto trotz der Flug in die Gewinnzone sein, da dies – egal wen die AUA langfristig als Partner hat – die betriebswirtschaftliche Voraussetzung für die Existenz als Fluggesellschaft ist. Auch die AUA, die lange Zeit als Selbstzweck existierte, muss dies in einem freien und krisengeschüttelten Markt auf schmerzliche Art und Weise lernen – hoffentlich bevor es zu spät ist.

Als erster Schritt konnte die Auslastung der Flüge in diesem Jahr bereits um 3,3% gesteigert werden, was für einen Erfolg der Strategie spricht, sich auf Strecken mit höheren Auslastungen zu konzentrieren (vgl. <http://austrianaaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/12/austrian-airlines-steigern-auslastung-auf-73-prozent.html>, 15. Juni 2012).

4.4 Die privaten Fluggesellschaften Österreichs

Obwohl Österreich ein kleines Land mit einem anfänglich überschaubaren Markt für den Luftverkehr war, gab und gibt es mittlerweile eine Vielzahl an privaten Linienfluggesellschaften. Obwohl die AUA gemeinsam mit den Behörden für Zivilluftfahrt anfänglich versuchte – um den überschaubaren Markt Bescheid wissend – die Konkurrenz im eigenen Land klein zu halten, was sie teilweise teuer zu bezahlen hatte (siehe oben). In diesem Teilkapitel folgt eine kurze Auflistung und Beschreibung bedeutender Unternehmen, die als Privatgesellschaften Linienflüge angeboten haben bzw. anbieten, in chronologischer Reihenfolge. Dabei werden ausschließlich Unternehmen berücksichtigt, die ihre Flüge im planmäßigen Luftverkehr im Linien- und/oder Charterbereich angeboten haben bzw. anbieten. Die aktuelle Architektur des kommerziellen Österreichischen Luftverkehrs soll abschließend noch kurz in einen europäischen Kontext gestellt werden.

4.4.1 Private Pioniere in der Zweiten Republik

Noch bevor die AUA an sich als Staatsbetrieb existent war (die AUA war anfänglich ein Privatbetrieb), gab es auch noch keine Restriktionen bzgl. privaten Linienfluggesellschaften. Trotz des beschränkten Marktes in Österreich etablierten sich – in einem Fall schon vor der AUA – zwei kleinere Fluggesellschaften, jedoch nur für kurze Zeit und in Nischenmärkten. Während die erste Chartergesellschaft Österreichs letztlich in der AUA aufgehen sollte, machte die erste private Linienfluggesellschaft in der 2. Republik eher durch kriminelle Schlagzeilen auf sich aufmerksam.

Aero Transport

Diese Gesellschaft wurde schon 1956 auf Initiative der Fliegergruppe Donauland gegründet und bot zunächst Linienflüge mit einer viersitzigen Maschine zwischen Wien und Innsbruck an. Ab den 60er Jahren wurde die Flotte mit zwei „Vickers Vicking“ und einer Constellation ausgebaut, wobei sich das letztere Flugzeug im Privatbesitz vom neuen Geschäftsführer Marian Kozuba-Kozubski befand. Strecken wurden v.a. nach Asien und Ostafrika angeboten. Dabei spezialisierte man sich zunehmend auf Frachtaufträge – mit teilweise dubiosen Inhalten. Während sich der Vorwurf eines Waffentransportes in den Jemen nicht erhärtete, wurde im Herbst 1963 ein Flugzeug voller Waffen und Munition in Wien und eines mit gleichen Inhalt in Djibouti beschlagnahmt. Mit Februar 1964 wurde dann der Flugbetrieb dieser Linie eingestellt.

(vgl. PRIGL, MERTENS, 2009, S. 89)

Austria Flugdienst

Bereits Ende der 50er Jahre gründete das österreichische Verkehrsbüro eine eigene Fluggesellschaft, die mit zwei gemieteten DC-3 unregelmäßig Flugurlaubsreisen bis nach Marokko und Ägypten veranstaltete. Zudem wurden regelmäßige Rundflüge angeboten, die sich großer Beliebtheit erfreuten.

Eine Maschine des Austria Flugdienstes verunglückte 1959 in Palma de Mallorca tragisch, während mit der zweiten Maschine noch bis 1962 der Flugbetrieb weitergeführt wurde, ehe diese Linie in der Austrian Air Transport (AAT) – der Flugreiseabteilung der AUA – aufging.

(vgl. PRIGL, MERTENS, 2009, S. 88 – 89)

4.4.2 Private Fluglinien in den 70er und 80er Jahren

Montana Austria

Die Montana Austria war die erste private Fluggesellschaft Österreichs. Sie wurde vom ehemaligen AUA-Pilot Hans Stöckl gegründet und bot ab 1976 mit bis zu drei Flugzeugen (Boeing 707) Fernreisen und Linienverbindungen in Destinationen an, die heute ab Wien nicht mehr bedient werden. So standen z.B. Hongkong, Johannesburg, Rio de Janeiro und New York am Flugplan dieser Airline, welche ihre Reisen mit einem eigenen Reisebüro organisierte.

Die Nachfrage an Fernreisen sollte aber bedingt durch die Ölkrise gegen Ende der 70er drastisch zurückgehen. Die Montana Austria setzte ihre Flugzeuge daraufhin neben der einzig verbleibenden Liniendestination nach New York v.a. im Auftrag anderer Gesellschaften (Alitalia, Olympic,...) und für Frachtlinien ein. So wurde z.B. Bagdad oftmals mit einem Flugzeug voller Kücken aus österreichischer Zucht beliefert. Die Fluglinie operierte aber letztlich schon mit einer sehr dünnen Kapitaldecke, weshalb sie 1979 auch einen lukrativen, aber durchwegs riskanten bis unseriösen Frachtauftrag annahm. Nach einem Linienflug nach New York wurde die Maschine leer nach Dallas überstellt und dort mit „Stahlwaren“ für Südafrika befüllt, für das eigentlich ein Handelsembargo galt. Vor dem Abheben wurde das Flugzeug von einer CIA-Einheit gestürmt, da sich herausstellen sollte, dass das Flugzeug voller Waffen für südafrikanische Rebellen war. Das Flugzeug wurde daraufhin beschlagnahmt und letztlich von der US-Regierung in ihre Regierungsflotte übernommen. Noch vor einigen Jahren reiste z.B. die US-Außenministerin Hillary Clinton damit zu einem Staatsbesuch in die Niederlande, ehe die Maschine nun als Tankflugzeug für die US Army fliegt. Die Crew der Montana konnte damals aufgrund diplomatischer Verhandlungen schnell wieder entlassen werden, da ihr die Fracht unbekannt war.

Die Hintergründe dieses Auftrages sind bis heute unklar, nicht wenige Stimmen behaupten, dass eine CIA Einheit eine Geheimaktion einer höheren CIA Instanz aufhob. Dafür spricht auch die Einstellung der strafrechtlichen Verfolgung der involvierten Akteure. – Ein ähnlicher Fall war heuer auch die Verhaftung eines angeblichen Terroristen im Jemen, der einen Anschlag auf eine Linienmaschine plante. Auch hierbei handelte es sich um einen US-Geheimagenten, der sich in Terroristenkreise einschleuste, was nur hohen CIA Kreisen bekannt war.

Der Verlust der Einnahmen dieses Auftrages und der Verlust des Flugzeuges kostete die Montana Austria aber letztlich ihre Existenz. Der Flugbetrieb musste abrupt eingestellt

werden, da nicht einmal die laufenden Kosten gedeckt werden konnten. Der Airlinegründer Stöckl, mittlerweile verstorben, wurde Flugbetriebsleiter bei der Lauda Air.

(vgl. zur Montana Austria: <http://www.austrianwings.info/2011/02/montana-austria-die-vergessene-airline/>, 4. Mai 2012 und PRIGL, MERTENS, 2009, S. 89)

Lauda Air

Niki Lauda, der erfolgreichste Formel 1 Rennfahrer Österreichs, gründete Anfang der 80er Jahre eine Fluggesellschaft. Diese Gründung resultierte neben einem wirtschaftlichen Interesse nach KÜHSCHELM, 2005, S. 228 und 244ff v.a. auf einer technischen Affinität (er dachte sehr bald über den Einsatz gewisser Flugzeugtypen nach, die ihm persönlich gut gefallen haben). Nach einem gescheiterten ersten Anlauf konzentrierte er sich aufgrund einer Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern auf den Charterverkehr mit BAC 1-11 und Boeing 737, ehe er nach der Linienflugkonzession Anfang der 90er Jahre auch in den Langstreckenverkehr nach Südostasien, Nordamerika und Australien einstieg. Auch in diesem Bereich wurden v.a. Fernreiseziele bedient. Da es sich durchwegs um Ziele handeln musste (Bedingung der Konzession), welche die AUA nicht bediente, konnte für diese Ziele mit einem serviceorientierten Produkt (Service is our success) eine gewisse Monopolstellung aufgebaut werden, welche das gleiche Klientel wie bei der Staatsairline ansprach. Bekannt wurde die Zusammenarbeit mit dem Edelcaterer Do&Co, sowie die legere Atmosphäre an Bord durch Uniformen der Flugbegleiterinnen mit Jean und rotem Kapperl, angelehnt an den Airlinegründer, der auch selbst im Unternehmen als Pilot tätig war (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 229).

Im Mai 1991 schlug für die Lauda Air die schwärzeste Stunde, da eine Boeing 767 beim Rückflug aus Bangkok nach einem defekt mit der Schubumkehr abstürzte. Keiner der 223 Insassen hatte eine Überlebenschance. Wenngleich die Unglücksursache auf einen Konstruktionsfehler von Boeing zurückgeführt werden konnte und Lauda von jeglicher Schuld freigesprochen wurde, verhallte jedoch nie eine gewisse Kritik am Verhalten der Lauda Air. Denn ein Problem mit der Schubumkehr war bei der Unglücksmaschine schon bekannt, sollte aber aus Kostengründen nicht gleich, sondern bei der nächsten anstehenden Wartung behoben werden. Rechtlich handelte die Lauda Wartung allerdings nicht falsch, da dieser Defekt aufgrund fehlerhafter Berechnungen des Herstellers als marginal eingestuft wurde. Es wurden seitens Boeing für einen solchen Vorfall die Maße des größeren Nachfolgemodells der 767, der 777, als Berechnungsgrundlage genommen. Für diesen Flugzeugtyp, so wie auch für die meisten anderen Flugzeugtypen, wäre ein solcher Vorfall bei Reisegeschwindigkeit handhabbar gewesen. Bei vielen älteren Flugzeugmodellen war die

Zuschaltung der Schubumkehr sogar ein adäquates Mittel zur Geschwindigkeitsreduktion. Bei der 767 führte eine Zuschaltung, die durch einen Defekt des Bordcomputers automatisch geschah, unweigerlich zum Strömungsabriss (vgl. zu diesem Unglück: <http://www.austrianwings.info/2011/05/der-todesflug-der-mozart/>, 21. Mai 2012).

Nachdem auch eine weitere Lauda Maschine kurz darauf beim Rückflug aus Miami aufgrund eines gerissenen Dichtungsringes in einem Triebwerk notlanden musste (es ging alles gut aus), schienen die Negativschlagzeilen nicht abzureißen. Dennoch schaffte es Lauda lt. KÜHSCHELM, 2005, S. 254 bis 256, sich geschickt als Opfer des übermächtigen amerikanischen Herstellers darzustellen, den er versuchte in den Ermittlungen zu unterstützen.

Nach der Katastrophe zu Beginn der 90er Jahre baute die Lauda Air ihre Verbindungen jedoch weiter aus. Mit der Lufthansa konnte ein Partner geholt werden, der die Lauda v.a. im Aufbau eines europäischen Linienverkehrs unterstützte, um so indirekt in einen Konkurrenzkampf mit der AUA treten zu können (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 228 und 229). Im Langstreckenverkehr wurde die Flotte um moderne Boeing 777 erweitert.

Nachdem sich die AUA schließlich am Beginn des neuen Jahrtausends der Lufthansa in einer strategischen Partnerschaft zuwandte, war die Lauda Partnerschaft mit der LH obsolet. Zurück blieb zwar eine etablierte Fluglinie mit einem guten Serviceprodukt, aber mit einem hohen Schuldenberg durch die Expansion und durch misslungene Währungsspekulationen. Auch ein Sale- und Lease Back Verfahren der Flugzeuge brachte nur kurzfristige finanzielle Erfolge und erhöhte die Ausgabenbelastung für die Zukunft (vgl. dazu KÜHSCHELM, 2005, S. 230f). Durch die Übernahmepolitik der AUA wurde die Fluglinie des Ex-Rennfahrers aber schließlich 2003 in den AUA-Konzern integriert. Niki Lauda konnte sich daraufhin seinem nächsten Airline-Projekt zuwenden, der Fly Niki.

(vgl. zur LAUDA AIR: KÜHSCHELM, 2005, S. 227 – 231 sowie 241 – 257, ab 250 vornehmlich über die Person Lauda; und: PRIGL, MERTENS, 2009, S. 90 – eine kurze Darstellung)

Tyrolean Airways

Diese Fluglinie wurde 1980 von zwei Mitgliedern des Familie Svarowski gegründet. Ziel war es den Standort Innsbruck mit den nächstgelegenen Wirtschaftszentren Wien und Zürich zu verbinden, sodass es für Geschäftsreisende möglich war, diese Städte mit kurzer Reisezeit zu erreichen. Durch die lange Abstinenz der AUA im Inlandsverkehr war eine passende Nachfrage in der Wirtschaftsregion vorhanden. Im Laufe der 80er Jahre baute die Tiroler Fluglinie Verbindungen von allen Bundesländerflughäfen für Geschäftsreisende in die

Bundeshauptstadt aus und begann zunehmend auch die Bundesländer untereinander zu verbinden, indem in Salzburg ein Umsteigehub eingerichtet wurde.

Die Tyrolen konzentrierte in den 90ern ihre Geschäfte v.a. auf die von der AUA lange Zeit vernachlässigten Bundesländerflughäfen. Es wurden auch Verbindungen in europäische Metropolen ab den Ländern angeboten und Bodenabfertigungsdienste an den kleineren Flughäfen übernommen. Um auch Touristen anzusprechen wurden je nach Saison Städteflugarrangements ab den Bundesländerflughäfen ins In- und Ausland angeboten und im Winter Schiurlaubsarrangements aus dem Ausland und Inland nach Innsbruck.

Nachdem die AUA, als Antwort auf die Konkurrenz aus Tirol, nicht in der Lage war, ihre Inlandsdienste wirtschaftlich zu betreiben, jedoch an der Zubringerfunktion solcher Routen für die eigenen Flüge ab Wien interessiert war, wurden 1994 fast 50% der Tiroler Regionalfluggesellschaft übernommen. Der Anteil wurde 1998 auf 100% aufgestockt, wobei das Unternehmen in Tirol (bisweilen) eigenständig bestehen blieb. Neben den Strecken ab den Bundesländern wurden schließlich auch Zubringerflüge und weniger gut frequentierte Strecken ab Wien im Auftrag der AUA bedient. Dafür wurde die Tyrolean ausgebaut und kleinere 50-70-sitzige Jets (CRJ und Fokker 70) angeschafft. Ab 2004 wurden zudem 15 Fokker 100 angeschafft, welche neben europäischen Zielen im wieder auferstandenen Osteruropa-Geschäft weniger ausgelastete Nischenziele bedienen sollten. Die Flugzeuge der Tyrolean wurden wegen einem einheitlichen Markenauftritt in den neuen Farben der AUA lackiert und mit den Titeln „Austrian Arrows“ versehen. Nur kleine Titel „operated by Tyrolean“ geben Auskunft über den Betreiber der Flugzeuge (vgl. dazu: http://www.tyrolean.at/Tyrolean/Profile/OurHistory.aspx?sc_lang=de, 21. Mai 2012).

Durch die Wirtschaftskrise ab 2008 stellte sich heraus, dass diese Expansion für die AUA etwas zu schnell von statten ging, da ein Nachfragerückgang v.a. im Geschäftsreiseverkehr eintrat. Die Tyrolean häufte allerdings nicht wie die AUA einen Schuldenberg an, sondern schrieb z.B. auch 2010 schwarze Zahlen (vgl. <http://www.tt.com/%C3%9Cberblick/Wirtschaft/4336257-6/tyrolean-k%C3%B6nnte-die-aua-retten.csp>, 21. Mai 2012). Dennoch wurde die Flotte ab 2009 umstrukturiert. Ganz in Lufthansa-Manier wurde daher ab 2009 beschlossen, alle 50-Sitzer der Tyrolean Flotte auszumustern (18 Flugzeuge), die „nur“ durch 12 schon ausgelieferte Bombardier Q400 (72 Sitzplätze) ersetzt wurden. Diese größeren Regionalflugzeuge sollten dann die betriebenen Regional- und Zubringerstrecken weniger oft, dafür aber besser ausgelastet bedienen. Zudem können bei größerem Sitzplatzangebot eines sonst identischen Flugzeuges (die Q400 ist die verlängerte Weiterentwicklung der ausgemusterten Dash-8-300) die Sitzplatzkosten gesenkt

werden, um die Gewinnmargen zu erhöhen. (vgl. dazu: <http://www.austrianwings.info/2009/07/aua-setzt-weitere-restrukturierungsschritte/>, 21. Mai 2012). Der dadurch entstehende Personalüberhang machte Teilzeitverträge und einige Kündigungen – gemäß dem Sparpaket bei der AUA durch die LH-Übernahme – unumgänglich (vgl. <http://www.austrianwings.info/2009/11/aua-tochter-170-kundigungen/>, 21. Mai 2012).

Gegenwärtig scheint es so, als ob die Tyrolean eine zentrale Rolle in der Umstrukturierung der AUA spielen wird, da der gesamte Flugbetrieb der zum LH-Konzern gehörenden Gesellschaft von diesem Unternehmen abgewickelt werden soll (siehe S.71 bis 75). Dieser Betriebsübergang wurde bereits beschlossen und soll ab 1. Juli 2012 über die Bühne gehen. Die sog. Scope-Klausel, in der innerhalb der AUA-Gruppe geregelt war, dass die Tyrolean nur Flugzeuge bis 110 Sitzplätzen betreiben durfte (wurde als Gewerkschaftsforderung für den Schutz der AUA Mitarbeiter eingeführt), wurde aufgelöst (vgl. <http://austrianaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/03/30/stichwort-betriebsuebergang-os-wird-zu-vo.html>, und http://www.traveller-online.at/news.html?tx_felogin_pi1%5Bforgot%5D=1&tx_traveller_news%5Bdisplay_uid%5D=8469 21. Mai 2012).

Details dieses Betriebsüberganges werden allerdings noch verhandelt. Fix ist ein einheitlicher Markenauftritt auf den Flugzeugen, was ein Ende der Austrian Arrows Marke bedeutet, unter der die Tyrolean seit 2003 ihre Flüge anbot (vgl. <http://www.austrianwings.info/2012/03/aua-gibt-marke-austrian-arrows-auf/>, 21. Mai 2012). Auch die Verwaltungsstellen des Flugbetriebse dürften von Innsbruck nach Wien wandern. Obwohl sie als Flugbetrieb der AUA und somit als tragender Teil der größten österreichischen Fluggesellschaft weiterexistieren wird, dürfte die Geschichte der Tyrolean in der Form als Tiroler Regionalfluglinie mit dem Betriebsübergang im Juli 2012 ausgeschrieben sein.

Quellen zur Tyrolean (neben den angegebenen Artikeln zur aktuellen Entwicklung: http://www.tyrolean.at/Tyrolean/Profile/OurHistory.aspx?sc_lang=de, KÜHSCHELM, 2005, S. 230f und PRIGL, MERTENS, 2009, S. 90

4.4.3 Unabhängige österreichische Regionalfluggesellschaften

Nachdem die Tyrolean mit ihrem Regionalflugkonzept Erfolg feierte, gab es zahlreiche Gesellschaften, die in den 80er Jahren bis heute versuchten, ebenso auf diesen Zug aufzuspringen, um mehr oder weniger erfolgreich eigenständig oder als Zubringer größerer Gesellschaften zu fungieren.

Anmerkung: auch in den 70er Jahren richteten einige Bedarfsflugdienste oftmals kurzzeitig Linienverbindungen v.a. innerhalb Österreichs ein, da die AUA dieses Segment nicht bediente und somit eine private Bedienung möglich war. So gab es z.B. auf der Strecke Innsbruck-Wien zu Beginn der 70er Jahre mit der „Viennair“ eine Bedarfsfluggesellschaft, die kurzfristig Liniendienste angeboten hat (siehe: <http://www.austriaviation.net/phpBB3/viewtopic.php?f=11&t=1905&view=next>, 21. Mai 2012), deren Fluggerät aber durch einen Absturz in den Inn vernichtet wurde, wobei 7 Menschen ums Leben kamen (vgl. <http://www.baaa-acro.com/Immatriculations/OE%20-%20Autriche.htm>, 21. Mai 2012). Auch später gab es noch einige nicht sehr erfolgsverwöhnte Gesellschaften, die oftmals nur für eine Saison im Linienbetrieb abheben konnten. Beispiele sind die Air Salzburg Mitte der 90er Jahre, dessen Linienambitionen nach einigen Charterketten wieder eingestellt wurden und Austrojet 2007, deren Linie nach Banja Luka auch nach wenigen Monaten wieder von den Flugplänen verschwand (<http://www.wirtschaftsblatt.at/archiv/unternehmen/air-salzburg-vom-flugtaxi-zur-fluglinie-211386/index.do> und <http://www.austrianwings.info/2008/10/austrojet-stellt-linienfluege-ein/>, 21. Mai 2012).

Ich möchte mich in den Darstellungen aber v.a. auf solche Gesellschaften berufen, die es über einen Zeitraum von mehreren Jahren gegeben hat bzw. auch noch heute gibt – also solche Gesellschaften, welche das Konzept der Tyrolean tatsächlich kopieren haben können:

Rheintalflug

Diese Gesellschaft ging aus einem Dornbirner Flugtaxiunternehmen von Rolf Seewald und Renate Moser hervor. Vom Regionalflughafen St.Gallen-Altenrhein wurde die Bodenseeregion mehrmals täglich mit Wien verbunden, ohne dass für die Geschäftsreisenden eine Anreise über Zürich nötig war. Neben Geschäftsreisenden wurden diese Verbindungen auch von Politikern für ihre Dienstreisen benutzt - 1989 stürzte ein Flugzeug dieser Fluggesellschaft beim Landeanflug in den Bodensee, 11 Insassen kamen dabei ums Leben, so auch der damalige Finanzminister Dallinger (vgl. <http://www.baaa-acro.com/Immatriculations/OE%20-%20Autriche.htm> und <http://de-de.facebook.com/pages/Rheintalflug/112221335456346?sk=wiki>, 21. Mai 2012).

In den beginnenden 90er Jahren übernahm die Rheintalflug in Konkurrenz zur Tyrolean im Auftrag der Austrian Airlines den gesamten Inlandsflug - Zubringerdienst nach Wien. Es wurde dafür zunächst eine Dash 8-100 angeschafft (vgl. KEIMEL, 1998, S. 41f). Nach der Übernahme der Tyrolean durch die AUA fiel dieses Geschäft ab 1994 weg. Deshalb wurde eine Integration in das Team Lufthansa angestrebt. Im Auftrag der LH wurde die Bodenseeregion neben Wien auch mit deutschen Zentren verbunden und brachte neben Geschäftsreisenden auch Umsteigepassagiere zu den Flughäfen der Lufthansa. Mit Beginn des 21. Jahrhunderts wurde das Team Lufthansa allerdings aufgelöst.

Rheintalflug konzentrierte sich nun vornehmlich auf den Ausbau der Wienstrecke, die mit neu angeschafften kleinen Jets (Embraer 145) zeitlich gestrafft wurde. Am Höhepunkt um 2000 wurde Wien 17-mal wöchentlich bedient, was auch die Aufmerksamkeit der AUA auf sich zog. Diese wollte von diesen Flugverbindungen profitieren, indem sie die Einnahmen daraus möglichst selbst behalten und die Auslastung mit Transferpassagieren steigern wollte. Daher wurde die Rheintalflug 2001 von der AUA schrittweise in die Austrian Airlines Group integriert. Zwei Jahre darauf wurde die Marke Reinthalflug aufgelöst, deren Flugzeuge verkauft und ganz in die Tyrolen bzw. deren Marke Austrian Arrows integriert.

(vgl. zur Geschichte der Rheintalflug, neben gekennzeichneten Quellen: <http://members.aon.at/airlines/airlines/RTF.pdf>, 22. Mai 2012, http://www.tyrolean.at/Tyrolean/Profile/OurHistory.aspx?sc_lang=de, 21. Mai 2012 und PRIGL, MERTENS, 2009, S. 89)

Air Alps

Ab 1998 wollte diese Gesellschaft mit kleinen Dornier 328 (31 Sitze) Bundesländerflughäfen unter der Marke KLM Alps mit dem Umsteigehub der KLM, Amsterdam-Schiphol, verbinden. Da die Auslastung jedoch nicht zufriedenstellend war, beschränkte man sich für etliche Jahre auf eine Zusammenarbeit mit der Alitalia, um die Südtiroler Landeshauptstadt Bozen, sowie Parma mit Rom zu verbinden. Nach finanziellen Schwierigkeiten wurde die Air Alps von einer anderen Regionalgesellschaft, der Welcome Air, übernommen (vgl. <http://austriaviation.net/submenu/airlineinfo/air-alps.html>, 4. Juni 2012). Nach einer Aussetzung der Rom Strecke nach neuerlichen finanziellen Schwierigkeiten im Winter 2012 (siehe: <http://austriaviation.net/de/news-regional/news-detail/datum/2012/01/27/air-alps-kommt-nicht-aus-den-schlagzeilen.html>, 4. Juni 2012), konnte diese nun wieder in Zusammenarbeit mit der Alitalia übernommen werden (vgl. <http://www.airalps.at/company.html>, 12. Juni 2012).

Durch die derzeitige Umstrukturierung der AUA werden ab Wien einige Flugzeuge der Tyrolean benötigt, weshalb die auslastungsschwache Zubringerstrecke Linz-Wien außerhalb der Tagesrandflüge an die Air Alps vergeben wurde (<http://ooe.orf.at/news/stories/2526518/>, 12. Juni 2012). Gerüchteweise soll diese Strecke einen Probetrieb darstellen, da die AUA plant, auslastungsschwache Inlandsstrecken aus Kostengründen an die Air Alps/Welcome Air auszulagern, um die angestrebte Stärkung des Kernmarktes Österreichs (vgl. Press Release Austrian Airlines, 04.2012) zu erreichen. Dafür wird die Anzahl der Rotationen erhöht, um für zahlungsbereite Geschäftsreisende von den Flugzeiten her attraktiver zu werden – wie dies auch bei der Linz Strecke (bis zu 5mal täglich) der Fall ist. Im Sommer 2012 sollen nun auch Klagenfurt und Graz auf ähnliche Art und Weise mit dem AUA-Hub verbunden werden (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/06/11/aua-braucht-im-sommer-unterstuetzung.html>, 12. Juni 2012). Wenn die Tyrolean, die ehemalige AUA Regional Filiale, nun den gesamten Flugbetrieb des Carriers übernimmt, so kann es sein, dass die Air Alps/Welcome Air als neuer Regionalpartner aufgebaut wird.

Welcome Air

Diese Regionalgesellschaft wollte v.a. vom Liniengeschäft im Winter mit niederländischen Urlaubern profitieren, was nicht nach Wunsch gelang (vgl. <http://austriaviation.net/submenu/airlineinfo/welcome-air.html>, 21. Mai 2012). Nachdem man sich auf Charter- und VIP-Sondercharter Aufträge konzentrierte (z.B. für den Papst – siehe: <http://tirv1.orf.at/stories/48005>, 21. Mai 2012), übernahm diese Gesellschaft die Tyrol Air Ambulance, um neben den Ambulanzjets mit ihren Dornier Turboprops v.a. im Winter verunglückte Urlauber aus Innsbruck in ihre meist niederländische Heimat auszufliegen (vgl. http://www.taa.at/index.php?option=com_content&view=article&id=78&Itemid=83&lang=de, 21. Mai 2012). – Für Versicherungsgesellschaften ist geflogener Heimtransport von vielen Verletzten („Gipsbomber“) wirtschaftlicher als lange Einzeltransporte mit Rettungswägen, die auch mit hohen Fahrt- und Personalkosten verbunden wären. – Siehe dazu folgenden Bericht: <http://austriaviation.net/feature-liste/featuredetail/datum/2007/09/17/gipsbomber.html>, 21. Mai 2012

Gemeinsam mit der übernommenen Air Alps und einem Schweizer Investor wurde 2009 die Welcome Air Gruppe gegründet (<http://austriaviation.net/submenu/airlineinfo/welcome-air.html>, 21. Mai 2012). Ihr steht nach einigen Wechseln mit Manfred Helldoppler seit 2010 der ehemalige GF der Tyrolean vor (siehe: <http://www.austrianwings.info/2010/06/manfred-helldoppler-verstarkt-welcome-air-management/>, 21. Mai 2012). Dies könnte die guten

Kontakte mit der AUA erklären, da mittlerweile drei Inlandsrouten an die Tiroler Regionalfloglinie bzw. dessen Partner Air Alps ausgelagert wurden (siehe oben).

Inter Sky

Nach dem Verkauf der Rheintalflug suchte Renate Moser ein neues Betätigungsfeld und gründete die Inter Sky, welche dem aviatischen Zeitgeist entsprechend als Low-Cost Airline konzipiert wurde. Nach einigen Verbindungen zwischen Bern und deutschen Städten und Wien verlagerte man das Geschäft nach Friedrichshafen, um die Bodenseeregion wieder mit Wien zu verbinden und zudem von Friedrichshafen aus Verbindungen nach Norddeutschland anzubieten (Düsseldorf, Hamburg, Berlin). Lange Zeit konnte diese Linie – untypisch für Fluglinien – ohne Fremdkapital nur mit den eingeflogenen Gewinnen wachsen, ehe aufgrund der Konkurrenzsituation (neue Verbindungen ab Altenrhein nach Wien, Air Berlin Flüge ab Friedrichshafen) letztes Jahr ein Flugzeug verkauft werden musste. Der bekannte deutsche Airline Gründer und Investor Hans Rudolf Whörl (z.B. LTU, DBA) kaufte sich mit seiner „Intro Aviation“ in die Vorarlberger Gesellschaft ein. Die Linie soll nun wieder wachsen und aufgrund der Low-Cost Konkurrenz eine Linie für Geschäftsreisende werden.

Quellen: <http://www.intersky.biz/de/Ueber-uns/Philosophie/page24685.html>,
<http://www.austrianwings.info/2010/04/intersky-nicht-euphorisch-aber-optimistisch-fur-2010/>, <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2010/06/01/interview-mit-claus-bernatzik-intersky.html>, <http://www.intersky.biz/de/Ueber-uns/News/page24611.html?newsid=1064&newsrefid=24487&row=0&newsrefaddcoid&nafrom&nato>, http://www.gprconsult.de/files/pa_intersky_10geburtstag.pdf und <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/05/21/intro-neuer-partner-von-intersky.html>, jeweils am 21. Mai 2012 aufgerufen.

Styrian Spirit / Robin Hood

Gerhard Pommer versuchte mit steirischen Investoren im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrtausend bereits einige Male, mit Regionalairlines an den Start zu gehen, wobei nur zwei seiner Projekte für einen Zeitraum von einigen Jahren abhoben.

Mit der Styrian Spirit sollte ab 2003 zunächst Graz und schließlich auch Salzburg und Linz mit Zürich als Zubringer für die Swiss mit Canadair-Regionaljets verbunden werden. Zusätzlich wurden noch Verbindungen nach Frankfurt und Düsseldorf für Geschäftsreisende als direkte Konkurrenz für bestehende LH-Verbindungen eröffnet. Die Auslastung aller Verbindungen war jedoch – ausgenommen einiger Charteraufträge - nicht zufriedenstellend, weshalb die Fluglinie nach Namensschaffungen Salzburg Spirit und Slovenian Spirit (nach

Aufnahme von Verbindungen ab Laibach nach Wien und Zürich) 2006 Insolvenz anmelden musste. (dazu: <http://austriaviation.net/fileadmin/html/featureofficestyrian.htm> und <http://stmv1.orf.at/stories/98193>, 22. Mai 2012)

2007 startete Pommer nach einem nie abgehobenen Projekten namens „Clevair“ und „Smartline“, die „Robin Hood“, bei der zu zwei Drittel die Eikon Transport Solutions beteiligt war, um ein neues elektronisches Boarding System zu testen (zu dem es allerdings nie kam). Diese Linie wurde kleiner aufgezogen, denn es wurden lediglich Graz und Zürich, sowie gelegentlich Linz und Zürich mit zwei kleinen Saab 340 (33 Sitze) verbunden. Nach zwei Jahren musste aber auch dieses Projekt Insolvenz anmelden. Gerüchteweise soll Pommer, der rechtzeitig als Investor aus der Robin Hood ausstieg, bereits ein nächstes Airlineprojekt namens „Greenair“ in Planung haben.

Dazu: http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/546470/Konkurs_Robin-Hood-in-Turbulenzen, http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/128472/Clevair_Neusteirische-Fluggesellschaft, <http://www.kleinezeitung.at/nachrichten/wirtschaft/2795852/bei-robin-hood-fliegen-hackl-n.story>, <http://www.tip-online.at/news/17822/robin-hood-graz-zuerich-nonstop/>, <http://austriaviation.net/features-extern/robin-hood.html> und <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2011/07/04/georg-pommer-startet-gruenes-projekt.html>, 22. Mai 2012

Peoples Viennaline

Nach dem Kauf der Rheintalflug durch die AUA hatte diese ein Monopol nicht nur auf diese Strecke, sondern war auch die einzige Fluglinie, die den Airport St. Gallen Altenrhein (Markenname: „Peoples Business Airport“) neben Businessjets bediente. Nachdem die AUA lange Zeit eine Hochpreispolitik für diese Strecke verfolgte und zudem einige Verbindungen zugunsten eines größeren Fluggerätes strich, witterte der CEO des kleinen Flughafens die Chance, eine eigene Linie aufzubauen. Seit 2011 verbindet die Peoples Viennaline drei mal täglich Wien mit einer 70-sitzigen Embraer 170 in einem harten Konkurrenzkampf mit der AUA. Während die AUA die Preise reduzierte, versucht die neue Linie mit anderen Services wie Shuttledienste v.a. Geschäftskunden anzuziehen und drohte der AUA mehrmals ihr die Landrechte in Altenrhein zu canceln.

Siehe: <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/645574/Neue-Fluglinie-fuer-Vorarlberger>, <http://www.austrianwings.info/2012/06/interview-mit-peoples-ceo-armin-uternaehrer/>, <http://www.austrianwings.info/2011/02/peoples-viennaline-eroffnet-den-verkauf-im-internet/> und <http://www.austrianwings.info/2012/01/peoples-viennaline-meldet-knapp-50ige-auslastung/>, 22. Mai 2012

4.4.4 Österreichs Leisure-Carrier

Wenngleich die Lauda Air, die AUA und nunmehr Fly Niki die Charterdestinationen ab Österreich mehrheitlich bedienen/bedienten, so stellt dieses Geschäft für die genannten Gesellschaften nur einen Teil ihrer Einnahmen dar, da vornehmlich Linienflüge angeboten werden. In jüngster Vergangenheit gab es lediglich einen reinen Leisure-Carrier in Österreich, der allerdings nur kurzzeitig existierte.

LTU Austria/ Flynext

Diese Linie war für drei Jahre in Österreich aktiv und führte im Auftrag der Rewe-Austria, die zunächst Alleineigentümer war, Charterdienste in Urlaubsregionen durch. Letztlich wurde die Gesellschaft aber aufgrund des Wachstums der Fly Niki eingestellt, da Rewe ein Betrieb einer eigenen Fluglinie aufgrund der geringen Kostenstruktur bei Niki zu hoch waren, die Flugzeuge gingen 2008 zu Air Berlin.

Die LTU Austria war Österreichs einziger reiner Leisure-Carrier, d.h. sie bot Flüge lediglich im Charter für Reisegesellschaften an. Alle anderen im Chartergeschäft tätigen Gesellschaften wie dzt. Fly Niki und AUA mit der Marke Lauda Air betreiben dieses saisonabhängige Geschäft nur als Ergänzung.

Siehe dazu: <http://www.austrianwings.info/2011/06/airbus-a319-von-flynext-hebt-erstmalig-ab/>, http://de.wikipedia.org/wiki/LTU_Austria, 24. Mai 2012

4.4.5 Österreichs Low-Cost-Carrier

Gemäß dem Trend in der europäischen Flugverkehrswirtschaft ab 2000 bildeten sich auch in Österreich Low-Cost-Gesellschaften, wobei erstere in Österreich operierte und sich letztlich Fly Niki mit ihrer Partnerschaft mit dem deutschen Low-Cost-Marktführer Air Berlin als größter gegenwärtiger Konkurrent der AUA etablieren sollte.

Sky Europe war eigentlich eine slowakische Billigairline, die anfänglich (2001) mit Hilfe von Strukturfonds der EU mitgegründet wurde, jedoch mit österreichischer Aktienbeteiligung. Nachdem in den ersten Jahren mit einer kleinen Flotte ab Bratislava und schließlich ab Warschau operiert wurde, erfolgte ab 2005 eine Expansion ab Wien, das zum Hauptstandort des Unternehmens wurde. Als sich die finanzielle Lage nicht zuletzt wegen der Finanzkrise zuspitzte (Sky Europe war seit ihres Bestehens verschuldet), konnte auch der Verkauf der Mehrheitsanteile an einen Hedgefond 2009 einer Insolvenz nicht mehr entgegen wirken. Nachdem der Leasinggeber der Flugzeuge GECAS die Verträge aufkündigte, musste der

Flugbetrieb schließlich im August 2009 eingestellt werden, nachdem die Flughafengebühren nicht mehr bezahlt werden konnten.

Siehe dazu: <http://de.wikipedia.org/wiki/SkyEurope>, <http://derstandard.at/1246543458369/Focus-Equity-stellt-165-Millionen-in-Aussicht> und <http://www.austrianwings.info/2011/01/skyeurope-konkurs-forderungen-in-millionenhohe-abgelehnt/#more-19181> (dort weitere Links), 23. Mai 2012.

Fly Niki

Nachdem Niki Lauda seine Lauda Air an die AUA veräußerte, fand er mit Fly Niki ein neues Betätigungsfeld. Dafür übernahm er die Strukturen der Aero Lloyd Austria, deren deutsche Mutter 2003 in den Konkurs schlitterte. Lauda sprang auf den Zug der Zeit auf und baute die neue Gesellschaft einerseits in Lauda Manier als Ferienfluglinie, und auf der anderen Seite als Low-Cost-Carrier (LCC) auf, indem er von Wien aus Städteverbindungen anbot (City Shuttle). Nachdem die zweite österreichische Low-Cost Airline „Sky Europe“ nach kurzer Zeit mit ihrem Europnetz in Konkurs ging, sah Lauda seine Chancen auf diesen Markt und expandierte mit seiner Fluglinie innerhalb von 6 Jahren von zwei auf 21 Flugzeuge der Typen A 320/321 und Embraer 190; zwei A319 wurden wieder verkauft (vgl. http://www.flyniki.com/niki/about_us.php?LANG=deu&name=aboutus#anker3,24 und <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/02/24/niki-interview-mit-otmar-lenz.html>), 23. Mai 2012). Wie bereits bei seiner ersten Gesellschaft legte Lauda hohen Wert auf eine auffällige Lackierung (silbernes Flugzeug mit Fliege) und ausgeprägten Service – auch für einen LCC (Slogan: The Passenger comes first). So gab es z.B., für einen LCC unüblich, mindestens zwei Gratisgetränkerrunden und auf längeren Flügen ein vollwertiges Menü, wieder von Do&Co. Auch die Inszenierung des Airlinegründers selbst als Werbefigur hegt Vergleiche zur Lauda Air (siehe: http://www.flyniki.com/niki/niki_lauda.php?LANG=deu&name=nikilauda, 23. Mai 2012)

Ganz im Stile von Lauda wagte er die Expansion seiner Airline nicht alleine, sondern holte sich zunächst die Air Berlin als Partner mit einer geringen Beteiligung an Bord. Der deutsche LCC hatte Interesse am österreichischen Markt und Lauda konnte bei seiner Expansion Synergien nutzen (gemeinsame Flugplanung, gemeinsamer Flugzeugkauf, Verwaltung...). Es war dies europaweit die erste Beteiligung einer Low-Cost-Gesellschaft an einer anderen. Daneben werden bei dieser Fluglinie durch die Personalbeschaffung über eine Leasing-Firma (Labour Pool) Kosten gespart, was Lauda wegen der niedrigen Einstiegsgehälter v.a. bei Flugbegleiterin nicht nur positives Feedback bringt (siehe: <http://austriaviation.net/im-focus/im-focus-detail/datum/2012/02/01/harte-landung-der-traum-vom-fliegen.html>), 24. Mai

2012). Neben dem Linien- und Chartergeschäft lukriert diese Linie auch Geschäfte aus dem Weiterverkauf von Airbus-Neuflugzeugen. Stark rabattierte Flugzeuge werden mit Air Berlin als Großbestellungen übernommen. Anschließend werden die Flugzeuge, die kurz in Österreich registriert werden, direkt mit einer hohen Gewinnmarge an einen neuen Eigner überstellt, der die Maschinen aber dennoch um einen niedrigeren Preis als bei einer Einzelbestellung bei Airbus übernehmen kann (siehe dazu: <http://www.austrianwings.info/2012/02/neuer-niki-airbus-gleich-weiterverkauft/>, 24. Mai 2012). Dieses „Geschäftsmodell“ wurde letztlich von der deutschen Airline Mutter übernommen (siehe: <http://www.airliners.de/wirtschaft/bestellungenundauslieferungen/air-berlin-verzoegert-flugzeuglieferungen/25531>, 24. Mai 2012).

Durch eine niedrige Kostenstruktur, der Fremdvergabe der Bodenabfertigung und einem Großteil der Verwaltung und die Auslagerung des Personals in eine Leasingfirma und nicht zuletzt durch Flugzeugverkäufe konnte Fly Niki bisher jährlich positive Bilanzen vorweisen, die es eigenständig – wie Kritiker meinen – nicht gegeben hätte ([http://www.industriemagazin.net/home/artikel/Dramatischer Sparkurs/Fly Niki bei Air Berlin vollkonsolidiert/aid/7756/p/2?analytics_from=pages](http://www.industriemagazin.net/home/artikel/Dramatischer_Sparkurs/Fly_Niki_bei_Air_Berlin_vollkonsolidiert/aid/7756/p/2?analytics_from=pages), 24. Mai 2012). Ein Indiz dafür sind auch Aussagen bezüglich der ersten Beteiligung von Air Berlin an Fly Niki, bei der über den Kaufpreis Stillschweigen vereinbart wurde. Einige Aussagen des damaligen Air Berlin CEO legen den Verdacht nahe, die Übernahme sei gegen eine „gratis“ Verwaltungsauslagerung geschehen, die letztlich die Gewinne von Niki ermöglichte (<http://abw.diemucha.at/index.php/ueber-uns/612-air-berlin-stockt-bei-airline-flyniki-auf>, 24. Mai 2012). Letztendlich war aber durch die Kooperation sicherlich eine Steigerung der Auslastung möglich, da die Buchungen ins Vertriebssystem der Air Berlin integriert wurden. Die Anteile der Air Berlin (AB) wurden zudem bis Herbst 2011 zunächst auf 49% und schließlich auf 100% erhöht, sodass die Berliner Fluglinie ganz von den Zahlen der österreichischen Fluglinie profitieren kann. Lauda übergab nach einigen Jahren auch seine zweite Fluglinie mit einem satten persönlichen Gewinn. Derzeit wird die österreichische Linie in AB-Manier integriert. Zunächst werden alle Flugzeuge in AB Farben lackiert und nur neben dem vorderen Einstieg mit Niki-Logo geziert. Diese Vorgangsweise legte AB bereits bei den übernommenen LTU und der Belair an den Tag, ehe auch diese Flugzeuge ganz in der AB Erscheinung aufgingen (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/05/07/niki-was-wird-aus-embraer-jets.html>, 25. Mai 2012). Niki stellt nunmehr einen Drehkreuzcarrier von Air Berlin dar, der Deutschland mit Umstieg in Wien mit Zielen im Osten verbinden soll (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail->

mainnews/datum/2012/05/07/air-berlin-will-wien-staerken.html, 25. Mai 2012). – Niki bekommt somit denselben Schwerpunkt im LCC-Bereich, den sich die AUA im Premiumsegment zuschreibt. Ein erstes Indiz für eine höhere Transferpassagieranzahl könnte ein Auslastungsplus im ersten Quartal dieses Jahres sein (vgl. <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/05/07/niki-mit-kraeftigem-auslastungsplus.html>, 12. Juni 2012).

Nach der Übernahme der AUA durch die LH und der Fly Niki durch die AB sind die beiden größten Fluglinien Österreichs mittlerweile fest in deutscher Hand.

Die Struktur der österreichischen Fluggesellschaften entspricht somit weitgehend jener in vielen anderen kleineren Ländern. Neben einem privatisierten ehemaligen Nationalcarrier gibt es als schärfsten Konkurrent eine Low-Cost-Gesellschaft, die auch im Chartergeschäft marktführend ist. Zudem gibt es neben einer Reihe kleiner Regionalgesellschaften, deren Zusammensetzung regelmäßig wechselt, einen an die Mainline AUA angeschlossenen Regional Carrier, welcher Zubringerstrecken und wenig ausgelastete Strecken mit geringen Betriebskosten betreiben kann. Diese Konstellation zwischen AUA und Tyrolean ist ebenso in der Schweiz zwischen Swiss und Swiss European bzw. in Deutschland zwischen Lufthansa und Lufthansa Cityline feststellbar, ebenso die Konkurrenzsituation mit den LCC, wenngleich die Situation, dass die beiden größten deutschen Fluggesellschaften auch alle Anteile der beiden größten österreichischen Fluggesellschaften halten – und so ihren Konkurrenzkampf letztendlich über die Grenzen hin ausgeweitet haben - ist dennoch ein Unikat.

5. Die wirtschaftliche Entwicklung der Flugreise ab 1970

Der Flugverkehr entwickelte sich in seiner Geschichte kontinuierlich vom elitären Luxusreisemittel zu einem als selbstverständlich erscheinenden Transportmittel der Wohlstandsgesellschaft in Zeiten einer wachsenden Globalisierung.

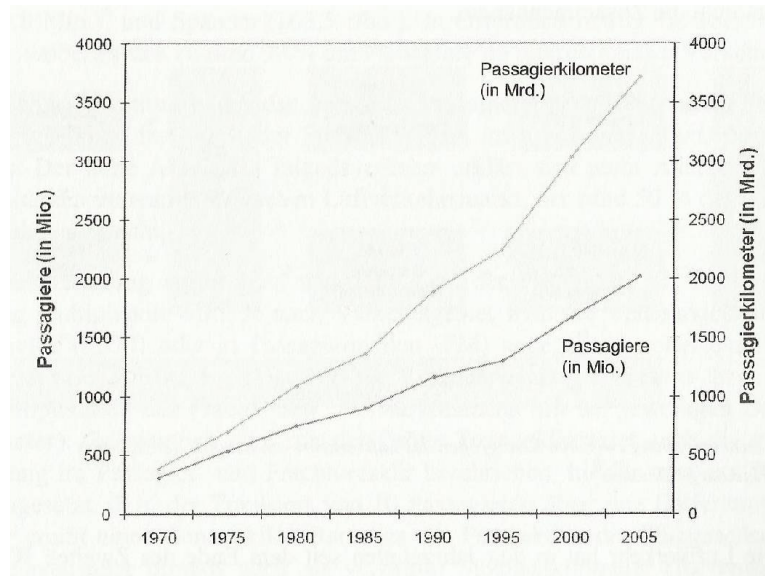
Anhand verschiedener Grafiken, Kennzahlen und Beispielen aus dem internationalen und regionalen Luftverkehrssystem soll auf den folgenden Seiten ein Überblick über den Wachstumsmarkt Luftfahrt gewonnen werden. Kaum ein anderer Markt zeigte in einer so kurzen Zeit ein derart rasantes Wachstum, das nach Prognosen verschiedenster Stellen noch lange nicht beendet sein soll. Dieses Wachstum ist allerdings v.a. auf die Wohlstandszentren dieser Welt beschränkt.

Kaum ein anderer Markt reagiert so sensibel auf Krisen wie jener der Avionik. Prognostizierte Wachstumsraten können durch kleinste Veränderungen in der Weltwirtschaft schnell zunichte gemacht werden. Zu guter Letzt soll auch der Frage nach den Grenzen des Wachstums nachgegangen werden, das eventuell eine Verschiebung des weltweiten Wachstums mit sich bringen könnte.

5.1 Der Luftverkehr als unaufhaltsamer Wachstumsmarkt?

Wie in der Einleitung zu diesem Kapitel bereits beschrieben wurde ist, so kann man seit der Etablierung des Luftverkehrs als weltweiter Wirtschaftsfaktor eine stete Steigerung der Nachfrage und somit der Kapazitäten beobachten. Diese Entwicklung ist allerdings bedingt durch unterschiedliche Krisen nicht vollständig linear von Statten gegangen. Folgende Grafik verdeutlicht den „Aufwärtstrend“ der Luftfahrt als Wirtschaftsbereich von 1970 bis 2005:

Abb. 3: Entwicklung des weltweiten Linienverkehrs in Passagierzahlen und Passagierkilometer:



Quelle der Grafik: Sterzenbach, Conrady und Fichert, 2009, S. 10; Datenquelle: ICAO

Im Jahre 1970 wurden weltweit ca. 300 Millionen Passagiere mit den Fluglinien der Welt befördert. Dieses Jahr stellt allerdings nicht den Beginn der Entwicklungsgeschichte der Flugreise dar, denn schon von 1960 auf 1970 haben sich die Beförderungszahlen verdreifacht (106 Mio. Passagiere 1960). Ein ähnlicher Trend galt auch für die siebziger Jahre, denn auch hier wurden 1980 in etwa doppelt so viele Passagiere weltweit befördert, wie 10 Jahre zuvor. Obwohl das Wachstum kontinuierlich weiterging, waren die Wachstumsraten in den beginnenden achtziger und neunziger Jahren jeweils leicht abgeflacht, da die Krisenanfälligkeit der Luftfahrtbranche durch die Ölkrise und den Golfkrieg aufgezeigt wurde. In den jeweiligen Krisenjahren war sogar jeweils ein leichter Nachfragerückgang zum jeweiligen Vorjahr zu beobachten (vgl. POMPL, 1998, S. 2).

Seit Beginn des neuen Jahrtausends nahm die Wachstumsrate zu, obwohl in einer Detailansicht eine leichte Stagnation zwischen 2001 und 2002 bedingt durch die Terroranschläge in New York festgestellt werden kann – dazu später mehr. Im Jahr 2010 (in der Grafik nicht mehr berücksichtigt) traten in etwa 2,5 Milliarden Menschen eine Reise mit einem Flugzeug an (IACO Annual Report auf the Council 2010, Appendix 1). Die Zahlen von 1970 haben sich daher innerhalb von 30 Jahren fast versiebenfacht (!), was die Stellung des Flugverkehrs in einer globalisierten Verkehrswirtschaft mehr als verdeutlicht. Vor allem die Marktkonzepte von Low Cost Carriern (LCC) sind v.a. in Europa für den Wachstumsanstieg im jetzigen Jahrtausend verantwortlich.

Im direkten Vergleich dazu ist in dieser Grafik auch die Streckenlänge berücksichtigt, welche die Passagiere in diesen Jahren aufsummiert zurücklegten. Das Streckenwachstum pro Passagier übersteigt das reine Wachstum der Passagierzahlen deutlich, da die zurückgelegten Wege immer weiter werden. Das ist einerseits auf eine gesteigerte Häufigkeit der Flugreise und auf weitere Flugdistanzen zurückzuführen. Wurden 1970 von einer überschaubaren Anzahl an Passagieren durchschnittlich Flugreisen von unter 500 km zurückgelegt, haben sich die Weiten bis 1980 im Durchschnitt auf 1.450 km erhöht (vgl. STERZENBACH, 2009, S. 10). Gründe dafür sind ein permanenter Einkommensanstieg in den Wohlstandsgesellschaften dieser Erde – also v.a. in den USA und Europa (vgl. POMPL, 1998, S. 150ff) – und die technische Weiterentwicklung der Flugzeuge, die weitere Distanzen ermöglichten. In den 70er Jahren etablierte sich durch passende Flugzeugmodelle ein Langstreckenverkehr zwischen den Kontinenten, dessen Preis aufgrund großer Sitzplatzkapazitäten verhältnismäßig zu den steigenden Einkommen reduziert werden konnte (vgl. KÜHSCHLM, 2005, S. 226). War der Flugverkehr mindestens bis in die 70er Jahre kontinental geprägt (hier v.a. durch Inlandsverbindungen in den USA, die bis Ende der 80er Jahre den internationalen Verkehr zahlenmäßig überwogen haben! – siehe POMPL, 1998, S. 3), entwickelte sich das Flugzeug gemäß den Zahlen erst mit den 80er Jahren zu einem globalen Verkehrsmittel. Im neuen Jahrtausend haben sich die Passagierkilometer zwischen 2001 und 2010 fast verdoppelt (!). Auch die durchschnittliche Auslastung ist in diesem Zeitraum von 60% auf fast 80% gestiegen (vgl. ICAO Annual Report of the Council, 2010, Appendix 1), was ein weiteres Indiz für eine neuerliche Wachstumssteigerung ist.

Wenn hier von Wohlstandsgesellschaften gesprochen wird, die für einen Anstieg der Flugnachfrage verantwortlich sind, so sei nochmals erwähnt, dass hier mit Nordamerika, Europa und zum Teil Asien die nördl. Hemisphäre als Wachstumspol der Flugreise gemeint ist. In Südamerika wurden 2006 nur etwas mehr als 4% der weltweit angebotenen Passagierkilometer zurückgelegt, in Afrika nur etwas mehr als 1% (!) – vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 12.

5.1.1 Bedeutung der Flugreise zum privaten Reisezweck für das Wachstum

Ein Grund für den Passagier- und Passagierkilometeranstieg ist die zunehmende Bedeutung des Flugzeuges für die Reisewecke. Bis in die siebziger Jahre war der Flugverkehr v.a. ein Reisemittel für Geschäftsreisende, während ab den 80er Jahren das Flugzeug zunehmend für touristische Zwecke genutzt wurde. Auch dies ist ein Indiz für eine zunehmende Wohlstandsgesellschaft mit steigenden Nettoeinkommen (vgl. POMPL, 1998, S. 1). Die

Auslandsreise ergänzte oder verdrängte zunehmend die Inlandsreise. Das Flugzeug wurde in den Angeboten der Reiseveranstalter zunehmend zu einem bedeutenden Verkehrsmittel zur Erreichung von Reisedestination (die tlw. extra aus dem Boden gestampft wurden).

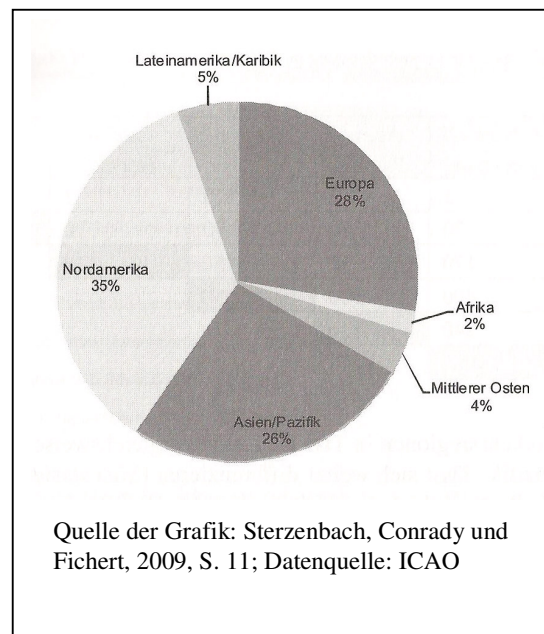
In Österreich wurden 1969 rund 8% der Fernreisen mit dem Flugzeug unternommen, 1999 waren es bereits 46% (KÜHSCHELM, 2005, S. 226), was insgesamt den Trend in Europa widerspiegelte. In den USA dominierte hingegen aufgrund des Flächenstaates v.a. die Inlandsreise, die mit dem Flugzeug unternommen wurde. Aufgrund einer niedrigen Preisgestaltung und eines ausgebauten Liniennetzes wurde dieses auch von Urlaubern genutzt, während sich in Europa der Wirtschaftsbereich des Charterflugverkehrs etablierte. Mitte der 90er waren bereits 50% aller weltweiten Flugreisenden Nutzer eines Charterfluges in Urlaubsdestinationen, wobei 60% der weltweiten Passagierkilometer des Charterflugverkehrs auf innereuropäische Charterrouten entfielen (vgl. POMPL, 1998, S. 3).

5.1.2 Bedeutung der Luftfracht für das Wachstum

Der Anteil an transportierter Fracht nimmt ebenfalls stetig zu, jedoch in einem viel geringeren Maße als die Passagierzahlen. Gemessen an den Beförderungskilometern nahm der Anteil der Fracht von 1965 bis 1996 insgesamt „nur“ um ca. 7 Prozentpunkte von 21% auf 28% zu, wobei sich der Anteil des Posttransports halbierte. Für das wirtschaftliche Wachstum des Flugverkehrs spielt der Frachtbereich, obwohl es etliche auf Luftfracht spezialisierte Unternehmen gibt, eher eine untergeordnete Rolle. Fracht und Post machen zwar nahezu ein Drittel der Produktionsleistung der Liniengesellschaften aus, sind aber nur für ca. 15% der Umsätze verantwortlich (vgl. POMPL, 1998, S. 3).

5.1.3 Verteilung des Passagieraufkommens nach Erdteilen

Abb. 4: Verteilung des Passagieraufkommens nach Kontinenten 2007



In der Grafik linker Hand sieht man die Verteilung der Passagierzahlen auf die Erdteile zum Stichjahr 2007 nach Herkunft der Fluglinien. In dieser Grafik wird ersichtlich, dass neben den traditionellen Luftfahrtmärkten USA, gefolgt von Europa, der asiatisch-pazifische Raum immer mehr zu einem bedeutenden Mitspieler wird und dass Lateinamerika und Afrika von der Entwicklung der weltweiten Luftfahrt nur marginal profitieren. Die rasante Entwicklung des asiatischen Raumes im

Luftverkehrsbereich ist im 21. Jahrhundert anzusiedeln. Auf die Wachstumsraten in diesem Erdteil wird an anderer Stelle noch näher eingegangen. Vielmehr sollen an dieser Stelle die traditionellen Wachstumspole der internationalen Luftfahrt kurz analysiert werden. Die USA waren in den 70er Jahren nicht nur Ausgangspunkt des Wachstums im Flugverkehr, sondern gaben auch Trends vor, in die sich der weltweite Markt entwickeln sollte. Durch die frühe Liberalisierung des Luftverkehrs Ende der 70er Jahre gab es im Vergleich zu Europa ein größeres Angebot und durch die geringeren Preise auch eine höhere Nachfrage, die sich in Europa erst entwickeln musste. Während die Wachstumsraten des europäischen Luftverkehrs nach einem rasanten Anstieg auf hohem Niveau etwas abflachen (diese waren nach Dekaden in den 50er Jahren am höchsten: über 15%, beginnend fast bei null, heute bei ca. 4% - siehe POMPL, 1998, S. 1), befindet sich der asiatische Markt zumindest Großteils noch in der Phase eines starken Wachstums ausgehend von einem bescheidenen Niveau.

Bei der obigen Grafik nach der Anzahl der Fluglinien aus den Erdteilen liegt die USA weltweit vorne. Wenn man hingegen den internationalen Flugverkehr als Grundlage nimmt, so hat Europa die USA seit jeher überholt (54% der internationalen Abflüge erfolgen in Europa), da der Inlandsflugverkehr aufgrund der Großflächigkeit der USA dort einen bedeutenderen Stellenwert einnimmt, als in Europa. Bis 1989 dominierte das

Verkehrsaufkommen auf Inlandsflügen, ehe dieses erstmals um einen Prozentpunkt geringer war als auf internationalen Strecken (vgl. POMPL, 1998, S. 3), was als Indiz für ein gesteigertes europäisches Wachstum angenommen werden kann.

In wie fern der fulminante Anschluss des asiatisch-pazifischen Raumes auch abseits der ehemaligen dortigen Wachstumszentren diese Verteilung langfristig beeinflussen wird, wird sich in einigen Jahren zeigen.

5.1.4 Wachstumsmarkt China: Die Rolle chinesischer Fluglinien in den Top 10 der größten Airlines

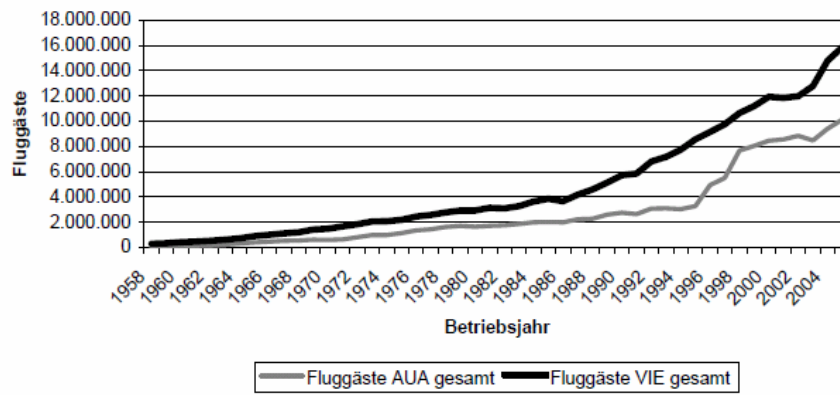
Im Jahr 2011 war mit der China Southern bereits eine chinesische Gesellschaft die viertgrößte Fluggesellschaft der Welt nach Passagierzahlen (76 Millionen). Während die Top 3 noch von amerikanischen Airlines besetzt sind (Delta, Southwest und American Airlines), befindet sich Europas Leader in punkto Passagierzahlen auf Platz 5. Die Billigfluglinie Ryanair lässt mit 71 Mio. Passagieren alle europäischen Nationalcarrier mit teils viel größeren Flotten hinter sich. Mit der China Eastern befindet sich noch eine weitere chinesische Staatsairline in den Top 10 (vgl. <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/ranking-die-groessten-airlines-der-welt/6308418.html?slp=false&p=6&a=false#image>, 3. Juni 2012).

Rankings nach Passagierzahlen haben meiner Meinung nach einen größeren wirtschaftlichen Aussagewert, als ebenfalls gängige Rankings nach Flottengröße, denn eine solche sagt noch nichts über die eigentliche Nachfrage aus – eine Flotte kann nämlich auch durch „Pump“ vergrößert werden.

Da sich in den Top 10 gleich zwei chinesische Gesellschaften befinden, sagt dies einiges über das Passagierpotential in diesem großen Wachstumsmarkt aus. Noch 1996 waren diese Linien weit von den Top 10 entfernt, denn damals waren es neben einigen europäischen Vertretern und einer japanischen Fluglinie, die mittlerweile aus den Topplatzierungen gerutscht ist, v.a. amerikanische Fluglinien, die den Weltflugverkehr alleine dominierten (Plätze 1 bis 5) – siehe POMPL, 1998, S. 96. Wenngleich die Top 3 immer noch von amerikanischen Airlines belegt sind, so sieht man am Ranking 2011 sehr deutlich, wo der asiatische Wachstumspol in der Flugverkehrswirtschaft liegt.

5.2 Das Wachstum des österreichischen Flugverkehrs

Abb. 5: Passagierzahlen der AUA und des Flughafens Wiens:



Quelle: Spiegelfeld, 2008, S. 50; Daten: Geschäftsberichte der AUA und Flughafen Wien

Gemäß der gesamteuropäischen Entwicklung der Fluggastzahlen kann man in der obigen Statistik sowohl bei der AUA, als auch beim Flughafen Wien (VIE) zunächst einen flachen und ab den 90er Jahren einen steilen Anstieg bei den Passagierzahlen feststellen. Das nach Osten ausgerichtete Geschäftsmodell der AUA brachte der Fluglinie und dem Flughafen eine konstant wachsende Anzahl an gut zahlenden Passagieren, ehe ab den 80er Jahren die Zahlen durch Charterpassagiere stärker wuchsen.

Nach der Ostöffnung expandierte die AUA stärker, da sich die Reisebereitschaft durch gesteigertes Einkommen und günstigere Flugpreise erhöhte bzw. ab den 90er Jahren politische „Reisebarrieren“ zusehends weggefallen sind (Fall der Eisernen Vorhangs, EU-Mitgliedschaft Österreichs inkl. Schengener Abkommen). Bis zur Jahrtausendwende konnten die Passagierzahlen stark erhöht werden, da das Unternehmen einerseits ihre Langstrecke ausbaute und durch die Übernahmen der Tyrolean und der Lauda Air wuchs. Recht deutlich kann 2002 der Nachfrageknick nach dem 11. September 2001 wahrgenommen werden, ehe seit 2004 ein Wachstumstrend folgte, der bis heute Beständigkeit hat und ab 2006 durch den Ausbau der Fokker-Flotte sogar verstärkt wurde (siehe Kapitel 4) - Die finanziellen Probleme der AUA resultieren somit nicht aus einem zu geringen Wachstum, sondern vielmehr aus zu hohen Kosten.

In gleicher Weise wuchsen auch die Passagierzahlen am Flughafen Wien, jedoch kann man eine immer größer werdende Diskrepanz zu den Zahlen der AUA feststellen. Dies ist einerseits auf der vermehrten Konkurrenz durch private österreichische und internationale

Gesellschaften nach der vollständigen Luftverkehrsliberalisierung in der EU ab 1997 zurückzuführen, die einerseits den Flughäfen neue Wachstumsmöglichkeiten bringt, auf der anderen Seite die ehemaligen „Homecarrier“ unter wirtschaftlichen Druck setzen. Auch Knicks durch Krisen wirkten sich beim Flughafen selbst nicht so prekär aus wie bei der AUA, da diese Lücke durch aufstrebende Low-Cost-Carrier geschlossen werden konnte, die Wien in ihr Streckennetz aufgenommen haben (Air Berlin, Fly Niki, Sky Europe).

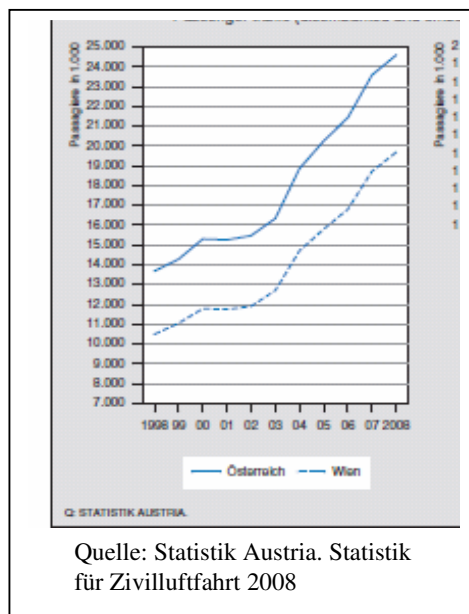
Im Jahr 2011 flogen insgesamt ca. 21,1 Millionen Passagiere ab Wien (im vgl. – 2008 waren es 19,7 Mio – siehe: Flughafen Wien: Verkehrsergebnisse 2008 und 2011, jew. S. 2), davon 10,55 Millionen mit den Austrian Airlines (siehe Flughafen Wien, Verkehrsbericht 2011, S. 3). Fast doppelt so viele Passagiere als mit der AUA flogen mit Konkurrenzunternehmen, wobei Fly Niki mit einem Anteil von 2,44 Millionen Passagieren der größte Konkurrent der AUA war. Noch 2009 machte der Anteil von Fly Niki 1,66 Mio. Passagiere aus, jener der AUA etwa 9 Mio. (gl. <http://www.flyniki.com/de-AT/niki/presnews.php?LANG=deu&show=2011-03-29%2016:50>, 21. Mai 2012). Wachstum ist derzeit bei beiden Fluglinien zu vernehmen, wenngleich es auf die Air Berlin-Gruppe gerechnet ein höheres war.

Vergleicht man die Eigentümersituationen 2011 miteinander, so lautet das Verhältnis Lufthansa-Gruppe zu Air Berlin-Gruppe 13,01 Mio zu 3,81 Mio. Somit verbleiben nicht ganz 4 Mio. Passagiere auf „externe“ Fluggesellschaften. Die heimischen Fluggesellschaften machen als Homecarrier somit ca. 60% des Passagieraufkommens aus, die AUA Gruppe allein fast 50%. Zudem waren es etwa 6,5 Millionen Passagiere, die ihre Reise nicht in Wien antraten, sondern den Flughafen zum Umsteigen nutzen. Hierbei kommt Wien neben der Funktion als regionaler Hub für AUA-Zubringerflüge v.a. die Hubfunktion in Richtung Osteuropa zugute, obwohl die Verbindungen von Seiten der AUA in diese Region seit 2008 von 61 auf 40 reduziert wurden (vgl. AUA Konzernbericht 2008, S. 17 und 18). Im Vergleich mit deutschen Großflughäfen überwiegen die Ziele in die Region Südosteuropa weiterhin, denn von den Flughäfen München und Frankfurt werden jeweils „nur“ 33 und 35 Ziele in diese Region bedient. Die Bedeutung Wiens im Langstreckenverkehr hat sich allerdings aufgrund von Streckenstreichungen reduziert. Während von Wien 14 Langstreckendestinationen angeflogen werden, bedient Zürich 38 solcher Ziele. – Verkehrsdaten zum Flughafen Wien siehe: Flughafen Wien. Verkehrszahlen 2011: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/uploads/data-uploads/IR%202012/VIE_Praesentation_%20Verkehrsergebnisse%202011_%20DE.pdf, 12. Juni 2012,

Verkehrszahlen für 2008: http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Praesentationen/2009/Verkehrsergebnisse_2008_de.pdf, 12. Juni 2012

Bei gleich bleibender Angebotsstruktur rechnet der Flughafen Wien bis 2020 mit einem kontinuierlichen Wachstum von ca. 5,8%. Somit soll 2020 die Marke 30 Mio. Passagiere erreicht werden (vgl. Flughafen Wien, Verkehrsergebnisse 2008).

Abb. 6: Die Passagierzahlen in Wien und anderen österreichischen Flughäfen 2008



Im Jahr 2008 wurden in Österreich etwa 24,5 Millionen Passagiere befördert. Im Vergleich mit der Summe aller fünf weiteren Bundesländerflughäfen entfiel rund 78% des österreichischen Passagieraufkommens im Linien- und Charterverkehr (Bedarfsflüge sind in diesen Zahlen nicht berücksichtigt) auf den Flughafen Wien, der seine Passagierzahlen seit 1998 nahezu verdoppeln konnte. Seit 1989 wurden die Zahlen sogar versechsfacht (!). Auch die gesamtösterreichischen Verkehrszahlen legten annähernd im gleichen Ausmaß zu. Zwischen 2001

und 2002 kann man zudem gut den Nachfragerückgang durch den 11. September 2001 erkennen.

Der Trend zwischen dem Hauptstadtflughafen Wien und den Bundesländerflughäfen ist zudem auch ein gesamteuropäischer Trend. Während die Flughäfen Salzburg und Innsbruck durch den Wintercharterverkehr die Millionenmarke knacken bzw. an ihr kratzen können, bleiben den Flughäfen der anderen österreichischen Städte diese Wachstumschancen verwehrt (zu Passagierzahlen Salzburg: <http://www.austrianwings.info/2012/01/mehr-passagiere-bei-weniger-flugbewegungen-am-flughafen-salzburg/>, Passagierzahlen Innsbruck: <http://www.tai.at/index.php/de/verkehr/flug16/2903-wirtschaftsmisere-bremst-airport-innsbruck-ein>, jew. 3. Juni 2012). So konnte z.B. der Flughafen Linz 2008 einen Rekord von 800.000 Passagieren aufstellen, verlor aber in den Jahren darauf wieder über 100.000 Passagiere (680.000 im Jahr 2010) – (vgl. Flughafen Linz, Sommerflugplan 2012, Chronik, S. 59).

Dieser Negativtrend in Linz ist keineswegs ein Einzelfall. Auch der Flughafen Klagenfurt hat durch die Streichung zahlreicher Flugverbindungen wie z.B. nach Berlin und München zwischen 2010 und 2011 etwa 50.000 Passagiere verloren (siehe: <http://www.austrianwings.info/2012/01/klagenfurt-in-turbulenzen-fast-12-prozent-passagierrueckgang/>, 12. Juni 2012). In geringerem Ausmaß gilt dies auch für den Flughafen Graz (vgl. http://www.flughafen-graz.at/home/presse_news/zahlen_daten_fakten.php, 12. Juni 2012), während der Flughafen Wien, wie bereits erwähnt, in den vergangenen drei Jahren um mehr als 1 Mio. Passagiere wachsen konnte und weiterhin mit konstanten Wachstumsraten rechnet. Der gegenwärtige Trend geht also in Richtung Kapazitätssteigerung bei großen und zur Kapazitätsreduktion bei kleinen Flughäfen. Nur ab einer gewissen Größe mit bestimmtem Einzugsgebiet lassen sich gute Auslastungen und somit geringe Kosten für die Airlines garantieren, was durch eine vermehrte Kostensensibilität der Airlines durch eine angespannte Marktlage bei großer Konkurrenz verstärkt wird.

Zudem ist diese Situation in Österreich nicht zuletzt dadurch weiter verstärkt, dass von fast jedem Punkt die Großflughäfen Wien oder München in kurzer Zeit erreicht werden können. Der Flughafen Wien hat in seinem Geschäftsbericht 2008 eine „Catchment Area“ definiert, innerhalb derer der Flughafen Wien als Hub näher liegt als andere Flughäfen (vgl. Flughafen Wien: Verkehrsergebnisse 2008, S. 10). Diese „Catchment Area“ schließt auch die Flughäfen Linz und Graz mit ein, da neben Zubringerflügen für Geschäftsreisende, auch eine gute Verkehrsanbindung an diese Städte gewährleistet ist.

Neben einigen Zubringerflügen zu den Großflughäfen leben die Bundesländerflughäfen deshalb v.a. vom Charterverkehr in den Sommer- und je nach Lage in den Wintermonaten (Incoming-Charter von Schitouristen). Doch auch im Outcoming-Charter ein leichter Trend hin zu Großflughäfen erkennbar. Die Reiseveranstalter übertragen das wirtschaftliche Risiko des Charterverkehrs immer mehr auf die Fluggesellschaften, die neben den Kontingenten der Reiseveranstalter Sitze im Einzelplatzverkauf anbieten. Um die Auslastung zu garantieren, wird daher, v.a. abseits der nachfragestärksten Routen, vermehrt ab Großflughäfen operiert (vgl. Geschäftsbericht Austrian Airlines Group, 2008, S. 70).

Regionalflughäfen haben dahingehend nur in Bereichen Wachstumspotential, bei denen die Kapazitäten der Großflughäfen alleine nicht reichen – General Aviation (Bedarfsluftfahrt) und Fracht. Während beispielsweise in Linz 2011 im Schnitt täglich 29 Flugbewegungen im planmäßigen Personenflugverkehr stattfanden (vgl. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/luftfahrt/personenverkehr/022539.html, 24. Mai 2012), übersteigt die Anzahl an Starts im Bereich der General Aviation mit 85

Flugbewegungen diese Zahl bei weitem (vgl. Flughafen Linz: Airreport, 01/2012, S. 31). Der Anteil der Generalaviation in Linz ist somit bei weitem größer als in Wien (ca. 985 täglichen Flugbewegungen im kommerziellen stehen ca. 20 Flugbewegungen im Bereich General gegenüber – siehe: Statistik Austria: Statistik Zivilluftfahrt 2010, S. 33 und 129). Nach Wien entwickelte sich Linz zudem zum größten regionalen Frachtflughafen mit einem Jahresumschlag von über 44.000 Tonnen (vgl. Flughafen Linz: Airreport, 01/2011, S. 16), wenngleich auch hier der Dimensionsvergleich zu Wien einen gigantischen Unterschied aufzeigt (fast 300.000 Tonnen 2010 – siehe Geschäftsbericht Flughafen Wien 2010, S. 1).

5.3 Der Trend zu Sekundärflughäfen

Europaweit ist die Bündelung des Angebots zu großen Flughäfen ebenso feststellbar. Nachdem die größten Flughäfen allerdings schon an ihren Kapazitätsgrenzen operieren, werden v.a. den mittelgroßen Flughäfen – den sg. „Sekundärrairports“ - die größten Wachstumsraten bescheinigt. Hierzu gibt es EU-Pläne, solche Flughäfen gezielt zu stärken, um den bald erwarteten Kapazitätsengpässen bei den größten Flughäfen vorzubeugen (vgl. Europäische Verkehrspolitik, 13/2009: Flughäfen in der EU, S. 7ff). Dabei handelt es sich um Flughäfen in Ballungsräumen, die für nationale Major Carrier keine Hubs darstellen (das wäre dann ein Primärflughafen), aber dennoch eine große Anzahl an Zubringer- und Point-to-Point Verbindungen aufweisen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 161). Eine Auflistung der deutschen Sekundärrairports findet sich auf folgenden Link der Deutsche Bank Research – Abteilung: http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD0000000000226338.pdf, 12. Juni 2012 (u.a. Hamburg, Stuttgart...) – Deutsche Bank Research: Die deutsche Flughafeninfrastruktur – eine Kritische Bewertung. 15. DVWG Luftverkehrsforum 29. Mai 2008, Frankfurt am Main.

Das Geschäftsmodell der Emirates zielt vollständig auf die Anbindung solcher Flughäfen mit dem Asien-Hub Dubai ab. Diese Flughäfen haben meist ein großes Einzugsgebiet, werden aber selten mit direkten Langstreckenverbindungen bedient, da dies der jeweilige Nationalcarrier vom Hub aus macht (in Deutschland z.B. Frankfurt). Als Alternative zu Umsteigeverbindungen über den Hub des Nationalcarriers bietet Emirates dasselbe - nur meist mit geringerem Preis – über Dubai an. Da Emirates v.a. großes Fluggerät mit komfortabler Ausstattung einsetzt, werden auch „Premiumkunden“ angesprochen, die ansonsten mit den Nationalcarriern geflogen wären (siehe dazu: O`CONNEL, 2001, S. 345). Gesponsert vom Emirat Dubai, legen die Emirates ein großes Wachstum hin. Diese Airline ist z.B der größte Abnehmer des A 380 (vgl. <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/airlines->

flugbetrieb/airbus-a380-auftraege-und-auslieferungen.8017.htm, 17. Juni 2012) und geizt auch nicht mit Bestellungen anderer moderner Flugzeugtypen (dazu: <http://austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2012/03/02/emirates-groesste-langstreckenflotte-der-welt.html>, 17. Juni 2012) und großzügigen Sportsponsering (vgl. O'CONNEL, 2001, S. 345), was die privaten europäischen Gesellschaften gegenwärtig vor große Herausforderungen stellt.

Fast die Hälfte des Flugverkehrs im Jahr 2010 wurde von den größten Flughäfen der Welt abgefertigt und auch diese Airports haben großteils einstellige oder zweistellige Zuwachsraten – v.a. im asiatischen Bereich, wo die Kapazitätsgrenzen noch nicht erreicht sind (vgl. IACO Annual Report of the Council 2010, Appendix 1, S. 7 und 10). D.h. die Tendenz zur Kapazitätsausweitung von Großflughäfen in der Kategorie Primär- und Sekundärairport (vgl. STERZENBACH, 2009, S. 161: ab 5 Mio. bis über 10 Mio. Passagieren pro Jahr, Kategorie A und B) wird – ein gleich bleibendes Wachstum vorausgesetzt – anhalten. Während in Regionen mit gesättigten Großflughäfen eher Sekundärflughäfen wachsen werden, konzentriert sich das Wachstum in den jungen Wachstumsregionen noch auf die Großflughäfen.

Gerade in Deutschland sind in den letzten Jahren viele kleine Regionalairports gebaut worden, mit denen Regionalpolitiker regionale Wachstumseffekte generieren wollen. Lt. Deutsche Bank Research, 2008, S. 10 (siehe Link oben) werden die Wachstumseffekte – nicht zuletzt unter den oben sichtbaren Entwicklungen – überschätzt. Meist werden mit Subventionen Billigairlines für kurze Zeit geholt (v.a. Ryanair – es entspricht deren Geschäftskonzept, günstige Kleinflughäfen abseits, aber im Umkreis von Metropolen anzusteuern – siehe weiter unten), was allerdings zu keinem langfristigen Wachstum führt. Daher stellen solche Projekte, für die kaum private Investoren gefunden werden können, meist eine große Belastung für Steuerzahler dar.

5.4 Die Krisenanfälligkeit des Luftverkehrs

Wenige Märkte können einen so gleichmäßig hohen Zuwachs aufwiesen, wie der Luftverkehr. Viele neue Technologien führen in Boommärkte, die meist genauso schnell fallen, wie sie gewachsen sind, was auf die weltweite Luftfahrt nicht zutrifft, v.a. wenn man die Wachstumsraten im Bezug auf die Anzahl der Flugverbindungen, Passagierzahlen sowie Passagierkilometer betrachtet. In einer Detailbetrachtung fällt hingegen auf, dass die Wachstumsraten keineswegs linear sind und bei weltweiten Krisen – ähnlich wie Börsenkurse – besonders sensibel reagieren. Neben kriegesischen Ereignissen und Wirtschaftskrisen

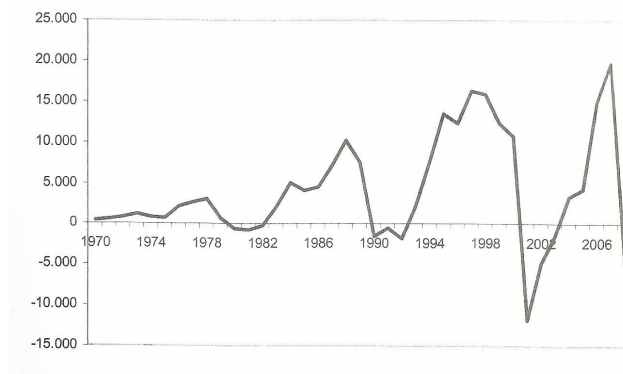
wurden reagierte die Wirtschaftslage am Flugmarkt auch besonders intensiv auf Terroranschläge. Das Flugzeug war als westliches Insignium des Fortschrittes schon immerein beliebtes Terrorziel, denn es bot während des Fluges eine Angriffsfläche auf den jeweiligen Nationalstolz in einem ungeschützten Raum.

Die größte weltweite Krise lösten die schrecklichen Terroranschläge des 11. September 2001 (9/11) aus. Der Nachfragerückgang war in den Nachfragkurven der Luftverkehrsentwicklung in diesem Kapitel bereits einige Male deutlich zu sehen.

Auch in den gesammelten Umsatzstatistiken der Airlines kann man die Auswirkungen ablesen. So reduzierten sich die Unternehmensergebnisse der Airlines während der Golfkrise zwischen 1991 und 1993 stetig von 5% bis 8% zum jeweiligen Vorjahresniveau (vgl. POMPL, 1998, S. 6). In dieser Zeit verzeichnete auch die AUA seit langer Zeit wieder Verluste (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 228). Die Golfkrise brachte den Airlines statistisch gesehen die bis dato höchsten Verluste. Nach POMPL, 1998, S. 6f ist aber nicht nur die Krise allein für diesen Einbruch verantwortlich, da auch Airlines des ehemaligen Ostblocks zu dieser Zeit das erste Mal in dieser Statistik der Betriebsergebnisse aufscheinen (zuvor seit 1972 nur Passagierzahlen). Für diese Gesellschaften waren positive Ergebnisse noch viel weniger vorgesehen, als bei den ehemaligen europäischen Staatsairlines, da die Aufrechterhaltung eines Streckennetzes vielmehr aus volkswirtschaftlichen oder politischen Gründen bestimmt wurde, um nationale Souveränität auszustrahlen.

Der 11. September 2001 hatte eine ähnlich große Auswirkung auf die Umsätze der Fluggesellschaften. Die Umsatzrückgänge beliefen sich aufsummiert auf die Unternehmen der IACO Mitgliedsstaaten bei 2% - 3% jährlich (vgl. IACO Annual Report of the Council 2010, Appendix 1, S.15). Dies ist ähnlich als Krisenindikator zu interpretieren wie bei der Golfkrise, da hier der Krise ein vollständig liberalisierter Luftfahrtmarkt gegenüber stand. Während die Flottenstärken der Welt und die Anzahl der Flugunternehmen stetig wuchsen, wuchs der Konkurrenz- und Kostendruck, in gleichem Maße mit (vgl. IACO Annual Report of the Council 2010, Appendix 1, S.15). Negative Ergebnisse gehörten nicht mehr zur Luftverkehrspolitik einzelner Staaten, sondern schlugen unweigerlich den privaten Unternehmen zu Buche, weshalb sich diese Krise viel drastischer auf die Verluste der Fluggesellschaften auswirkte, wie aus folgender Grafik zu entnehmen ist:

Abb. 7: Absolute Gewinne und Verluste im weltweiten Luftverkehr von 1970 bis 2008



Quelle: STERZENBACH u.a., 2009, S. 217; Datenquelle: IATA

Wurden die Ölkrise Ende der 70er Jahre und die etwas gesteigerten Verluste durch die Golfkrise bzw. auch durch die daraus folgende Ölkrise Anfang der 90er aus bereits erläuterten Gründen von den meisten Großunternehmen und Staatslinien abgefedert, führte die Krise durch die Terroranschläge 2001 nicht nur zu einem historischen Tiefstand der Airline-Verluste, sondern auch zu einer Reihe von Insolvenzen bei etablierten Unternehmen. In den beginnenden 90er Jahren wurde die Pan Am - geschwächt durch den Terroranschlag von Lockerbie - im liberalisierten US-Flugmarkt als einziges „prominentes“ Krisenopfer aufgezählt (vgl. <http://www.austrianwings.info/2011/12/pan-am-die-geschichte-einer-legendaeren-airline/>, 21. Mai 2012). Im Jahr 2001 erwischte es hingegen allein in Europa mit der Swissair und der belgischen Sabena (im Besitz der Swissair) gleich zwei etablierte private Nationalcarrier, deren ohnehin angespannte finanzielle Situationen nach fehlgeschlagenen Währungsspekulationen durch die Auswirkungen des Terroranschlages unkontrollierbar wurden (vgl. dazu <http://www.swissair-grounding.net/> und <http://articles.cnn.com/keyword/sabena>, 21. Mai 2012). Viele andere Gesellschaften wie United/Continental, Air France/KLM, sowie British Airways/Iberia konnten sich durch Fusionen zu Großunternehmen retten und ihre Unternehmen sanieren (vgl. dazu: <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fluglinie-beantragt-insolvenz-sanierung-durch-bankrott-1.1222048>, 21. Mai 2012). Auch die im letzten Jahr in Konkurs gegangene American Airlines argumentierten Nachwirkungen von 2001 als Mitgrund für die Insolvenz, da in den USA die größten wirtschaftlichen Auswirkungen spürbar waren. Diese Insolvenz führt allerdings nach US-Recht zu keiner Einstellung des Flugbetriebes, sondern zu einer Schuldenreduktion. Sie hat daher eine Unternehmenssanierung zur Folge und keinen Bankrott

(vgl. <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fluglinie-beantragt-insolvenz-sanierung-durch-bankrott-1.1222048>, 21. Mai 2012).

Fast 90% der in der Grafik sichtbaren Verluste von 2002 bis 2003 erzielten die Airlines im Zielland der schrecklichen Anschläge - den USA (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 217), weshalb dort zu Konkursen von United, US Airways 2002 (US Airways schlitterte 2004 ein zweites mal in den Konkurs – Fusion mit Ameriva West) und von Delta und Northwest 2005 führte. – Zu den Konkursen:

<http://www.stern.de/wirtschaft/news/konkurs-united-airlines-meldet-konkurs-an-500400.html>,

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/luftfahrt-us-airways-meldet-konkurs-an-169194.html>,

<http://www.news.at/articles/0537/30/121482/us-fluglinien-insolvenz-richter-delta-northwest-airlines-konkursantraege>, jew. aufgerufen am 17. Juni 2012

Krisen förderten die Fusionen von Großairlines

Diese Konkurse mündeten allerdings durch das US-Recht nicht in einer Einstellung der Flugbetriebe, sondern führten „nur“ zu einem Gläubigerausgleich, um die Schuldenlast zu reduzieren. Um in weiterer Folge eine fundiertere finanzielle Basis zu haben, führten diese Umstände zu zahlreichen Fusionen. So bilden z.B. nun Delta und Northwest (seit 2008) und United und Continental (seit 2010) jeweils fusionierte Großgesellschaften und verwandelten sich so einerseits wieder in gewinnbringende Unternehmen und andererseits zu den beiden größten Fluggesellschaften der Welt nach Passagieren und nach Flotte. – siehe:

<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fusion-von-delta-und-northwest-groesste-fluggesellschaft-der-welt-entsteht-1.259826> und

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/united-und-continental-fusion-zur-groessten-fluggesellschaft-der-welt-1980543.html>, jew. Aufgerufen am 17. Juni 2012

Airline Ranking nach Flotte: <http://www.rediff.com/business/slide-show/slide-show-1-the-worlds-largest-airlines/20110915.htm>, 17. Juni 2012 und nach Passagierzahlen:

<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/ranking-die-groessten-airlines-der-welt/6308418.html?slp=false&p=6&a=false#image>, 3. Juni 2012

Dieser Trend zu Fusionen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit schwappte auch nach Europa über. So fusionierten die Air France und die KLM 2004, sowie die British Airways und die Iberia 2010 (zur International Airlines Group – IAG). – siehe:

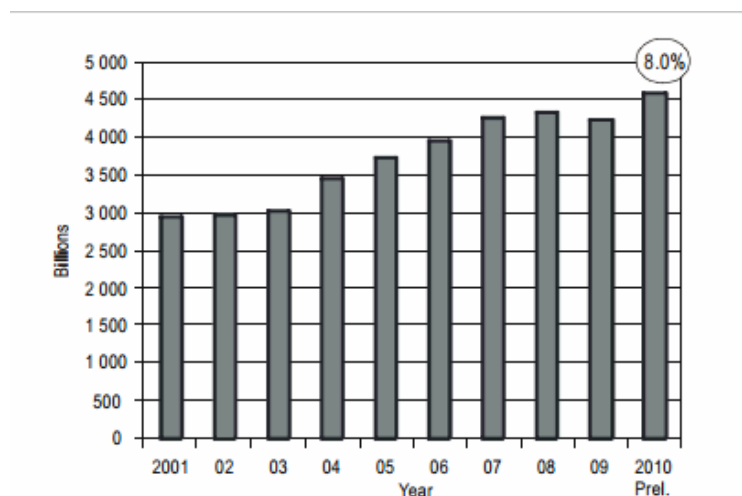
<http://www.stern.de/wirtschaft/unternehmen/meldungen/luftverkehr-fusion-air-france-klm-perfekt-523551.html> und <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/boerse/binternational/fusion-von-british-airways-und-iberia-drittgroesste-airline--415157/index.do>; zur IAG:

<http://www.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240949&p=aboutoverview>, aufgerufen jew. am 17. Juni 2012.

Diese Fusionen brachten nicht nur neue Großgesellschaften hervor, sondern senkten auch die Kostenniveaus der Airlines hinsichtlich eines steigenden Preisdrucks. Gerade der neuerliche Umsatzeinbruch durch die Finanzkrise (siehe Abb. 7), deren Belastungen für die Airlines bis heute existent sind (anhaltend hoher Ölpreis, auch durch politische Krisen mitverursacht), bestätigte diesen Trend zu Fusionen, da diese Belastungen von den fusionierten Airlines abgedeckt werden können. – wenngleich die Air France/KLM im abgelaufenen Geschäftsjahr nach einem Gewinn wieder einen saftigen Verlust von 145 Mio. EUR geschrieben hat. – siehe: <http://www.finanzen.net/nachricht/aktien/IAG-kann-Jahresgewinn-mehr-als-verfuehnen-1693024>, <http://www.austrianwings.info/2011/05/air-france-klm-meldet-gewinn/> und <http://diepresse.com/home/wirtschaft/international/681541/Air-FranceKLM-schreibt-145-Millionen-Euro-Verlust>, aufgerufen jew. am 17. Juni 2012.

Die Finanzkrise um das Jahr 2009 betraf die Airlines in Punkto zurückgelegten Passagierkilometern fast noch intensiver als die Krise nach den Terroranschlägen, wie folgende Grafik verrät:

Abb. 8: Zurückgelegte Passagierkilometer im weltweiten planmäßigen Luftverkehr 2001 bis 2008:



Quelle: ICAO Annual Report of the Council 2010, Appendix 1, S. 4

In der Aufstellung oberhalb sieht man einerseits die hohe Zunahme der zurückgelegten Passagierkilometer zwischen 2001 und 2010 um 50% des Ausgangswertes – von gigantisch anmutenden 3000 Milliarden (entspricht den amerikanischen Billions) zu 4500 Milliarden!

Auf der anderen Seite sieht man deutlich, dass die Terroranschläge im September 2001 zu einer Stagnation des weltweiten Wachstums geführt haben, die Finanzkrise sogar zu einem Rückgang von etwa 100 Milliarden Passagierkilometern (in Prozent: 3,2% Rückgang der weltweiten Flugverkehrsleistung – vgl. ICAO: State of Global Aviation Safety 2011, S. 10). Wie bereits bei den Verlusten der Airlines um 2002 gesehen, hatten die Terroranschläge ihre negativen Auswirkungen v.a. auf die USA gebündelt, während die Finanzkrise aufgrund der globalen Abhängigkeiten ein weltweites Ausmaß hatte. Erst 2010 war wieder ein weiteres Wachstum möglich, wenngleich einige Nachwehen der Krise (hoher Kerosinpreis) nicht nur für die Airlines immer noch spürbar sind. (vgl. dazu zu möglichen Auswirkungen: STERZENBACH u.a., 2009, S. 250).

Nicht erst durch diese Krisenanfälligkeit wurde die Sensibilisierung bzgl. der Kostenstrukturen zum entscheidenden Faktor im liberalisierten Flugverkehr, da v.a. Unternehmen mit niedrigen und flexiblen Kostenstrukturen (v.a. Low Cost Carrier) vom Wachstum des Flugverkehrs trotz Krisen am meisten profitieren konnten (siehe Top 10 Ranking von Ryanair nach Passagierzahlen 2011). Doch genau aufgrund dieses Kostendrucks ist es möglich, dass sich die Krisenanfälligkeit des Flugverkehrs in den kommenden Jahren weiter verstärken wird, da die Preisspielräume der Airlines als Krisenpolster aufgrund dieser steigenden Konkurrenzsituation sinken. Diese Entwicklung ist auch aus den Abb. 7 und 8 ablesbar, da die Verluste der Airlines im Zeitverlauf von Krise zu Krise zunahmen. Außerdem haben HÄTTY und HOLLMEIER, 2003, auf S. 54f festgestellt, dass sich auch die Dauer der Krisen durch die neuen Marktkonstellationen zu verlängern scheinen. Bei der Golfkrise dauerte es ein Jahr, bis das Vorkrisenniveau wieder erreicht wurde, nach 9/11 dauerte dies schon zwei Jahre (vgl. HÄTTY, HOLLMEIER, 2003, S. 55).

5.5 Junge Wachstumsmärkte des Luftverkehrs

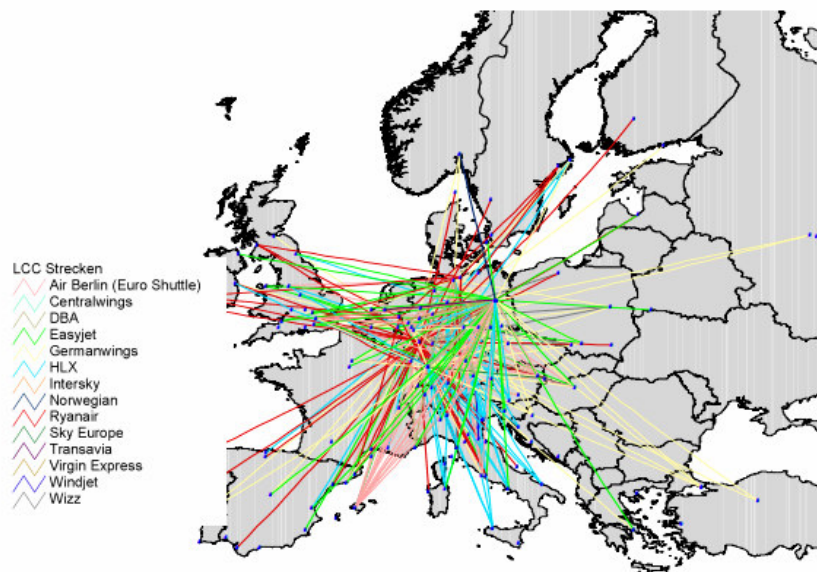
5.5.1 Low Cost Carrier in Europa

In vorangegangenen Statistiken haben wir beobachten können, dass das Wachstum des Luftverkehrs mit dem neuen Jahrtausend trotz Krisen insgesamt deutlich zugelegt hat. Mitverantwortlich dafür war v.a. ein starker Angebotszuwachs in Europa nach der schrittweisen Deregulierung des Flugverkehrs. Ähnlich wie in den USA in den 70er Jahren machten plötzlich stark expandierende Newcomer den etablierten Airlines das Leben schwer,

denn in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts etablierten sich etliche Gesellschaften dem in den USA schon längst bekannten Geschäft der „Low Cost Carrier“ (Southwest als erste No-frills Airlines) – vgl. dazu: SCHNELL, 2003, S. 277ff.

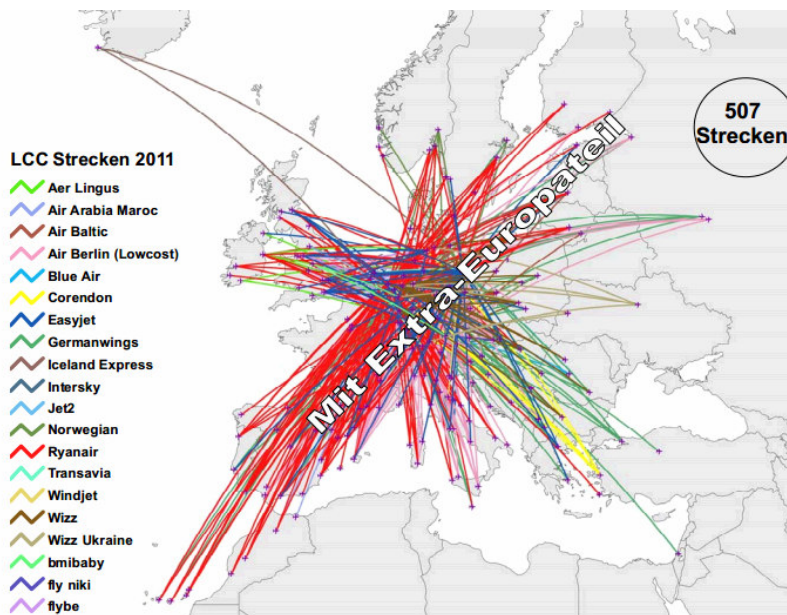
Das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt (DLR) gibt jährlich aus der Sicht Deutschlands einen sg. „Low-Cost-Monitor“ heraus, da die Anteile solcher Gesellschaften neben Großbritannien (Zielland Nummer 1 im Low Cost-Verkehr: siehe: Low Cost Monitor 1/2011, S. 7) v.a. in Deutschland sehr hoch sind. Folgende zwei Grafiken (Abb. 9 und Abb. 10) aus diesen Publikationen sollen die Zunahme der Streckennetze europäischer Low Cost Carrier (ab hier: LCC) zwischen 2006 und 2011 mit Destinationen in Deutschland vergleichen:

Abb. 9: Streckennetz Low-Cost-Carrier von und nach Deutschland 2006



Quelle: DLR und ADV: Low Cost Monitor 1/2006

Abb. 10: Streckennetz Low-Cost-Carrier von und nach Deutschland 2011



Quelle: DLR: Low Cost Monitor 1/2011

Im Vergleich der beiden Grafiken erkennt man deutlich, ohne auf konkrete Zahlen einzugehen, dass Europa 2011 unter dem Wulst des Gesamtstreckennetzes aller LCC verschwunden ist. Dabei kristallisiert sich zudem auch ein Trend zu „roten Linien“ heraus, welche die irische Ryanair mit dem größten Wachstum aller LCCs darstellen (vgl. Low Cost Monitor, 1/2011, S. 4ff). Diese aufgezeichneten Strecken 2011 haben allerdings trotz ihrer Dichtheit keinen Vollständigkeitscharakter, da nur jene Linien der Gesellschaften aufgezeichnet wurden, die auch Deutschland in ihrem Streckennetz vorzuweisen haben. Es fehlen in den Listen neben den Grafiken zwar nicht viele, aber doch noch einige bedeutende Gesellschaften im LCC Sektor (z.B. die spanische Vueling) – siehe: Low Cost Monitor, 1/2011, S. 4ff. Nichts desto trotz kann man an dieser Grafik am Beispiel Deutschland sehr gut sowohl das Wachstum an angebotenen Strecken, als auch das Wachstum an anbietenden Airlines erkennen.

Während zwischen beiden beobachteten Jahren einige Gesellschaften wegfielen (z.B. Sky Europe, die v.a. ab Wien operierte – Kap. 4.4), war jedoch hauptsächlich ein rasantes Wachstum von bestehenden Gesellschaften für die Entwicklung des LCC-Sektors verantwortlich. Im Vergleich der beiden Publikationen (Low-Cost-Monitor 01/2006 und 01/2011, jew. S. 2) legten Norwegian (von 14 auf 51 Flugzeuge) und Ryanair (von 91 auf 263 Flugzeuge) die größten Wachstumsraten hin, die die Flotten mehr als bzw. fast verdreifachen konnten. Auch Easy Jet erhöhte die Flotte von knapp über hundert auf 173 Flugzeuge. Während die Wachstumspläne bei der Ryanair weitgehend erfüllt sind und sich diese bei

Neubestellungen aus verschiedenen Gründen zurückhält, was der medienwirksame Geschäftsführer der Ryanair, Michael O'Leary auf folgender Seite zum Ausdruck bringt - <http://www.aerotelegraph.com/ryanair-michael-oleary-hofft-auf-schwache-lionair-nas-boeing-737max-muell>, 12. Juni 2012 - ist Norwegian derzeit, was Neubestellungen betrifft, auf dem Weg, die Marktführerschaft anzugreifen. Mit Auslieferungsdatum ab 2015 bestellte der norwegische LCC rund 200 (!) neue Flugzeuge bei Airbus und Boeing (vgl. <http://austriaviation.net/news-international/news-detail/datum/2012/06/01/europa-rekord-norwegian-vervierfacht-flotte.html>, 12. Juni 2012).

In wie fern diese Bestellungen letztlich tatsächlich etwas über das Wachstum aussagen, ist nicht restlich geklärt, denn nicht nur O'Leary vermutet (zum Schutz seiner Gesellschaft), dass sich die Fluggesellschaft damit eventuell übernehmen könnte. Auch Michael David vermutet in einem Kommentar, dass eine Vielzahl dieser Flugzeuge letztlich unter der Ausnutzung von Rabattgewinnen weiterverkauft werden könnten und die Bestellungen letztlich dazu dienen, eine gewisse Blase herbeizuführen, in der die Konkurrenz mitziehen soll, um diese dadurch letztlich zu schwächen (vgl. http://www.vffl.at/index.php?option=com_content&view=article&id=254:kommentar-eine-fliegerische-seifenblase&catid=62:kommentare&Itemid=124, 12. Juni 2012). In wie fern also in den nächsten Jahren Norwegian Flugzeuge so häufig zu sehen sein werden, wie Ryanair-Jets, wird sich noch weisen. Die Wachstumsraten im Flugverkehr und allem voran im LCC-Segment scheinen jedoch noch lange nicht beendet zu sein.

Auch Air Berlin aus Deutschland konnte ihre Flotte mehr als verdoppeln, jedoch waren hier neben einigen Flotten-Neuzugängen allen voran zahlreiche Betriebsübernahmen der Grund (LTU, HLX, DBA, LGW, Belair, Fly Niki). Seither dominiert Air Berlin den deutschen Low-Cost-Markt – vgl. Low Cost Monitor 01/2006 und 01/2011, jew. S. 2 und 01/2011 S. 9.

Ähnlich wie die steigenden Verbindungs-, Flugzeugs- und Unternehmensanzahlen wuchsen auch die Marktanteile der LCC von Jahr zu Jahr. - Alleine in Deutschland von 19% 2006 auf rund 34% 2011 (!) – siehe: vgl. Low Cost Monitor 01/2006 und 01/2011, S. 9 bzw. 12. Da Großbritannien das Zielland Nr. 1 für Low-Cost-Flüge ist, wird der Anteil dort noch einmal um einige Prozentpunkte höher sein - Diese Anteilsverschiebung geht natürlich mit einer Reduktion des Marktanteils der ehemaligen Nationalcarrier einher.

Dabei konzentrieren sich die Aktivitäten der LCC v.a. auf die Sekundärrairports (siehe STERZENBACH u.a., 2009, S. 103). Während die Hub-Flughäfen der Major Carrier meist durch diese selbst ausgelastet sind (z.B. Frankfurt am Main – LCC-Anteil liegt nur bei 3,4%), weisen Sekundärrairports Marktanteile von teilweise weit über 60% im LCC-Verkehr auf

(z.B. Köln/Bonn: 62%, Berlin-Schönefeld: 86%!) – siehe: Low Cost Monitor 01/2011, S. 5. Berlin-Schönefeld ist übrigens auch der einzige Sekundärairport im deutschsprachigen Raum, der von Ryanair angesteuert wird. Ansonsten ist das Geschäftskonzept der nach Passagierzahlen fünftgrößten Fluggesellschaft der Welt v.a. in Mitteleuropa auf kleinere Regionalflughäfen in Metropolregionen ausgelegt, um von den dort angebotenen günstigen Gebühren profitieren zu können, was oftmals zu Kritik führt. – Ryanair war übrigens der europäische Voreiter der Low-Cost-Entwicklung, indem sie das Konzept der amerikanischen Southwest mit einheitlicher Flotte, einheitlicher Kabinenausstattung, Punkt-zu-Punkt Verbindungen und kurzen Bodenzeiten kopierten und somit sicherlich einen Beitrag dazu leisteten, Fliegen abseits von Luxus für jeden erschwinglich zu machen und – O-Ton O’Leary – einen Beitrag zum Zusammenwachsen Europas für jedermann zu leisten. – Siehe zu diesen über Ryanair behandelten Aspekten und Geschäftsmethoden: <http://www.zeit.de/2011/11/Billigflieger-Ryanair/komplettansicht>, 13. Juni 2012, Interview der Zeit mit Michael O’Leary.

Ryanair wird wahrscheinlich auch in Zukunft durch auffällige Werbebotschaften ein Trendsetter im Bereich der LCC sein. Die aktuelle Werbebotschaft auf der Homepage des irischen Carriers (www.ryanair.com/de, 15. Juni 2012) suggeriert, eine Riese nach Spanien zur wirtschaftlichen Rettung des Landes anzutreten. Auch Aussagen von O’Leary in der Vergangenheit, die Benutzung der Bordtoilette nur mehr gegen Gebühr zu gewähren oder Stehplätze im Flugzeug einzuführen, sind ebenso in dieses Reich der speziellen Kommunikationspolitik von Ryanair einzureihen. Der Vorschlag O’Learys, Kosten für das Flugzeughandling dadurch zu reduzieren, indem die Passagiere ihr Gepäck selber zum Flugzeug bringen, ist trotz der Abwägigkeit in Punkto Sicherheitsauflagen aber zumindest von der theoretischen Durchführbarkeit realistisch (vgl. zu diesem Vorschlag: <http://www.zeit.de/2011/11/Billigflieger-Ryanair/komplettansicht> und <http://www.slideshare.net/puya455/newanalysis-of-ryanairs-competitive-advantages>, aufgerufen am 15. Juni 2012).

5.5.2 Wachstum der Business Aviation

Neben dem Linienverkehr wird auch dem nicht planmäßigen Luftverkehr der Business bzw. Executive Aviation ein Wachstum prognostiziert. Dieses Wachstum äußert sich aber nicht in der Anzahl der beförderten Passagiere, die relativ gering ist, sondern vielmehr in den Zulassungen von Privatjets bei Charterunternehmen und im Werksverkehr. Dieser Sektor ist vor allem in Europa vergleichsweise jung, denn erst die zunehmende Globalisierung und –

wie STERZENBACH u.a., 2009, auf S. 225 meinen - steigende Unternehmensgewinne und steigender Reichtum wohlhabender Bevölkerungsschichten führten dazu, dass es durchschnittliche jährliche Zuwachsraten bei Businessjetflotten von 5% in Europa gibt (Weltweit: 3,3% jährl. Flottenwachstum) – vgl. STERZENBACH, 2009, S. 255. Zwischen 2001 und 2006 - also bis zur Finanzkrise – lagen die Zuwachsraten in diesem Bereich somit höher als im Linienverkehr (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 115), natürlich von einem niedrigen Niveau ausgehend. Der Vorteil eines Businessjets liegt in der Effektivität der Flugreise. Kurzum: je mehr Manager mit exorbitanten Gehältern auf einmal mit einem Businessjet in einem Tag zu verschiedenen Meetings geflogen werden können, desto eher rechnet sich der teure Einsatz eines Business Jets. Diese Effekte werden verstärkt, wenn Ziele angesteuert werden, die nur selten und mit aufwändigen Umsteigeverbindungen durch Liniengesellschaften angesteuert werden. Der Vorteil einer solchen Reise liegt nicht im Preis, der jenen eines Linienfluges bei Weitem übersteigt und mit dem auch etwaige gesparte Übernachtungskosten locker getilgt werden können, sondern in einer Produktivitätssteigerung durch eine zeitlich effektive Reise – denn es wird schlichtweg ein Arbeitstag für Führungskräfte gewonnen und auch die Flugreise selbst kann durch die luxuriöse, großzügige und ungestörte Atmosphäre zum arbeiten genutzt werden . – Siehe dazu, hinterlegt mit einer Beispielrechnung, ab wann sich ein Business Jet lohnt: STERZENBACH u.a., 2009, S. 260 und <http://www.manager-magazin.de/magazin/artikel/a-28120.html>, 23. Mai 2012.

Der primäre Markt für Business Jets etablierte sich in den USA, wo auch heute noch 70% der weltweit zugelassenen 13.300 Exekutive Jets registriert sind (vgl. http://www.akl.tu-darmstadt.de/media/arbeitskreis_luftverkehr/downloads_6/kolloquien/14kolloquium/01_bran-decker_final.pdf, S.46, 3. Juni 2012). Aufgrund der großen Distanzen im eigenen Land rückte dort diese Art der Reise für viele Unternehmen in den Mittelpunkt. Die Reise mit einem Privatjet ist in den USA äußerst flexibel gestaltbar, da, anders als in Europa, auch kleinere Flugplätze meist rund um die Uhr geöffnet haben (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 115ff).

Während der Betrieb eines Jets in den USA oft Teil eines Werksflugverkehrs ist, werden Businessjets in Europa v.a. von Charterunternehmen betrieben. Interessanterweise befinden sich die meisten zugelassenen Businessjets in Europa in Deutschland (20%), die meisten Abflüge gibt es jedoch in Frankreich (vgl. http://www.akl.tu-darmstadt.de/media/arbeitskreis_luftverkehr/downloads_6/kolloquien/14kolloquium/01_bran-decker_final.pdf und STERZENBACH, 2009, S. 255). Von diesen Jets befinden sich 90% im Besitz von Lufttaxi- bzw. Charterunternehmen. Mit der Jetalliance befindet sich auch in Österreich in Jetcharter-Unternehmen, das 2006 Nr.3 der Businessjet Anbieter in Europa war

(vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 257), ehe die Wirtschaftskrise v.a. Expansionspläne der großteils russischen Eigner stoppte, ehe es wieder etwas bergauf ging (vgl. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/branchen/jetalliance-verspuert-wieder-einen-leichten-aufwind-425591/index.do>, 3. Juni 2012).

In Asien beispielsweise ist diese Art der Aviation noch nicht in einem vergleichbaren Maße verbreitet, da die meisten Executive Jets von Regierungen genutzt werden, nicht aber von Privatpersonen.

– vgl. http://www.akl.tu-darmstadt.de/media/arbeitskreis_luftverkehr/downloads_6/kolloquien/14kolloquium/01_brander_decker_final.pdf, S. 46, 3. Juni 2012.

In den letzten Jahren wurde aufgrund neuer Entwicklungen in der Informations- und Kommunikationstechnologie oftmals ein Rückgang bei den Geschäftsreisenden prognostiziert, der allerdings so nicht eingetreten ist. Vielmehr war es die Finanzkrise, die große Auswirkungen auf diese Branche hatte. Nach einem kurzen ausbleibenden jedoch in einem verlagerten Wachstum: Entwicklungsfortschritte in der Verwendung von Verbundwerkstoffen ermöglichten etlichen Hersteller die Konstruktion von sog. „Very Light Jets“ (VLJ). Diese Jets wurden bewusst klein (4-6 Sitzplätze), leicht gestaltet und in der Ausstattung auf das wesentlichste reduziert gestaltet (auch Bordtoiletten sind in diesen Jets nicht serienmäßig verfügbar). Neben dem niedrigen Gewicht und daraus resultierenden niedrigen Betriebskosten soll dadurch auch der Kaufpreis möglichst gering gehalten werden - Bekannte VLJ-Modelle wie die Cessna Citation Mustang, die Embraer Phenom 100 und die Eclipse 500 sind bereits um ca. 2-3 Mio. Dollar erhältlich und somit um mehr als die Hälfte günstiger als herkömmliche „Einsteigerjets“ (siehe: www.aircraft24.com). Als neuer Anbieter konstruiert Honda derzeit ebenfalls einen solchen Jet (Honda Jet). – Durch diese Entwicklung wurden etliche Flugtaxiunternehmen gegründet, die sich als „Low-Cost-Carrier“ im Bereich Business Aviation verstehen und mit Flugstundenpreisen von etwa 1000 Euro v.a. Geschäftsreisende des mittleren Managements ansprechen wollen. Dabei steht – wie bei den LCC im Linienverkehr – die Reise von A nach B im Vordergrund, ein luxuriöses Catering wie bei anderen Executive Jets kann allein schon aus Platzgründen nicht angeboten werden. – vgl. dazu: <http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/miniflugzeug-als-lufttaxi-easyjet-fuer-reiche-1.202446>, 3. Juni 2012. – In diesem Artikel wird zudem das geplante Schweizer Lufttaxiunternehmen Jetbird angekündigt, das allerdings entgegen allen Erwartungen und trotz Großbestellungen einer einheitlichen Phenom Flotte im LCC-Manier (59 Stück) nicht an den Start ging, da der Hauptkreditgeber das Vertrauen entzogen hat (vgl. <http://www.airliners.de/verkehr/netzwerkplanung/jetbird-hebt-nicht-ab/20113>, 3. Juni 2012).

Bis zu einer Low-Cost Marktrevolution im Businesscharterbereich muss man sich also noch gedulden, wenngleich nach Prognosen mit bis zu 14.000 Zulassungen solcher Jets bis 2025 gerechnet wird (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 122) – doch ob Prognosen tatsächlich so eintreten, ist wieder eine andere Frage. So ersichtlich beim bei der scheinbar erfolgreichen Eclipse 500: von diesem Modell wurden 2006 (Jahr der Erstzulassung) insgesamt fast 2500 Exemplare bestellt (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 263), dennoch musste dieser Produzent 2008 Insolvenz anmelden, was einen Zulassungsverlust dieses Modells in Europa zur Folge hatte (vgl. <http://www.airliners.de/wirtschaft/kapitalmarkt/eclipse-aviation-meldet-insolvenz-an/16830>, 3. Juni 2012).

Im Bereich des klassischen Werksverkehrs mit größeren Jets ist derzeit ein anderes Unternehmen führend. Da sich der Betrieb eigener Jets nur für wenige Unternehmen rentiert und bei einer durchschnittlichen Nutzung Kosten bis knapp über 1 Mio. Dollar pro Jahr entstehen können (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 259), bietet das US-Unternehmen NetJets, das seit einigen Jahren auch in Europa aktiv ist, Jets im Teileigentum an (Fractional Ownership, Jet Membercard – je nach Beteiligungsmodell). Gegen die weitere Bezahlung monatlicher Gebühren je nach Anteil kann der Kunde dann für maximal die bestimmte gekaufte Stundenanzahl auf einen Jet des jeweiligen Typs zugreifen, der innerhalb einiger Stunden am gewünschten Airport landet (vgl. <http://www.netjetseurope.com/de/wie-es-funktioniert/>, 15. Juni 2012). Da sich der klassische Jetcharter nur für eine Nutzung bis 100 Stunden im Jahr rentiert (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 262), scheint dieses Geschäftsmodell im Vormarsch zu sein, da NetJets bei den bekanntesten Businessjetherstellern insgesamt 425 neue Flugzeuge bestellte (vgl. <http://www.austrianwings.info/2012/06/netjets-kauft-bis-zu-425-neue-flugzeuge/>, 15. Juni 2012).

Dennoch kann festgestellt werden, dass es Jets im „Entry Level“ (VLJ) und im Bereich „Very Long Range“ sind, denen die höchsten Zuwachsraten bei Neuzulassungen vorausgesagt werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 256). – Ganz im Sinne einer Ökonomisierung von Zeit bei längeren Distanzen, da hier flugplanunabhängig verreist werden kann.

5.5.3 Nachhaltiges Wachstum in Asien?

Der Anteil Asiens am Weltflugmarkt lag, wie bereits erwähnt, 2007 schon fast auf europäischem Niveau. Lange Zeit galt Asien deshalb als Boommarkt, der v.a. von Geschäftsreisenden frequentiert wurde. Dennoch waren auch hier die Auswirkungen der Wirtschaftskrise sehr deutlich spürbar, was zu einem starken Rückgang in der internationalen

Langstrecke von und nach Asien geführt hatte. Währungsschwankungen und die Erdbebenkatastrophe in Japan taten ihr übriges für das derzeit gebremste Wachstum v.a. in den traditionellen Wirtschaftszentren Asiens (vgl. <http://www.welt.de/print-welt/article597957/Asiatische-Airlines-geraten-ins-Trudeln.html>, 11. Mai 2012). Lediglich der chinesische Markt scheint von diesen Entwicklungen unberührt zu sein, wie die Steigerung von zwei chinesischen Fluglinien in die weltweite Top 10 nach Passagierzahlen bewiesen hat.

Neben dem krisenanfälligen Langstreckengeschäft wird jedoch v.a. für den asiatischen Binnenverkehr ein großes Wachstum prognostiziert, da das ökonomische Potential Chinas und Indiens noch so gut wie gar nicht ausgeschöpft ist. Neue indische Billigairlines wie Air India Express und IndiGo tätigten in den letzten Jahren Großbestellungen. Allein IndiGo bestellte 180 Stück der A 320 und will damit einen indischen Binnenverkehr zwischen den zahlreichen bevölkerungsreichen Städten aufbauen (vgl. <http://austriaviation.net/news-international/news-detail/datum/2012/06/01/indigo-bestellt-180-airbus-320.html>, 14. Juni 2012).

Noch größere Wachstumsambitionen hegen allerdings neu gegründete Billigfluglinien aus dem südostasiatischen Raum. Denn der Trend der LCC verbreitete sich von den USA über Europa schließlich in einer besonders rasanten Form nach Asien. Air Asia.com und Lion Air aus Malaysia und Indonesien tätigten im Herbst 2011 Bestellungen in noch nie da gewesener Größenordnung bei den Herstellern Airbus bzw. Boeing. Air Asia bestellte insgesamt 300 (!) Exemplare der etablierten Kurz- und Mittelstreckenjets A320 (inkl. der neuen Version A320neo) auf einmal, mit einem Wert nach Listenpreis von 27 Milliarden Dollar. Lion Air beglückte mit seiner Bestellung hingegen den amerikanischen Hersteller Boeing mit der größten Bestellung in der Unternehmensgeschichte dieses Herstellers in einer Größenordnung von 230 Boeings 737-900 und 737 MAX (kommt erst heraus) im Wert von etwa 22 Milliarden Dollar. (vgl. zu den Großbestellungen: http://www.focus.de/finanzen/news/unternehmen/luftfahrt/airasia-27-milliarden-dollar-fuer-den-neuen-von-airbus_aid_643345.html und <http://diepresse.com/home/wirtschaft/international/709670/Boeing-besiegelt-groessten-Verkauf-seiner-Geschichte>, aufruf jew. am 14. Juni 2012).

Somit werden diese LCCs im asiatischen Raum die Wachstumsraten im Bezug auf Flottengröße die europäischen LCCs bei weitem übertreffen. In wie fern dieser Boom nachhaltig ist, muss sich aber erst herausstellen. Unabdingbare Grundbedingung dafür ist eine anhaltende wirtschaftliche Entwicklung in allen asiatischen Staaten hin zu einer mit Europa

und den USA vergleichbaren Wohlstandsgesellschaft. Eine Ausrichtung allein auf den Incoming Markt ausländischer Investoren wird für eine akzeptable Auslastung nicht reichen, denn der Focus auf den „westlichen Geschäftreisenden“ schlitterte durch die gegenwärtige Krise fast alle etablierten Airlines in Asien, die keinen staatlichen Backround haben, in prekäre Finanzsituationen (v.a Thai, Singapore Airlines, Korean Air, Cathay Pacific und Asiana) – siehe: <http://www.welt.de/print-welt/article597957/Asiatische-Airlines-geraten-ins-Trudeln.html>, 11. Mai 2012). Gleiches gilt für Langstrecken-Ferienflüge, da auch der Ferntourismus besonders „krisensensibel“ reagiert.

Eine ähnliche Entwicklung haben die sg. „Tigerstaaten“ Südostasiens schon einmal erlebt, da z.B. der Verkauf von Boeing 747 nach der Wirtschaftskrise 1998 drastisch zurückging. Waren Jumbojets angesichts hoher Wachstumsprognosen in dieser Region ein Verkaufsschlager, konnte Boeing 1998 nur mehr zwölf 747 in diese Region verkaufen (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 107).

Wenn sich diese neuen Billigairlines allerdings auf dem Binnenmarkt durchsetzen können, wird sich das Bild der Airlines auch in Asien langfristig wie in Europa wandeln und Fliegen für eine breite Bevölkerungsschicht ermöglichen, zumindest wenn die Einkommen eine auch dafür nötige Schwelle übersteigen. Denn neben diesen künftigen Großgesellschaften im Low-Cost-Bereich gesellen sich auch immer mehr etablierte Airlines anderer Kontinente in den aufstrebenden LCC Markt in Asien. So betreibt z.B. die australische Qantas, im eigenen Land unter finanziellen Problemen leidend, neben der australischen Low-Cost-Gesellschaft Jetstar mit der Jetstar Asia auch einen LCC ab Singapur (vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Jetstar_Asia_Airways, 4. Juni 2012).

Einzig China nimmt sich aus politischen Gründen aus diesen ökonomischen Entwicklungen heraus und pusht seine etlichen Staatsairlines aus Gründen der politischen Impression und der nationalen Volkswirtschaft. Die China Southern z.B. wuchs innerhalb weniger Jahre zur viertgrößten Airline der Welt (siehe weiter oben) und wurde erster chinesischer Abnehmer des prestigeträchtigen größten Passagierjets der Welt, dem Airbus A380 (vgl. <http://www.airliners.de/wirtschaft/bestellungenundauslieferungen/erster-a380-fuer-china-southern/25454>, 24. Mai 2012), der auch auf Inlandsrouten zwischen chinesischen Wirtschaftszentren zum Einsatz kommt. Sowohl der Flottenausbau, als auch die Generierung großer Fluglinien ist dabei – wenngleich eine Nachfrage nicht abzuweisen ist – politisch gewollt, da Flugzeuge durch staatliche Sammelbestellungen eingekauft werden (siehe Hinweis im obigen Link).

Ob sich v.a. die neuen asiatischen Airlines in einer solchen Art und Weise entwickeln, wie sie sich dies selbst durch die Anzahl der Bestellungen erhoffen, kann natürlich nicht beantwortet werden. Wenn die wirtschaftliche Entwicklung linear weitergeht, werden die Geschäftskonzepte Erfolg haben. Diese Entwicklung scheint aber auch die Kennzeichen eines Booms zu haben, der auf Pump mittels Großinvestitionen herbeigeführt wird und von der keiner weiß, ob die Investitionen tatsächlich zu einem wirtschaftlichen Erfolg führen werden (vgl. http://www.vffl.at/index.php?option=com_content&view=article&id=254:kommentar-eine-fliegerische-seifenblase&catid=62:kommentare&Itemid=124, 11. Juni 2012). Der Unsicherheitsfaktor besteht in der exorbitanten Sensibilität für Krisen in solchen Boommärkten, da junge, schnell gewachsene Ökonomien im Weltmarkt meist noch nicht so etabliert sind, dass Krisen ohne weiters abgefedert werden können. Die etablierten Airlines des Langstreckenverkehrs haben daher letztes Jahr oftmals ihre Bestellungen bei den Flugzeugherstellern meist wieder teilweise storniert (vgl. <http://www.welt.de/print-welt/article597957/Asiatische-Airlines-geraten-ins-Trudeln.html>, 11. Mai 2012).

Insgesamt sind die Wachstumstrends in Asien allerdings unverkennbar, denn während die Anzahl der Abflüge in den USA auf hohem Niveau von 2005 bis 2010 um durchschnittlich 2,7% pro Jahr zurück gingen (was auch ein Indiz für den Einsatz größerer Flugzeuge sein kann), so war in Asien in der selben Zeit ein statistischer jährlicher Zuwachs von 7,9% von etwa 5 Mio. zu knapp unter 8 Mio. jährlichen Abflügen zu vernehmen. – vgl. ICAO: State of Global Aviation Safety 2011, S. 53.

Nichts desto trotz wird der angekündigte Boom in Asien auch die europäische Wirtschaft stärken, allen voran aufgrund der Bestellungen beim europäischen Hersteller Airbus, bei dem sich die europäischen Airlines mit neuen Großbestellungen zuletzt rar gemacht haben. – Lediglich Norwegian war mit einer Großbestellung von 100 A 320 neo aktiv. – Trotz der hohen Anzahl (Wert: 800 Millionen EUR) jedoch nur ein schwaches Drittel der Bestellungen der asiatischen LCCs (!). – dazu: <http://www.airbus.com/presscentre/pressreleases/press-release-detail/detail/norwegian-firms-up-order-for-100-airbus-a320neo/>, 12. Juni 2012.

Auch wenn man die Gesamtzahl aller offenen Bestellungen im Mai 2012 bei Airbus-Mittelstreckenflugzeugen der A 320 Familie vergleicht, so überwiegen die offenen Bestellungen im asiatisch-pazifischen Raum im Vergleich zu Europa bei weitem: 2444 aus der Asien/Pazifik Region zu 1644 in Europa (vgl. Excel File auf: <http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/orders-deliveries/> Summary May 2012).

5.6 Vergleichende Darstellung unterschiedlicher Geschäftskonzepte im planmäßigen Personenluftverkehr

Ausgehend von den USA kann man die im internationalen planmäßigen Luftverkehr kursierenden Geschäftsmodelle überall auf der Welt finden. Nach STERZENBACH u.a., 2009, S. 264 kann man insgesamt vier führende Geschäftsmodelle nationaler und internationaler Airlines klassifizieren, die in den vorangegangenen Darstellungen schon behandelt wurden: Network Carrier, Regional Carrier, Leisure Carrier und Low Cost Carrier.

5.6.1 Network Carrier

Die Kategorie Network Carrier entstand in den USA bereits in den 70er Jahren, in Europa spätestens in den Neunzigern und lässt sich direkt mit der Liberalisierung der jeweiligen Luftverkehrsräume in Verbindung setzen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009 S. 208). Vertreter dieses Konzeptes sind meist die traditionellen und größten Fluglinien eines Landes, je nach politischer Konstellation ein Flag oder Non-Flag Carrier. Die 20 größten Fluggesellschaften der Welt sind fast ausschließlich Network Carrier (vgl. STERZENBACH u.a., 2009 S. 233). Die ursprüngliche Tätigkeit dieser Fluglinien beschränkte sich, auch schon im regulierten Markt, im Betreiben von Hubs. Ausgehend von Primärflughäfen (meist Hauptstädte, außer wg. historischen Gründen in Deutschland) wurden lokale bzw. kontinentale Ziele, sowie (ausgewählte) Langstreckenziele angefliegen. Die lokalen und kontinentalen Ziele dienten einerseits als Direktverbindungen für Geschäftsreisende, wurden aber bei Bedarf zeitlich auch als Zubringer für Langstreckenflüge abgestimmt. Die AUA machte diese Abstimmung in den 70er Jahren z.B. nicht für Langstreckenflüge, sondern für Flüge nach Osteuropa. Nach STERZENBACH u.a., 2009, S. 208 wird dieses Prinzip auch als Hinterland-Hub bezeichnet, wobei gerade in Europa das „Hinterland“ häufig in kontinentalen Dimensionen verstanden werden kann (es handelt sich um ein US-Konzept).

Diese Systeme entstanden aufgrund der Anforderungen der Geschäftsreisenden, welche die Hauptkundenschicht dieser Carrier darstellten. Obwohl die Anzahl der Privatreisenden stets zunahm, bleiben zahlungsbereite Geschäftsreisende die Kernzielgruppe dieser Airlines, für die mit der „Business Class“ neben der Economy Class eine eigene Beförderungsklasse geschaffen wurde (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 234).

Daher wurden die Geschäftskonzepte mit der Liberalisierung des Flugverkehrs und einer gesteigerten Konkurrenz genau auf diese Zielgruppe angepasst. Um Passagiere zu locken, mussten die gewünschten Ziele möglichst zu den gewünschten Zeiten der Reisenden erreichbar sein, denn ansonsten wäre die an sich hohe Zahlungsbereitschaft dieser

Kundenschicht sicherlich gesunken (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 234). Ausgehend von den marktführenden Airlines, den s.g. Majors, wurden – damit diese ihre Markposition nicht verlieren – Netzwerke gemeinsam mit anderen Majors gegründet, um Wettbewerbsvorteile zu nutzen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 283). Neben dem Betrieb des eigenen Hubs (ev. inkl. Sekundärhubs wie München bei der Lufthansa) wurden auch Verbindungen zu den Hubs der Partnerairlines eingerichtet und die Flüge ebenso mit der Flugnummer der Partnerairline versehen. Somit konnte man den Geschäftskunden ausgehend von einem beliebigen lokalen Flughafen Verbindungen in fast alle lokalen Flughäfen in einer Zielregion anbieten, indem man mit Umsteigeverbindungen über den Hub der Airline A zum Hub der Airline B reist und von dort aus zum gewünschten Ziel (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 209 und S. 212f). Durch die Kombination unterschiedlicher Umsteige hubs kann außerdem eine zeitliche Flexibilität der Reise erreicht werden, die von einer einzelnen Fluglinie so nicht wirtschaftlich sinnvoll angeboten werden kann. – Ein solches Verbindungssystem wird als „Hub and Spoke – System“ bezeichnet (vgl. STERZENBACH u.a., 2009 S. 212).

Diese Netzwerke zwischen den Airlines, die es zuvor mit Codeshare zwischen ausgewählten Strecken gab, stellen strategische Allianzen dar. Die führenden weltweiten Allianzen wurden allesamt unmittelbar nach der Liberalisierung des EU-Flugverkehrs gegründet – die Star Alliance 1997, Oneworld und Skyteam 2000 (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 286f). Diese Allianzen werden, ausgehend von den jeweiligen Majors als Gründungsmitglieder ständig strategisch erweitert, um ein möglichst globales Streckennetz aufweisen zu können. Daher werden laufend auch sg. Second Tier Carrier in die Netzwerke integriert, die nur kontinental aktiv sind bzw. interkontinental nur ausgewählte Ziele ansteuern (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 235). Mit ihrer Spezialisierung auf Osteuropa und nur wenigen Langstreckenverbindungen stellt die AUA letztlich ein solches Second Tier Mitglied im Verbund der Star Alliance dar, in der sie im März 2000 Mitglied wurde (vgl. <http://www.austrianairlines.ag/Partner/OurPartners/StarAlliance.aspx>, 14. Juni 2012). Der Unterschied der strategischen Netzwerke hin zum simplen Codesharing auf ausgewählten Verbindungen ist nicht zuletzt ein gemeinsamer Außenauftritt und ein gemeinsames Buchungssystem. Beim Codesharing scheint ein Flug einer Partnerairline im eigenen Buchungssystem auf bzw. es werden der Partnerairline einige Sitze zur Fremdvermarktung übergeben (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 279). Die Strategische Allianz tritt hingegen als eigener Rechtskörper auf, der alle Flüge der Mitglieder aufeinander abstimmt und gegenseitig buchbar macht (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 284).

Die Stärken der Network Carrier (NC) hinsichtlich eines umfassenden und flexiblen Streckennetzes kommen aus ihrer Angebotsstruktur heraus, in der allerdings auch ihre Schwächen liegen. Dieses Konzept ist äußerst aufwändig zu planen und führt zu hohen „Komplexitätskosten“ für Streckenplanung und Netzwerk. Dazu kommen bei den meisten NCs, die ja aus Flag Carriern hervorgingen, kostenintensive Altlasten aus den Zeiten der Staatsbetriebe, wie hohe Personal- und Verwaltungskosten, sowie hohe Flottenkosten aus einer differenzierten Flotte (auch meist geschichtlich bedingt, Flottengröße meist ab 130 Sitzen aufwärts) etc. (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 235, zu Flottengröße S: 234). Diese Carrier haben somit, wie STERZENBACH u.a. auf S. 235 schreiben, meist einen signifikanten Kostennachteil gegenüber anderen Geschäftskonzepten. Neben diesen hohen Kostenstrukturen sinkt auf der anderen Seite die Bereitschaft vieler Passagiere zum Zahlen hoher Tarife aufgrund günstiger Konkurrenzangebote. Dazu kommen noch krisenbedingte Mehrausgaben wie hohe Kerosinpreise und Nachfrageschwankungen. – Diese gesamten Probleme der NC kann man treffender Weise exakt auf die derzeitige Situation der AUA ummünzen.

5.6.2 Regional Carrier

Regional Carrier entstanden meist in den 80er Jahren, da sich die Flag Carrier zunehmend auf die Bedienung von Primärflughäfen konzentrierten (siehe Kapitel 4 – Beispiele aus Österreich). Diese Carrier operieren von dezentralen Flughäfen und binden diese an v.a. von Geschäftsreisenden nachgefragte Destinationen im In- und kontinentalen Ausland im Punkt-zu-Punkt Verkehr an (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 237).

Als sich die Flag Carrier ab den 90er Jahren zunehmend in Network Carrier verwandelten, entdeckten diese die Funktion der Regional Carrier als lokale Zubringer („Commuter“) zu ihren Hubs auf den Primärflughäfen des Landes. Daher wurden die meisten Regional Carrier in Form von Beteiligungen oder Partnerschaften in die Network Carrier integriert, um von dezentralen Flughäfen mittels Punkt-zu-Punkt Verbindungen mehrmals täglich Umsteigepassagiere zum und vom Hub zu bringen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 237f). – So gesehen bei der kurzfristigen Auslagerung des Inlandsverkehrs der AUA zu Beginn der 90er Jahre zur Rheintalflug und bei der Übernahme der Tyrolean ab 1994.

Die Tyrolean liegt übrigens in einem weltweiten Ranking von 2007 nach beförderten Passagieren auf Platz 18 (!) der größten Regionalairlines (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 236), wenngleich auch etliche nicht regionale Routen für die AUA bedient werden. Die Regionaltochter der Lufthansa – die LH City Line – liegt als erste europäischer Regional

Carrier auf Platz 10, während die vorderen Plätze bis auf eine kanadische Ausnahme allesamt von US-Airlines belegt werden. Aufgrund der großen Distanzen in Nordamerika hat dort der regionale Zubringerverkehr eine noch größere Bedeutung, denn knapp 60% der weltweiten Regionalpassagiere werden in den USA transportiert (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 236) – wenngleich auch der Begriff „Regional“ mit den USA eher im Sinne der dezentralen Airports verglichen werden kann, nicht aber mit den zurückgelegten Distanzen. 35% aller weltweiten Regionalflüge heben in den USA ab – was im Vergleich mit dem hohen Anteil von beförderten Passagieren in diesem Bereich für eine hohe Auslastung der amerikanischen Regionalflüge spricht (vgl. ICAO State of Global Aviation Safety 2011, S. 54).

Während die meisten Regionalflieger in einer Partnerschaft mit Network Carriern ein relativ gesichertes Einkommen haben, gibt es dennoch einige wenige unabhängige Regionalgesellschaften, die gewisse Ziele von Flughäfen bedienen, die von den etablierten Airlines nicht angeflogen werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 237). So betreibt z.B. die Inter Sky als einzige Gesellschaft Linienflüge von Friedrichshafen nach Wien. Auch die Welcome Air/Air Alps ist eine unabhängige österreichische Regionalgesellschaft, die allerdings seit 2012 eine Partnerschaft mit der AUA hat, um mit kleinem Fluggerät, das die AUA selbst nicht besitzt, Zubringerflüge ab Linz, Graz und Klagenfurt nach Wien zu weniger nachgefragten Zeiten durchzuführen (vgl. Kapitel 4).

Die Flottengröße der Regional Carrier ist meist klein und weist verschiedenste Kapazitäten auf, um so auslastungsschwache Flüge wirtschaftlich betreiben zu können, was die NCs mit großem Fluggerät nicht schaffen würden. Die Ausrichtung des Angebots ist meist ganz auf Geschäftsreisende ausgelegt, die eine meist preisintensive Reise ab einem dezentralen Airport (egal ob Zubringerflug oder Point-to-Point) aufgrund von Zeitersparnis gegenüber einer Anreise zu einem größeren Flughafen mit einem anderen Verkehrsmittel in Kauf nehmen. Obwohl auf Geschäftsreisende ausgerichtet, gibt es in Regionalflugzeugen nur in größeren Modellen eine Business Class. Auch das Bordservice kann trotz hoher Flugpreise aufgrund kurzer Flugzeiten und beschränkter Größe nicht uneingeschränkt angeboten werden, was allerdings akzeptiert wird. – Ein wirtschaftlicher Betrieb von regionalen Routen ist ohnehin nur mit hohen Tarifen möglich, da die Kostenbelastung im Vgl. zu anderen Geschäftsmodellen eine hohe ist, allein schon was die Flughafengebühren bei der Vielzahl an Landungen an einem Tag mit kurzen Flügen betrifft. (vgl. zu diesem Absatz: STERZENBACH u.a., 2009, S. 238)

5.6.3 Leisure oder Charter Carrier

Als mit einem steigenden Wohlstand auch die Bedürfnisse nach Urlaubsreisen an die Badeorte des Mittelmeers stiegen, etablierten sich in Europa die Charter Carrier. Während in den USA ein so dichtes Linienflugnetz zu wettbewerbsfähigen Preisen bestand, dass dieses auch für Urlaubsreisen genutzt wurde, war dies in Europa nicht der Fall. Die Urlaubsdestinationen entstanden erst ab den 80er Jahren und waren von den europäischen Zentren, die mit Linienflügen für Geschäftsreisende bedient wurden, weit entfernt (vgl. dazu Kap. 5.1.1).

Daher etablierten sich in Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern Charterairlines, um Privatreisende als Zielgruppe aus den Quellmärkten in die Destinationen rund um das Mittelmeer zu bringen. Diese Fluglinien kommen/kamen meist aus den Quellmärkten und nur selten aus den Destinationsländern (Ausnahme: Türkei) – siehe Tabelle in : STERZENBACH, 2009, S. 252.

Die Lauda Air war in den 80er Jahren die erste österreichische Charterfluglinie, da eine Tätigkeit im Linienflugdienst rechtlich noch nicht möglich war (siehe Kapitel 4.5). Bis zur Deregulierung des Flugverkehrs in der EU gab es eine rechtliche Trennung zwischen Charter- und Linienverkehr, mit einer Besserstellung der Charterverkehrs (!) – siehe STERZENBACH u.a., 2009, S. 252.

Das Geschäftskonzept sah vor, dass die Flugkontingente an die Reiseveranstalter verkauft wurden. Der Flug war schließlich Teil einer angebotenen Pauschalreise und konnte nicht direkt bei der Fluglinie als Einzelleistung gebucht werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 254).

Seit den letzten Jahren entspricht dieses Konzept nach STERZENBACH u.a., S. 252 aber nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten, da sich die Konzepte von Charter- und Low-Cost-Carriern immer mehr vermischen. Während LCCs auch Urlaubsdestinationen in ihr Streckenportfolio aufnehmen, lösen sich die Leisure Carrier von der Saisonalität ihres Geschäftes und bieten auch Linienstrecken zu Low-Cost-Konditionen in die Urlaubsdestinationen an (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 267). Den Reiseveranstaltern kommt dieser Trend im Übrigen ganz gelegen, da sie das Risiko nicht verkaufter Kontingente (z.B. durch Krisen im Urlaubsland) an die Airlines selbst abgeben (vgl. Geschäftsbericht Austrian Airlines Group 2008, S. 70). – Aus Gründen der griechischen Finanzkrise und den daraus resultieren Nachfragerückgang für den Sommerurlaub auf den griechischen Inseln, wurden beispielsweise allein in Linz drei Destinationen Mitte Juni wieder storniert (siehe News auf Startseite <http://www.vffl.at/>, 17. Juni 2012).

Aus Gründen des übertragenen Risikos bietet z.B. auch die reine deutsche Charterairline Condor, ursprünglich in den 80ern von Lufthansa gegründet, einen Einzelplatzverkauf auf einigen Routen an (vgl. Low Cost Monitor, 01/2011, S. 2).

Daher gibt es nur mehr sehr wenige reine Charter Carrier. Sowohl bei der Lauda Air, als auch bei Laudas Neugründung Fly Niki stellte und stellt Charter nur einen Geschäftsbereich dar. Viele ehemalige Leisure Carrier wandelten sich so zu „Hybrid-Carriern“, bei denen beiden Geschäftsbereichen nachgegangen wird und über Partnerfirmen Hotel und Flug einzeln angeboten werden (z.B. Fly Niki/ Air Berlin, Hotel+Flug bei Binoli, im Besitz von Air Berlin) - vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 267 und http://www.airberlin-binoli.com/web/pauschal/step_stat_1_home.php, 17. Juni 2012 zu den Beispielen in Klammer.

Eine andere ehemalige Charterairline, die Germania, hat sich auf das ACMI Geschäft spezialisiert, in dem die Gesellschaft ihre Flugzeuge inkl. Crew der Air Berlin in deren Lackierung zur Verfügung stellt (siehe dazu: http://www.flygermania.de/de/ueber_germania/unternehmen/lease/, 14. Juni 2012).

Durch den zunehmenden Einzelplatzverkauf beschränken sich die Carrier zunehmend auf auslastungsstarke Regionen, um Risiken zu minimieren. Air Berlin bedient Mallorca z.B. mehrmals wöchentlich von Deutschland, Österreich und der Schweiz und hat auf dem Inselflughafen ein Drehkreuz zu anderen spanischen Urlaubszielen eingerichtet (vgl. http://www.airberlin.com/de-DE/site/pressnews_dr.php?ID=3199, 14. Juni 2012). Abseits dieser „Renner“-Destinationen treten v.a. die Reiseveranstalter selbst mit eigenen Fluglinien auf, um Flugverbindungen zu gewährleisten. – Dazu hat z.B. der Marktführer bei Pauschalreisen, TUI, in vielen europäischen Ländern Fluglinien übernommen, die nun das TUI-Logo ziert (so wurden die TUI-Fluglinien zum Marktführer im Charterflugverkehr in Europa; Bsp. aus Deutschland: Aus der Hapag-Lloyd wurde TUIfly) – siehe STERZENBACH u.a., 2009, S. 253.

Ein ähnliches Konzept verfolgte Thomas Cook und übernahm dazu die Condor 2002 von der Lufthansa (<http://www.condor.com/de/unternehmen/unsere-geschichte.jsp>, 14. Juni 2012). Derzeit sucht der britische Reiseveranstalter allerdings einen Käufer für die ehemals staatliche deutsche Urlaubsfluglinie und ist dabei beim ehemaligen Besitzer der LTU – ebenfalls eine große deutsche Charterairline, die 2007 von Air Berlin übernommen wurde - auf Interesse gestoßen (vgl. <http://www.austrianwings.info/2012/04/hans-rudolf-woehrl-bekraeftigt-sein-interesse-am-ferienflieger-condor/>, 14. Juni 2012; zur LTU-Übernahme: http://www.airberlin.com/de-DE/site/pressreleases_dr.php?ID=3335, 14. Juni 2012).

Somit kann festgestellt werden, dass reine Leisure-Airlines nur mehr direkt von Reiseveranstaltern betrieben werden und auch diese versuchen ab und an wieder, im Low-Cost-Geschäft mitzumischen (siehe TUI fly Deutschland, welche die Städteverbindungen allerdings an Air Berlin abgeben hat – siehe Low Cost Monitor, 01/2011, S. 3 und <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/buendnis-city-strecken-von-tuifly-gehen-an-air-berlin-a-647692.html>, 15. Juni 2012).

Das europäische Geschäftsmodell der Ferienflieger scheint somit langsam auszusterben, wenngleich es im Vergleich zu den USA noch immer recht groß ist. – Beim Ranking nach Passagierzahlen befindet sich nämlich 2007 der erste US-Vertreter Champion Air auf Platz 3. - siehe STERZENBACH u.a., 2009, S. 252.

5.6.4 Low Cost Carrier

Seit der Deregulierung des US-Flugmarktes gab es die ersten Low-Cost Vertreter am Airlinemarkt, die den arrivierten Airlines mit günstigen Tarifen und aggressiven Marketing Kunden entziehen wollten (z.B. Braniff: grell lackierte Flugzeuge, und Instrumentalisierung der Stewardess als Sexobjekt „Introducing the Air Strip“ – siehe Kapitel 7.2). Auf lange Sicht setzte sich allerdings in den USA das Geschäftsmodell der Southwest Airlines durch, die als erste moderne Low-Cost Airline gilt, bzw. diesen oft nachgeahmten Geschäftszweig begründete (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 239). Während die Southwest in den USA erfolgreich war, konnte sich dieses Modell in Europa aufgrund der Regulierung noch nicht durchsetzen. Lediglich der Flugverkehr in die USA war etwas deregulierter, weshalb sich in den 80er Jahren v.a. in Großbritannien zwei Low-Fare-Airlines für den touristischen transatlantischen Verkehr bildeten, da die Nachfrage in Großbritannien nach solchen Reisen eine große war. Es waren dies die inzwischen insolvente Laker Airways und die Virgin Atlantic – gegründet von Sir Richard Branson, der derzeit kommerzielle Flüge ins Weltall plant. Diese Fluglinien boten allerdings ein Servicekonzept nach Vorbild der Flag Carrier an, aufgrund niedrigerer Kostenstrukturen allerdings zu etwas niedrigeren Preisen. Erst die Deregulierung des europäischen Luftverkehrsmarkts machte die Etablierung von LCC nach dem Vorbild Southwest möglich (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 239).

Dabei waren es ebenfalls Airlines aus Großbritannien und Irland, die dieses Geschäftskonzept in Europa etablierten – Ryanair und Easy Jet (siehe zu Entwicklung der LCC: STERZENBACH u.a., 2009, S. 239 und HOFER, 2005, S. 2-6).

.

Was sind die Kennzeichen eines Low-Cost-Carriers?

Als Voraussetzung für niedrige Preise gilt es, alle möglichen Kosten so gering und kalkulierbar wie möglich zu halten. Die Kostenstrukturen von „richtigen LCC“, die STERZENBACH u.a., 2009, auf S. 246 als „Lowest Cost Carrier“ bezeichnen, liegen insgesamt um 60% unter jenen der Network Carrier. Wie diese Kostenvorteile, die für die niedrigen Preise obligatorisch sind, entstehen können, möchte ich nun – wenn nicht anders angegeben - gemäß STERZENBACH u.a., 2009, S. 242 - 246 anhand einiger Faktoren darstellen:

Die Flotten dieser Carrier bestehen lediglich aus einem Flugzeugtyp eines Herstellers in großer Stückzahl. – Meist handelt es sich um Boeing 737-800 oder A320 – Familie (Ryanair und Southwest betreibt eine reine Boeing-Flotte, Easy Jet anfänglich auch, stellte aber auf Airbus um – siehe: <http://www.airfleets.net/flottecie/Ryanair.htm>, <http://www.airfleets.net/flottecie/Southwest%20Airlines.htm> und <http://www.airfleets.net/flottecie/EasyJet.htm> , 17. Juni 2012).

Die Bestuhlung der Flugzeuge erfolgt möglichst eng, um die Kosten pro Sitzplatz gering zu halten. Auf eine Anpassung der Bestuhlung bzw. der Flugzeuggröße auf unterschiedliche Streckennachfragen wird bewusst verzichtet. Die Bestellungen der Flugzeuge erfolgen meist unter Ausnutzung großer Rabatte in hohen Stückzahlen und zu Zeitpunkten, in denen Hersteller über zu wenige Bestellungen klagen (Antizyklische Bestellung) – vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 266.

Diese Flugzeuge gilt es dann, möglichst effektiv einzusetzen. Es werden nur Flughäfen angeflogen, die kurze Bodenabfertigungszeiten und Taxiwege garantieren (bei Ryanair 25 Minuten – siehe: <http://www.zeit.de/2011/11/Billigflieger-Ryanair/komplettansicht>, 17. Juni 2012) und deren Verkehrsaufkommen möglichst gering ist, um Zeit kostende Warteschleifen zu vermeiden. Die Flugzeuge können daher viele Rotationen am Tag fliegen. Diese Flughäfen sind meist regionale Flughäfen, die im erweiterten Umkreis von Metropolregionen liegen (z.B. bei Ryanair Hahn bei Frankfurt, Bergamo bei Mailand, Girona bei Barcelona... - jew. zwischen 100 und 50 km von der namensgebenden Stadt entfernt – (<http://www.zeit.de/2011/11/Billigflieger-Ryanair/komplettansicht>, 17. Juni 2012)). Viele dieser Flughäfen gewähren den Billigairlines niedrige Gebühren, um im Schatten der nahen Großairports überhaupt eine Auslastung zu haben. Nicht selten fließen auch Subventionen von öffentlichen Flughafenbetreibern zu den Airlines. Ausgehend von Basen werden die Zielflughäfen im Punkt-zu-Punkt Verkehr angeflogen, Umsteigeverbindungen, deren Koordination Kosten verursachen würde, gibt es nicht. Lt. Sterzenbach u.a. werden auch

Marketingkosten niedrig gehalten. Neue Strecken werden nach dem Prinzip „trial and error“ ausgetestet und bei geringer Auslastung wieder eingestellt. Das wirtschaftliche Risiko der Airlines ist meist gering, da die Routen oftmals von Regionalflughäfen subventioniert sind – was im Fall von Ryanair - neben Klagen gegen undurchsichtige Preisgestaltung - schon häufig zu Klagen der EU-Wettbewerbskommission und Konkurrenten geführt hat (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 244 und http://www.verbraucherrecht.at/cms/index.php?id=49&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=2698&tx_ttnews%5BbackPid%5D=116, 17. Juni 2012) .

Die Streckennetze der LCC konzentrieren sich, gemäß der 7. Freiheit der ICAO, welche seit der Liberalisierung des EU-Flugverkehrs das Anbieten von Verbindungen von und nach Drittstaaten abseits des Heimatlandes der Airline ermöglicht (vgl. RUDOLPH, 2002, S. 141), hauptsächlich auf unterschiedliche Verbindungen zwischen den EU-Mitgliedsstaaten (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 241), oftmals in Richtung von Urlaubsdestinationen. Jedoch scheinen auch immer mehr “ethnisch” motivierte Verbindungen in den Streckennetzen der LCC auf – siehe z.B. die Verbindungen von Ryanair ab Weeze (“Ruhrpott”, viele Migranten) nach Marokko (vgl. <http://www.ryanair.com/de/guenstige-flugziele> - Weeze anklicken - 17. Juni 2012)

Die Unternehmen selbst lagern die meisten Dienstleistungen aus – so sind beispielsweise bei der österreichischen Low-Cost Gesellschaft Fly Niki (in anderen Bereichen keine klassische Low-Cost Airline) sowohl das Cockpit- und Kabinenpersonal bei einer Leiharbeitsfirma (Labour Pool) angestellt – was natürlich auch Kritik mit sich bringt (vgl. <http://austriaviation.net/im-focus/im-focus-detail/datum/2012/02/01/harte-landung-der-traum-vom-fliegen.html>, 12. Juni 2012).

Die Distributionskanäle sind einfach und meist auf Internet und Callcenter beschränkt, eine Buchung über Buchungsnetzwerke und Reisebüros ist meist nicht möglich, sodass in diesem Bereich keine Provisionen fällig werden (war mit bis zu 10% üblich, mittlerweile werden die Leistungen aber v.a. in Form von Servicegebühren von den Kunden getragen – STERZENBACH u.a., 2009, S. 245). Desweiteren ist auffällig, dass meist mit extrem niedrigen Preisen geworben wird, die allerdings nur in marginalen Kontingenten pro Flug verfügbar sind. Je höher die Buchungslage und je näher der Abflugstermin, desto höher werden die Preise (es sei denn, die Auslastung bleibt schwach). Anders als im touristischen Bereich, wo die Preise für kurzfristig nicht gebuchte Kontingente meist fallen (Last-Minute), gehen LCC davon aus, dass die Bereitschaft einen höheren Preis zu zahlen kurz vor dem Reiseantritt am höchsten ist, v.a. wenn man die Reise zu einem bestimmten Datum machen

„muss“. In der Tat werden die meisten Umsätze von LCC mit kurzfristigen Buchungen gemacht, während die extremen Billigpreise dazu dienen, die Aufmerksamkeit des Kunden auf sich zu ziehen. Der Kunde soll schließlich den Eindruck bekommen, diese Airline sei ohnehin die billigste und somit auch bei kurzfristigen Buchungen, bei denen die Preise oftmals nicht viel unter jenen der Network Carrier liegen, keine weiteren Preisvergleiche anstellen. Neben dem Flugpreis werden für zahlreiche Zusatzleistungen, wie z.B. Gepäck, weitere Gebühren verlangt, um den Passagier zu kostensparenden Verhalten zu erziehen (<http://www.zeit.de/2011/11/Billigflieger-Ryanair/komplettansicht>, 17. Juni 2012).

Letztlich ist der Preis das wichtigste Werbeargument, denn es sollen Privatreisende genau durch diesen zur Reise motiviert werden. Das Klientel von LCC besteht aus der Hälfte aus der Erschließung neuer Kundengruppen, die ansonsten keine Reise unternommen hätten oder auf ein anderes, günstigeres Verkehrsmittel zurückgegriffen hätten (Zug/PKW). Die andere Hälfte der Kunden wird durch den Wettbewerb zu anderen Airlines gewonnen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 240). Bei manchen LCCs zählen auch preissensible Geschäftsreisende dazu. So bietet die Air Berlin Gruppe für solche Kunden ein eigenes Vielfliegerprogramm an und ist Mitglied in einer strategischen Allianz (Oneworld) – vgl. http://www.airberlin.com/de-DE/site/pressnews_dr.php?ID=3747, 17. Juni 2012. – Air Berlin, die sich aus einer reinen Charterlinie in einen LCC verwandelte, ist lt. STERZENBACH u.a., 2009, S. 248 daher eigentlich nicht zu den ursprünglichen Low-Cost-Carriern zu zählen. Während bei klassischen LCCs der „no frills“ (keine Zusatzleistungen) Grundsatz gilt bei dem lediglich die Reise von A nach B verkauft wird und für jede Zusatzleistung Gebühren verrechnet werden (z.B. Gepäckaufgabe, Kreditkartenaufschlag, Bordverpflegung...), bietet Air Berlin aufgrund der vermehrten Ausrichtung auf Geschäftsreisende eigentlich ein „some frills“ Produkt an, da eine Bordverpflegung, Snacks und Zeitungen angeboten werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 248). Auch HOFER, 2005 ist auf S. 7 der Meinung, dass die Air Berlin auch aufgrund der Tatsache von verkauften Frachtkapazitäten kein LCC ist, wenngleich sich die Strukturen der Airline seit damals stark geändert haben (Übernahmen). Auch Easy Jet konzentriert sich mit einer Bedienung von Großflughäfen und der Integration in Globale Buchungssysteme vermehrt auf die Akquirierung von Geschäftskunden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 244), weshalb mittlerweile die Ryanair der einzige europäische Vertreter des klassischen „Lowest Cost Konzeptes“ ist.

Die Low-Cost-Carrier legten ein gigantisches Wachstum in Europa hin, das allerdings einem gewissen Lebenszykluskonzept zu unterliegen scheint. Legten LCC von 2001 auf 2002 beispielsweise ein Wachstum von 360% (!) an den Tag, machte dieses von 2007 auf 2008 „nur“ mehr 12,8% aus. Der asiatisch/pazifische Raum und der Mittlere Osten befinden sich dagegen mit Wachstumsraten von 35,3% und 77,5% noch in einer früheren Phase dieses Lebenszyklus, der in Europa offenbar einsetzende Sättigungstendenzen aufzeigt (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 240).

Aufgrund des ehemaligen und allerdings immer noch großen Potentials (trotz Wachstumsabflachung) wollten und wollen viele Airlines bei diesem Wachstum mitmischen. „Zwischen 2002 und 2004 wurden (...) in Europa mehr als 20 neue Low Cost Carrier gegründet, von denen einige nach kurzer Zeit wieder vom Markt verschwanden“ (STERZENBACH u.a., 2009, S. 239). V.a. in den neuen osteuropäischen Mitgliedsstaaten der EU ab 2004 wurden etliche Carrier gegründet, die sich auf Flüge ab den neuen Mitgliedsstaaten auf Länder der EU-15 spezialisierten. Von diesen Carriern etablierte sich allerdings nur die Wizz Air, die mit Niederlassungen in vielen EU-Ostländern solche Verbindungen anbietet (siehe: http://wizzair.com/about_us/company_information/?language=DE, 17. Juni 2012).

Auf S. 247 unterscheidet Sterzenbach u.a. drei Typen von LCC nach ihrer Entwicklungsgeschichte. Typus 1 waren die „Trendsetter“, die als LCC gegründet wurden und nach wie vor Marktführer in diesem Bereich sind: Ryanair und EasyJet, mit bis zu 25% wöchentlichen Marktanteilen im LCC-Bereich in 2008 (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 242). Typus 2 – Gesellschaften gingen aus dem Modell eines Charter Carriers hervor (z.B. Air Berlin) und Typus 3 aus Network Carriern, die aufgrund des Konkurrenzdrucks eigene LCC gründeten, um nicht zu viele Marktanteile an die Newcomer zu verlieren (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 247). – So gründete die LH z.B. mit Germanwings eine eigene LCC. Aer Lingus bildete sich zudem aufgrund des Konkurrenzdrucks der Ryanair am Heimatmarkt in der Kurz- und Mittelstrecke selbst zum LCC um (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 248).

Während die Carrier des Typus 1 dem Geschäftsmodell der LCC ganz entsprechen und meist „Lowest Cost Carrier“ sind (mit Ausnahme Easy Jet, die auch Großflughäfen bedienen), treten die Carrier des Typus 2 und 3 v.a. im deutschsprachigen Bereich als preisgünstige Alternative für Geschäftsreisende auf. – Es werden von Air Berlin nur in den seltensten Fällen Regionalflughäfen, sondern v.a. Sekundäirairports und auch Großflughäfen (wie z.B. Frankfurt/Main – siehe: <http://www.airberlin.com/de/flugziele>, 17. Juni 2012) angesteuert,

mit dem Ziel, preisbewusste Geschäftsreisende von der LH abzuwerben, da von diesen eher die Hauptflughäfen aufgrund der schnelleren Anbindungen in die jeweiligen Städte bevorzugt werden (vgl. STERZHENBACH u.a., 2009, S. 248). Auch die Flottenstruktur der Air Berlin (insgesamt 165 Flugzeuge) ist durch zahlreiche Übernahmen sehr heterogen (vgl. <http://ir.airberlin.com/de/ir/fakten-zur-gruppe/die-flotte>, 17. Juni 2012) und die Unternehmensergebnisse nicht zuletzt dadurch – aber v.a. durch sonstige hohe Kosten – negativ (vgl. <http://derstandard.at/1331779781046/Rote-Zahlen-Air-Berlin-vervielfacht-den-Verlust>, 17. Juni 2012).

Um wiederum in diesem Bereich gegen Air Berlin auftreten zu können, gründete die Lufthansa die Germanwings, die mittlerweile aber eher zu einer kostengünstigen Lufthansasparte ab Sekundärflughäfen umgebaut wird (Übernahme aller LH Flüge ab Stuttgart, Codeshare mit AUA, Umsteigemöglichkeiten – vgl. dazu: http://content.tagblatt.de/Home/nachrichten/wirtschaft/ueberregionale-wirtschaft_artikel,-Germanwings-uebernimmt-in-Stuttgart-Lufthansa-Strecken-_arid,156936.html, http://www.germanwings.com/de/Unternehmen-Pressearchiv_Zusammenarbeit-OS.htm und <http://www.germanwings.com/de/Fluginfo/Umsteigeverbindungen.htm>, 17. Juni 2012).

Andere Billigfluggesellschaften von National Carriern – wie die Transavia der Air France/KLM oder die Vueling der Iberia – treten sehr wohl als klassischer LCC auf, da die Hauptkonkurrenten in diesen Ländern Ryanair und Easyjet heißen.

Letztendlich ist der Ausbau des LCC- Sektors immer auch eine Antwort auf die beiden Trendsetter, die dieses Geschäft in Europa etabliert haben und die Flugreise vom letzten Attribut der Geschäftsreise mit elitärem Charakter befreit haben. Trotz abgeflachtem Wachstums wurde bereits auf die Großbestellung der Norwegian – ein neugegründeter LCC des Typus 1 (<http://www.norwegian.com/uk/about-norwegian/our-company/history/>, 17. Juni 2012) – hingewiesen, der trotz drohender Sättigung die Kapazitäten offenbar stark ausbaut, wenngleich dies, wie bereits betrachtet, differenziert interpretiert werden kann (siehe Kapitel 5.5.1). Die weiteren Wachstumspole werden aber auf anderen Kontinenten liegen, in die dieses Konzept – ausgehend von den USA – ebenfalls exportiert werden wird.

5.7 Conclusio und Zukunftsausblick mit besonderer Berücksichtigung Österreichs

Beim Betrachten des Wachstumsmarktes Flugreise stellt sich letztlich unweigerlich die Frage nach einem Ende dieses Wachstums bzw. den Grenzen der Mobilität, die nicht beantwortet werden kann. Diese Grenzen könnten v.a. in Bereichen mit dichtem Luftverkehr durch eine steigende Umweltbelastung erreicht werden. – Denn ein Jumbo benötigt für einen Atlantikflug hin und retour so viel Treibstoff, dass damit 200 Pkws ein Jahr lang betrieben

werden könnten – auch wenn die Fluggesellschaften gerne mit einem geringen Verbrauch pro Passagier argumentierten (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 107) – Diese Zahl bekommt gigantische Ausmaße, wenn man sich die Anzahl der täglichen Starts von etwa 30 Mio. zu Gemüte führt (siehe: ICAO, Annual Report of the Council, 2010, Appendix 1, S. 4) – Die Eingliederung des Flugverkehrs in den EU Emissions-Zertifikat Handel ist eine Antwort auf die umwelttechnischen Belastungen eines steigenden Luftverkehrs, was natürlich die Major Airlines nicht goutieren (<http://www.stern.de/wirtschaft/news/streit-um-emissionshandel-im-luftverkehr-eu-riskiert-handelskrieg-mit-den-usa-1765567.html>, 19. Juni 2012). Zudem hat eine amerikanische Untersuchung 2008 festgestellt, dass sich die verschärften Sicherheitskontrollen nach den Terroranschlägen negativ auf das Wachstum der Verkehrsluftfahrt in den USA auswirken. Durch ausufernde Sicherheitskontrollen und durch teilweise im Umgang rüde Security-Mitarbeiter werden jährlich 50 Millionen Passagiere (!) an andere Verkehrsmittel verloren (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 108).

Die Wachstumspole der Luftfahrt weiten sich Schritt für Schritt aus und verlagern sich. Angefangen in den USA hielt die Luftfahrtindustrie bald in Europa Einzug und durchlebte auch dort alle Entwicklungsschritte – zumindest ab der Liberalisierung. In Europa, wie auch in den USA, konzentrierten sich die Major Airlines auf Hubsysteme, die, durch Zubringerflüge gefüttert, mit Hubsystemen von Airlinepartnern verbunden wurden. Dieses sg. Hub and Spoke System machte letztlich strategische Partnerschaften nötig – Star Alliance SkyTeam und Oneworld bestimmen seither die globalisierten Linienverbindungen, um für den Fern- und v.a. den Geschäftsreisenden ein konkurrenzfähiges Produkt mit flexiblen Flugzeiten bieten zu können (siehe Kapitel 5.6.1 und 5.6.2). Denn der Fluggast als „Otto-Normalverbraucher“ wurde längst an Billigairlines verloren, die das Produkt Flugreise einer viel breiteren Schicht anbieten. – Auch dieser Trend wurde von den USA nach Europa importiert. Innerhalb weniger Jahre schafften es LCCs, das Geschehen am Luftfahrtmarkt zu bestimmen. Denn neben den sich ausweitenden Marktanteilen (vgl. Low Cost Monitor 01/2011 und 01/2006, jew. S. 2) haben auch Network Carrier Ansätze aus dem Low-Cost Bereich übernommen, um dadurch nicht nur ihre Produkte, sondern auch ihre Kostenstrukturen an den Wettbewerb anzupassen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 265 ff). Der Low-Cost-Trend wird gegenwärtig nach Asien exportiert und mit Afrika ist nunmehr auch bereits der nächste Kontinent entdeckt, der zumindest in den wohlhabenderen Staaten Potential für diese, in den USA von Southwest entdeckte, Geschäftsidee bietet. Stelios Haji-Ioannou, der Gründer von Easy Jet, kündigte am 15.06.2012 an, in Nairobi mit Fast Jet eine erste afrikanische Point-to-Point, no frills Airline zu gründen und somit das Potential Afrikas

in diesem Zusammenhang auszunutzen. Er bezeichnete Afrika in diesem Zusammenhang als „the aviation industry's last frontier“ (vgl. <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/easyjet-founder-targets-africa-new-airline-venture-0614> , 15. Juni 2012). Daher ist dies ein erster Schritt, dass auch in Afrika das Flugzeug in absehbarer Zeit ein selbstverständliches Reisemittel wird, wenngleich dies der allererste Schritt auf einem langen Weg ist. Wenn das Flugzeug tatsächlich ein Wohlstandsindikator ist, so kann es auf diesem Wege allerdings tatsächlich etwas zur Entwicklung von und zur Verständigung zwischen bestimmten Regionen beitragen, wenn auch der kommerzielle Gedanke bei all diesen Geschäftsideen überwiegt.

Aus diesem Grund entwickelt sich die kommerzielle Luftfahrt hin zu einer bipolaren Welt, in der die ehemaligen Nationalcarrier mit Hub-and-Spoke Netzwerken ein auf die Geschäftsreise optimiertes Produkt anbieten, dessen hoher Kostenaufwand nur durch Fusionen tragbar wird (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 235). Andererseits bilden die Low-Cost-Carrier die zweite Variante der Flugreise, die v.a. Flugreisen für Personen ermöglichen, die diese Reise nicht machen müssen, sondern diese aufgrund des Preises antreten. Die LCC werden die klassischen Chartercarrier ersetzen, denn auch diese Fluglinien hatten ab den 80er Jahren die Intention über den Preis eine Urlaubsalternative anzubieten. Inwiefern auch die Network Carrier dauerhaft mit Tochterunternehmen im LCC-Bereich mitmischen können, wie im Kapitel 5.6.4 gesehen, wird sich angesichts einer Entwicklung hin zur Marktsättigung zeigen. Man kann aber getrost behaupten, dass v.a. der Kontinentalverkehr von den LCC revolutioniert wurde.

Lediglich der Langstreckenverkehr wurde von den LCC nicht revolutioniert, da hier das Konzept nicht greifen würde, da einerseits Bordservice und Beinfreiheit auf Langstreckenflügen als unerlässlich angesehen wird und Langstreckenflugzeuge nur durch eine Reihe von Zubringerflügen und „Verteilerflügen“ vom Zielairport eine hohe Auslastung erreichen können. Im Point-to-Point Verkehr wäre wahrscheinlich keine dementsprechende Auslastung zu erzielen und auch eine kurze Bodenabfertigungszeit würde angesichts der langen Flugzeiten keine Steigerung der Aircraft-Utilization zulassen (vgl. dazu: STERZENBACH, u.a., 2009, S. 248 ff.). – Jedoch scheint der norwegische LCC Norwegian mit mehreren bestellten Boeing 787 einige Langstreckenziele in diesem Sektor nach New York und Bangkok anzupeilen (<http://www.austrianwings.info/2011/04/norwegian-will-bis-zu-neun-787/>, 14. Juni 2012) – ob dies der Fall sein wird und wie dieses Produkt aussehen wird, muss sich aufgrund der hohen Vorlaufzeiten der 787 jedoch erst herausstellen.

Die Netzwerk-Carrier werden sich in einer zukünftigen Entwicklung v.a. auf dieses Langstreckengeschäft mit Großraumflugzeugen beschränken, da das eine gewisse Monopolstellung für diese Fluggesellschaften bedeutet. Die Reihe von Zubringerflügen wird je nach Länge vermehrt zu Tochterunternehmen, Franchisenehmern (Regionalgesellschaften von dezentralen Airports – diese Konstellation wird Regionalfluglinien zu einem weiteren Wachstum verhelfen – STERZENBACH u.a., 2009, S. 237) und kleineren Allianzpartnern ausgelagert. Als solcher ist auch die AUA im Verbund mit der LH anzusehen. Diesen Partnern wird wahrscheinlich auch eine Funktion als Low-Cost Sparte inne wohnen, da ein gewisses Kontingent der Zubringerflüge als Billigflüge verkauft wird (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 235f). Den reinen Low-Cost Töchtern der Netzwerk Carrier wird nach STERZENBACH u.a., S. 236, keine erfolgreiche Zukunft prognostiziert. Innerhalb der strategischen Netzwerke wird es vermutlich dadurch zu Konsolidierungen kommen, um durch Fusionen gegen den Außendruck wachsender Carrier aus den Golfstaaten (Emirates, Etihad) entgegen treten zu können (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 235f). STERZENBACH u.a., 2009, rechnen auf S. 236 damit, dass letztlich in Europa fünf Netzwerk Carrier mit einer Reihe von verschiedenen spezialisierten Tochterunternehmen übrig bleiben werden.

Während die Netzwerk-Carrier ihr Geschäft vermutlich wie oben erwähnt gestalten werden, sind Prognosen bzgl. der Entwicklung des Low-Cost-Geschäfts schwierig, da es eine sehr kurze Entwicklungsgeschichte aufweist. Insgesamt ist festzustellen, dass auch der Konkurrenzdruck der LCC untereinander steigt. Ursprünglich suchten die LCC eher die Konkurrenz zu Network Carrier, um diesen Marktanteile zu nehmen, bedienten aber selten Strecken, die auch von anderen LCCs geflogen wurden, da aufgrund des nicht gegebenen Preisreduktionsspektrums sonst schnell ein Überangebot entstanden wäre (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 244). Nicht zuletzt durch Bestellungen von Norwegian werden Überkapazitäten der LCC unvermeidlich sein. Diese Kapazitätssteigerung geschieht allerdings in einer Phase steigender Preise für Kerosin, kritischer Betrachtung von regionalen Beihilfen für LCC und steigender Steuerleistungen (Anm: Ticketsteuer, Emissionshandel), die aufgrund der engen Kalkulationsbasis unweigerlich zu Preissteigerungen führen werden. – Und diese könnten die Wachstumsambitionen so mancher Low-Cost-Fluglinie zunichte machen, da deren Passagiere ungleich sensibler auf Preiserhöhungen reagieren als bei Network-Carriern. Auch im LCC Bereich werden deshalb über kurz oder lang Konsolidierungen zur Kostensenkung und zur Tilgung von Überkapazitäten in einem gesättigten Markt nötig sein, die vor allem die kleineren Anbieter betreffen werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 250/251). Die Übernahme und Integration der Fly Niki durch

die Air Berlin kann letztlich als ein solcher Akt der Konsolidierung gesehen werden, wenngleich es sich bei beiden Fluggesellschaften um Hybrid-Carrier handelt, deren Typus den klassischen Leisure-Carrier verdrängen wird (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 267 und 252ff). Daneben sind auch im Low-Cost Bereich strategische Netzwerke zu erwarten, jedoch ohne Zu- und Abbringerdienste, da wahrscheinlich am Point-to-Point Verkehr festgehalten wird. Das schließt allerdings die Schaffung von Umsteigemöglichkeiten im Low-Cost-Verkehr nicht kategorisch aus, dieser wird allerdings nicht von den Gesellschaften oder künftigen Netzwerken selbst, sondern von den auf LCC spezialisierten Flughäfen angeboten werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 267). Der Flughafen Köln/Bonn installierte beispielsweise bereits auf eigenes Risiko Umsteigemöglichkeiten für Germanwings-Flüge (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 267). Als Vorstufe zur Schaffung von Low-Cost-Netzwerken kann zudem die Installierung einer gemeinsamen europäischen Interessensvertretung, der ELFAA (European Low Fares Airlines Association), angesehen werden, in der alle bedeutenden europäischen Low-Cost bzw. Low-Fare Gesellschaften (bedeutet das gleiche) vereint sind (vgl. <http://www.elfaa.com/background.htm>, 17. Juni 2012).

Im kontinentalen Bereich werden somit LCC und Netzwerkpartner der Majors mit Low-Cost-Kontingenten existieren, während sich der Fokus der führenden Fluggesellschaften auf den Langstreckenverkehr richten wird. Der Trend geht in jedem Bereich eindeutig hin zu Großunternehmen denen v.a. bei den Netzwerk Carriern eine Reihe von spezialisierten Tochterunternehmen angeschlossen sind. Viele ehemalige Staatsbetriebe, wie die AUA, finden sich in diesem Konzept plötzlich nicht mehr als souveräner Landesvertreter wieder, der Flugverbindungen zum Selbstzweck aufrechterhält, so wie es im Konzept als Staatsfluglinie vorgesehen war. Diese kleineren ehemaligen Flag-Carrier stellen plötzlich nur mehr ein solches Tochterunternehmen in einem internationalen Flugkonzern dar – im Fall der AUA im LH-Konzern, für den diese Fluggesellschaft letztlich „nur“ eine Filiale unter vielen darstellt. In diesem Zusammenhang findet derzeit die vieldiskutierte Umstrukturierung der AUA statt, bei der gerade ein mühsames Umdenken durch das Aufbrechen längst vergangener Strukturen stattfindet. Letztlich müssen sich auch viele Unternehmensangehörige erst langsam vom Anspruch der AUA als Staatsbetrieb, unter dem sie im Unternehmen sozialisiert wurden, lösen und sich in einer neuen Rolle innerhalb eines globalen Flugwirtschaftssystems einfinden.

6. Ausgewählte Entwicklungen führender Flugzeughersteller im Überblick

Wie auch bei den Fluglinien die Tendenz zu „immer weniger und immer größer“ festzustellen ist, trifft dies noch in einem viel größerem Maße auf die Flugzeughersteller zu. Im erweiterten letzten Jahrzehnt kristallisierten sich für den Markt der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge, sowie für den Markt der Langstreckenflugzeuge zwei weltweite Anbieter – Boeing und Airbus – heraus, da die immer höher werdenden Entwicklungskosten von Kleinanbietern nicht mehr tragbar wären und nur durch Absätze in großen Zahlen amortisierbar sind. Im Geschäftsbereich der Regionalflugzeughersteller, der nach der Renaissance des Regionalverkehrs in den 80er Jahren einen Aufschwung erlebte, sind jedoch noch unterschiedliche Hersteller am Markt.

In diesem Kapitel soll keine Auflistung der technischen Details von abfolgenden Flugzeugmodellen erfolgen und schon gar keine Auflistung aller Modelle oder aller Flugzeughersteller. Vielmehr möchte ich - schon anhand einiger technischer Beispiele – die Entwicklung des Flugzeuges zum Massentransportmittel darstellen. Dabei soll insbesondere die Entwicklung der Hersteller von vielen „nationalen Flugzeugausstattern“ hin zu einem Duopol eines globalen und differenzierten Ausstattungsmarktes behandelt werden. Durch verschiedene Konstruktionen führender Hersteller wurde die Entwicklung der Flugreise zu einem globalen Wirtschaftsfaktor nachhaltig begünstigt. Dabei wird auffallen, dass diese ersten wegweisenden Konstruktionen meist auf militärischen Auftrag hin bearbeitet wurden. Erst mit den 70ern sollte sich der zivile Flugzeugbau vom militärischen lösen. In der heutigen Marktlage sind nunmehr unterschiedliche globale Markteinschätzungen die Triebfeder für Konstruktionen. Meilensteine in der Entwicklung und Technologisierung sollen ebenso vorkommen, wie auch die Behandlung der Frage, bis zu welchen Grad auch die Technologisierung der modernen Flugzeuggeneration mit den jeweiligen „Philosophien“ der Hersteller zusammenhängt. Als praktischer Bezug sind auch noch die jeweiligen Listenpreise der Verkehrsflugzeuge angeführt.

6.1 Aspekte der Sicherheit

Kaum in einem anderen Wirtschaftsbereich hat sich das technische Gerät als Grundlage der wirtschaftlichen Tätigkeit so intensiv verändert, wie dies bei der Flugreise der Fall war. Lediglich die Grundeigenschaft, das Fliegen und dass man dafür Tragflächen und Antrieb benötigt, blieb gleich. Von den Konstruktionen her nahm die Komplexität stetig zu und - als positiver Nebeneffekt – mit ihr die Sicherheit der Flugreise.

Die Pionierjahre der Verkehrsfliegerei in der Zwischenkriegszeit waren von einer hohen Unfallhäufigkeit geprägt (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 137). So scheiterten in den 20er Jahren 21 von 31 Versuchen den Atlantik zu überqueren und auch die Anzahl von außerplanmäßigen Landungen bei europäischen Binnenflügen betrug 1931 gerundet 9 pro einer Million Flugkilometer. Dies konnte aber noch bis vor Ausbruch des 2. Weltkrieges auf unter einer außerplanmäßigen Landung gesenkt werden (PLETSCHAUER, 1994, S. 82). „Die Kenntnisse über das Fliegen mussten erst allmählich entwickelt werden, und das Überschreiten technischer und physikalischer Grenzen war keine Seltenheit. Die technische Zuverlässigkeit war noch sehr gering, und es standen nur wenige Hilfsmittel zur Verfügung, um mit wetterbedingten Gefahren umzugehen“ (SCHWAHN, 2009, S. 137-138).

Jeder Unfall, der zu Beginn der Flugreise leider noch sehr häufig war, brachte neue Erkenntnisse über gewisse konstruktive Grenzen der Fluggeräte, sodass diese ständig weiterentwickelt wurden und werden. Vor allem in den 60er und 70er Jahren konnte die Sicherheit durch die Implementierung einer neuen Flugzeuggeneration (Düsenjets) erheblich gesteigert werden. Die Flugzeuge waren mit einer Vielzahl an Überwachungsinstrumenten ausgestattet, welche die Bewegung in der Luft mit ihren Messwerten kontrollierten und auch das Navigieren – ursprünglich mit Hilfe der Sterne - erleichterten. Zudem etablierten sich moderne Flugraumüberwachungsstationen, welche den steigenden Verkehr mit nicht minder ausgestatteten Hilfsmitteln koordinierten. Moderne Verkehrsflugzeuge sind noch einen Grad höher technologisiert – alle mechanischen Überwachungsinstrumente sind nunmehr digital und hochautomatisiert. Durch eine elektronische Überwachung soll die Sicherheit weiter verbessert werden, aber dennoch sind diesen Systemen gewisse Grenzen gesetzt (dazu mehr im Kapitel 6.5). Allein zwischen 2005 und 2010 verringerte sich die Wahrscheinlichkeit von Flugunfällen weiter, da bei einem Wachstum des weltweiten Flugverkehrs von 4,5% die Anzahl der Unfälle mit einer Anzahl von etwa 121 pro Jahr (davon etwa 20 mit Todesopfern) in etwa gleich blieb. Bei etwa 30,5 Mio. weltweiten jährlichen Abflügen ergibt dies eine Unfallwahrscheinlichkeit von 4 Vorfällen bei einer Million Abflüge (2005 noch 4,2 Vorfälle bei 1 Mio. Abflügen) – vgl. dazu: ICAO State of Global Aviation Safety 2011, S. 53 und S. 61. Im Jahr 2000 – also noch vor den Anschlägen 2001, lag dieser Wert noch bei 4,6 Unfällen pro 1 Mio. Abflügen (siehe: ICAO, Annual Report of the Council, 2010, Appendix 1, S. 4).

Eine gewisse Unfallwahrscheinlichkeit wegen technischer und menschlicher Unzulänglichkeiten ist niemals ausgeschlossen, so wie dies überall der Fall ist. Auch wenn ein Flugzeugabsturz statistisch selten passiert, so hat ein Unglück doch meist einen gewissen Katastrophencharakter, da nicht selten eine große Anzahl von Menschen aus dem Leben

gerissen wird. Die Flugzeughersteller dieser Welt tragen somit neben der Wirtschaftlichkeit der Flugzeuge eine außerordentlich hohe Verantwortung für Mensch und Leben.

6.2 Charakteristiken der Flugzeugherstellung in der Zwischenkriegszeit

Wenn man in die Zwischenkriegszeit zurückblickt, so war der Flugzeugbau noch ein nationaler bzw. regionaler Markt. Zahlreiche kleinere Hersteller belieferten die neu gegründeten nationalen Fluglinien der eigenen und/oder der benachbarten Länder (Beispiele dazu: LANG, 2009, S. 12ff). Noch bis in die frühe Nachkriegszeit wurden Flugzeuge oft direkt im Auftrag der nationalen Fluglinien konstruiert und produziert. Aufgrund der Größe des jeweiligen Absatzmarktes kristallisierten sich schon in der Zwischenkriegszeit einige führende Hersteller heraus. Diese waren in Europa bzw. Deutschland Junkers (ab 1935 Staatsbetrieb des Deutschen Reiches und Militärflugzeugbauer) und in den USA vornehmlich Boeing und Douglas (neben McDonell, Huges und North American Aviation) – vgl. <http://www.boeing.com/history/narrative/n001intro.html>, 18. Juni 2012.

Während Boeing und Junkers jeweils kontinentale Märkte bedienten, schaffte es Douglas mit seiner DC-3 erstmals ein weltweit in großen Mengen nachgefragtes Modell zu konstruieren (vgl. KEIMEL, 1998, S. 12 und RIEGER, 2005, S. 8ff). Neben den wenigen Airlines waren v.a. die Militärs Garanten für eine Nachfrage, da frühere Flugzeuge in gleichen Maßen für die Flugreise und für militärische Zwecke eingesetzt wurden (siehe beim Bsp. DC 3: RIEGER, 2005, S. 10). Eine Spezialisierung erfolgte erst ab den 60er Jahren, nachdem die Anforderungen in beiden Bereichen immer spezifischer und konträrer wurden.

Ein Trend der Flugzeugbauer in der Zwischenkriegszeit war das Betreiben eigener Fluglinien zur Garantie gewisser Absätze. Die Junker'schen Unionen wurden bereits erwähnt, da die ÖLAG ein Teil derselbigen war (siehe Kapitel 4.1). Auch Boeing betrieb mit der Boeing Air Transport eine amerikanische Inlandsfluglinie (vgl. <http://www.boeing.com/history/narrative/n006boe.html>, 18. Juni 2012).

Natürlich beinhalteten die genannten Beispiele nicht alle Hersteller. Im deutschen Raum gab es beispielsweise mit Henkel, Focke-Wulff und Dornier weitere Hersteller, welche die Deutsche Luft Hansa belieferten (vgl. BÖER, 1938, S. 26-29).

6.3 Trennung des zivilen und militärischen Flugzeugbaus

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann sich die Flugzeugherstellung zunehmend in Zivil- und Militärflugzeugbau zu spezifizieren. Dies war möglich, da sich der Markt für Zivilluftfahrzeuge auszuweiten begann, sodass die Abhängigkeit von Absatzmöglichkeiten

von einem militärischen Interesse zunehmend obsolet wurde. Dies brachte den Herstellern neue Möglichkeiten in der Konstruktion, da eben nur mehr der zivile Nutzen von Flugzeugen gefragt war. Die letzte rein militärische Konstruktion eines renommierten zivilen Flugzeugherstellers war die Boeing „B-50 Stratofortress“ für die US Army zu Beginn der 60er Jahre, die auch heute noch ihren Dienst versieht (vgl. <http://www.boeing.com/history/boeing/b52.html>, 18. Juni 2012). – Dieses Flugzeug mit hoher Flughöhe und enormer Reichweite liefert die Grundlagen für die Entwicklung der modernen Transatlantikflugzeuge, die großteils auch selbst auf militärische Aufträge zurückgehen, wie sich zeigen wird.

6.4 Langstrecken mit Propellerflugzeugen

Waren die Flugrouten – von einigen Abenteurern wie Lindbergh abgesehen - in der Zwischenkriegszeit noch kontinental geprägt, so wurden ab den 50er Jahren Flugzeuge für den Transatlantikverkehr konstruiert. Ein bedeutendes Langstreckenpropellerflugzeug war die Lockheed L-049 Constellation, die ihre Ursprünge noch in der Zwischenkriegszeit hatte und die Weiterentwicklung L-1049 Super Constellation, die bei den größten nationalen Gesellschaften Europas wie z.B. LH und Air France, ihren Dienst versah (vgl. LANG, 2009, S. 62-65 und 75-79 sowie RIEGER, 2005, S. 18). Neben einigen neu entwickelten Flugzeugen als Weiterentwicklung von Vorkriegsmodellen (z.B. DC-4 bis DC-6 von Douglas – LANG, 2009, S. 42ff und 48ff), und der problembehafteten Etablierung von Turboprop-Antrieben als Vorstufe zu den Düsentriebwerken (z.B. Lockheed Electra – LANG, 2009, S. 112ff: Absturz eines Prototypen) ging die Entwicklung ab Ende der 50er Jahre hin zu einer im Zweiten Weltkrieg neu entwickelten Antriebstechnologie – den Düsentriebwerken. Bei aller Fortschrittlichkeit der Super Constellation war diese ein Endpunkt in der Entwicklung leistungsstarker Propellerflugzeuge, da sie natürlich in Sachen Geschwindigkeit und Flughöhe Jettriebwerken bei weitem unterlegen war.

6.5 Die Etablierung des Düsenantriebes

6.5.1 Die erste Entwicklung des Strahltriebwerks in der Zivilluftfahrt

Die Entwicklung der ersten Jets geschah anfänglich nicht nur aus rein wirtschaftlichen Überlegungen heraus, sondern vielmehr aus Prestige Gründen. Eine britische Kommission legte bereits während des Zweiten Weltkrieges fest, dass die Antriebstechnologie der Strahltriebwerke die Zukunft des nationalen Flugzeugbaus darstellen soll. Sir Geoffrey de Havilland, Gründer des gleichnamigen britisch-kanadischen Flugzeugherstellers und Mitglied

dieser Kommission, vertrat bereits damals die Auffassung, dass dieser Antrieb v.a. auf der Langstrecke wirtschaftlich einsetzbar ist. Das britische Beschaffungsministerium beauftragte de Havilland daher 1949 mit der Konstruktion eines düsenbetriebenen Prototypen, der 1951 mit dem Namen „De Havilland Comet“ zum Jungfernflug aufbrach. Dieses Modell war aufgrund noch vorhandener technischer Mängel kein Verkaufsschlager. Insgesamt zerbrachen durch Materialermüdungen fünf Flugzeuge während der Testphase in der Luft. Die Comet war letztlich so etwas wie ein „Lehrstück“ für alle folgenden Modelle mit Düsenantrieb, bei der die Kinderkrankheiten erst entdeckt werden mussten. – Daher war die BOAC – die Vorgängergesellschaft der British Airways - auch der einzige Betreiber dieses staatlich in Auftrag gegebenen Flugzeuges. Bei allen negativen Meldungen war es allerdings die Comet, der 1958 die erste Atlantiküberquerung mit einem Düsenantrieb gelang, drei Wochen vor der erfolgreicheren 707 (vgl. zur Comet: LANG, 2009, S. 58 – 61).

6.5.2 Düsenjets für den Langsteckenverkehr und den Mittelstreckenverkehr ab den 60er Jahren

Nach diesen ersten Erfahrungen mit der neuen Antriebstechnologie, etablierten die führenden Hersteller im Verlauf der 60er Jahre ausgereifte Düsenjets, deren Konstruktion bereits in den 50er Jahren begann. Mit diesen neuen Flugzeugen – Boeing mit der 707 und Douglas mit der DC-8 - legten sie den Grundstein für die beginnende wirtschaftliche Entwicklung der Flugreise ab den 70er Jahren, da Fliegen aufgrund höherer Geschwindigkeiten und höheren Fassungsvermögen zunehmend ökonomischer wurde. (zur Boeing 707 und zur DC-8: LANG, 2009, S. 103ff und 116ff). Die Boeing 707 wurde übrigens auch als Tankflugzeug für das Militär konstruiert („Dash-80 Stratotanker“), aus der schließlich die zivile Version hervorging und deren Konstruktionsmerkmale auch in vielen Nachfolgemodellen übernommen wurden – wie bei der 727 und der 737 (vgl. RIEGER, 2005, S. 33).

Während die Boeing 707 und die Douglas DC-8 für den Langstreckenbetrieb gedacht waren, in dem sich die Düsenflugzeuge zunächst etablierten, fokussierten weitere Konstruktionen in den 60er Jahren die Jets immer stärker auf den Mittelstrecken-Bereich und lösten dort die älteren Propellerflugzeuge gänzlich ab (vgl. RIEGER, 2005, S. 42). Nachdem zunächst eine verkürzte Kurzstreckenversion der Boeing 707 – die 720 auf den Markt kam (vgl. RIEGER, 2005, S. 40) konstruierte Douglas in der zweiten Hälfte der 60er Jahre die DC-9 und Boeing nach der 727 (ein dreistrahliger leistungsstarker Jet auch für kurze Runways geeignet, mit ähnlichen Konstruktionsmerkmalen wie die DC-9 – keine Triebwerke an den Tragflächen) mit der 737 das erfolgreichste Verkehrsflugzeug der Welt. Daneben entwickelten europäische

Hersteller mit der BAC 1-11 (British Aerospace, GB) und der Caravelle (Sud Aviation, FRA) kontinental erfolgreiche Flugzeuge - so betrieb die AUA beispielsweise in den 60er Jahren eine Caravelle Flotte. Vgl. zu diesen Flugzeugtypen:

Boeing 727: <http://www.boeing.com/history/boeing/727.html>, 18. Juni 2012 und RIEGER, 2005, S. 42

Boeing 737: <http://www.boeing.com/history/boeing/737.html>, 18. Juni 2012, RIEGER, 2005, S. 47

DC-9: LANG, 2009, S. 160ff

BAC 1-11 und Caravelle: LANG, 2009, S. 150ff und 80ff

Ausgehend vom großen amerikanischen Airlinemarkt setzten sich allerdings die Modelle 737 und DC-9 im Mittelstreckenverkehr weltweit durch. Diese beiden Hersteller ökonomisierten zudem die Konstruktion ihrer Mittelstrecken-Modelle dahingehend, dass diese alle einen „Standardrumpf“ aufwiesen. Sowohl der Rumpf der Douglas Modelle DC-8 und 9, als auch jener der 707, 727 und 737 sind im Wesentlichen in Punkto Breite identisch, während nur die restlichen Flugzeugkomponenten wie Tragflächen und Antriebsysteme neu konstruiert werden mussten. Diese Standardisierung brachte ab den 70er Jahren auch die 3 Sitze –Gang – 3 Sitze Konfiguration im Innendesign der Flugzeuge mit sich, die seither die Wahrnehmung der Flugreise bestimmt (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Standardrumpfflugzeug>, 18. Juni 2012).

Nach einigen Spezifikationen wurde die 737 ab den 70er Jahren das meistverkaufte Flugzeug der Welt, sowohl in den USA (Southwest als größter 737 Betreiber), als auch in Europa. In den 80er und in den späten 90er Jahren wurde die 737 jeweils komplett überarbeitet, um mit neuen Versionen sowohl in Design, Ausrüstung und Größe der Zeit zu entsprechen. Auch die Versionen 300 – 500 (737 Classic), sowie 600 – 800 (737 Next Generation) überholten jeweils die Verkaufszahlen der Vormodelle. Mit der 737 ist zudem bereits die nächste Anpassung des Verkaufsschlagers geplant – siehe: <http://www.boeing.com/history/boeing/737.html> und <http://www.boeing.com/commercial/737family/737max.html>, 18. Juni 2012

Ebenso blieb die DC-9 in ihren Nachfolgemodellen MD-81 bis 88, bzw. ab den 90er Jahren MD-90 bis 93 ein oft gesehenes Kurz- und Mittelstreckenflugzeug auf den Flughäfen der Welt. Auch die AUA betrieb, wie erwähnt, eine Flotte von DC-9 und MD-80 Series bis 2005.

Lediglich die letzte, verkleinerte Anpassung der DC-9 Konstruktion – nach der Übernahme von Douglas durch Boeing als Boeing 717 bezeichnet – setzte sich nicht mehr durch, was zu einer Einstellung der Produktion 2006 führte.

Vgl. <http://www.boeing.com/history/mdc/md-80md-90.htm>, <http://www.md-80.com/mcdonnell-douglas-md-80/md-80-betreiber/austrian-md-80-flotte/> und <http://www.boeing.com/history/boeing/717.html>, jew. aufgerufen am 18. Juni 2012; sowie LANG, 2009, S. 292ff.

6.6 Großraumflugzeuge zur Ökonomisierung des Flugverkehrs

Neben diesen neuen Jets für die Kurz- und Mittelstrecke wurde ab den 70er Jahren zunehmend der Langstreckenverkehr revolutioniert, der durch neue Konstruktionen bald im großen Stil und unter größter Sicherheit möglich war. Während Lockheed mit ihrer L-1011 TriStar und Douglas mit der DC-10 (und Nachfolgemodell MD-11 in den 90er Jahren) auf dreistrahlige Antriebe für Strecken mit überschaubarem Passagieraufkommen setzte (vgl. LANG, 2009, S. 196ff, 202ff und 312ff und RIEGER, 2005, S. 42ff), setzte Boeing mit dem „Jumbo Jet“ 747 komplett neue Maßstäbe hinsichtlich Größendimensionen von Flugzeugen, die erst in jüngerer Zeit mit dem A 380 wieder übertrumpft werden sollten (vgl. zur 747: LANG, 2009, S. 164ff und <http://www.boeing.com/history/boeing/747.html>, 18. Juni 2012). Boeing legte mit der 747 endgültig den Grundstein zur Entwicklung des Flugzeugs als Massenverkehrsmittel - nach dem Kontinentalverkehr (737) auch im Transkontinentalverkehr. Ursprünglich für eine Ausschreibung des US-Militärs als Großraum-Truppentransporter vorgesehen (die jedoch von Lockheed gewonnen wurde) setzte Boeing ihre Studie für ein Großraumflugzeug in der zivilen Luftfahrt fort, da ein steigendes weltweites Passagieraufkommen den Einsatz von sog. „Wide Body – Flugzeugen“ (Großraumflugzeuge, -Standardrumpf = Narrow Body) nötig machen würde (vgl. RIEGER, 2005, S. 53).

Erstmals konnten je nach Konfiguration bis zu 450 Menschen gleichzeitig auf einer Route transportiert werden – im Vergleich: in die Super Constellation passten 90 Passagiere (vgl. LANG, 2009, S. 79). „Vielen (...) flößte die enorme Größe der 747 neben Bewunderung auch Angst ein, da viele nicht glauben mochten, dass ein so großes Flugzeug auch sicher fliegen mochte“ (RICHTER und WOLF, 2010, S. 40).

Wenngleich der exklusive Charakter der Flugreise dadurch immer mehr verloren ging, waren aber letztlich erst durch diese Konstruktionen eine effiziente Reise und somit Wachstumsraten im Flugverkehr möglich, wie dies im vorhergegangenen Kapitel behandelt wurde. Die 747 diente und dient v.a. Airlines mit Hub-Systemen, die ihre Jumbos auf dem Weg von einem

Hub zu einem anderen auf einen anderen Kontinent mit unzähligen Zubringerflügen füllen. Nicht zuletzt durch die Entwicklung der auf solche Systeme ausgelegten 747 hielt dieses Flug-Wirtschaftssystem auch in Europa Einzug. Auch die 747 ist mit zahlreichen Weiterentwicklungen noch heute existent. Nachdem die Version 747-400 ab den 90er Jahren meist ältere Vorgänger ablöste (vgl. LANG, 2009, S. 244ff und <http://www.boeing.com/commercial/747family/background.html>, 18. Juni 2012), wurde beispielsweise erst im Mai 2012 die neueste Version der 747, die 747-8 Intercontinental, an den Erstkunden Lufthansa ausgeliefert (<http://www.aero.de/news-14959/Erste-Lufthansa-Boeing-747-8I-in-Frankfurt-gelandet.html>, 18. Juni 2012).

6.7 Ein Überschallflugzeug als Prestigeprojekt

Nachdem sich eine Reihe europäischer Hersteller – wie erwähnt - mit ihren Modellen nur kontinental durchsetzen konnte, starteten französische und britische Konstrukteure ein gemeinsames, prestigeträchtiges Flugzeugprojekt um ein Überschallflugzeug (Concorde – „Eintracht“) auf den Markt zu bringen. Wie bei der Erprobung des Jetantriebes durch die Comet, stand auch bei diesem Projekt die Idee, ein weltweites Unikat zu konstruieren, mehr im Vordergrund als wirtschaftliche Ziele. Die Konstruktionen starteten bereits 1962, der kommerzielle Erstflug fand allerdings erst 1977 statt (vgl. LANG, 2009, S. 190ff).

In den 60er Jahren bekundeten noch zahlreiche führende europäische Nationalcarrier ihr Interesse an einem solchen Flugzeug, da dieses zum Prestigedenken der Staatsairlines passte. Auch die Lufthansa bestellte in den späten 60er Jahren drei Exemplare (vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Concorde>, 18. Juni 2012).

Parallel dazu konstruierte auch der russische Hersteller Tupolew (TU-144) ein Überschallflugzeug nach gleichem Vorbild, um es hierbei dem Westen gleichzutun. Das russische Pendant zur Concorde hob allerdings nach einem Absturz des Prototyps bei einer Airshow niemals im Liniendienst ab, obgleich es zu Testzwecken verwendet wurde (z.B. 1998 für die NASA). – siehe: LANG, 2009, S. 172ff und <http://www.austrianwings.info/2009/03/die-geschichte-der-concorde/>, 18. Juni 2012.

Viele Mittel und Jahre wurden in das Projekt „Concorde“ investiert, denn mit dieser Konstruktion wurde absolutes Neuland betreten, doch nicht zuletzt wegen dem Interesse von insgesamt 16 Airlines aus der ganzen Welt wurde das Prestige-Projekt weiterverfolgt. Nach unzähligen Demonstrationsflügen machte allerdings die Ölkrise einen Strich durch die Rechnung, da der enorme Kerosinverbrauch des Flugzeuges angesichts gestiegener Treibstoffpreise einen ökonomischen Einsatz kaum ermöglichte. Als Betreiber im

Liniendienst blieben somit lediglich die Air France (AF) und die British Airways (BA) über – also die Nationalcarrier der Konstruktionsländer (vgl. LANG, 2009, S. 193). Diese beiden Fluglinien betrieben die Concorde bis 2003 v.a. im Verkehr zwischen Paris bzw. London nach New York (vgl. LANG, 2009, S. 195). Während die Reise mit einem Jumbo bereits ein Massenvergnügen darstellte, so war die Reise mit der Concorde ein teures, luxuriöses Vergnügen für Geschäftsleute und VIPs, die ihren Flug möglichst kurz halten wollten (London – NY in 3 Stunden, Mach 2.0 Höchstgeschwindigkeit), was der Concorde einen elitären Mythos einbrachte. (vgl. <http://www.austrianwings.info/2009/03/die-geschichte-der-concorde/>, 18. Juni 2012). Nach einem Artikel „der Welt“ machen etwa 80% der Passagiere Geschäftsreisende aus, 10% VIPs und weitere 10% Touristen, die sich einen einmaligen Flug als Erlebnis leisten wollen. Bei den regelmäßigen Concorde-Nutzern stand allerdings die Zeitersparnis als Motiv im Vordergrund, was auch die Concorde, neben dem Business Jets, zu einem Beweis einer zunehmenden Ökonomisierung der Zeit machte. „Meine Zeit ist für mich sehr wertvoll. Da man Zeit nicht kaufen kann, versuche ich, sie so gut wie möglich zu nutzen, indem ich Concorde fliege“, begründete der ehemalige Formel 1 Rennfahrer Eddie Irvine seine Motivation für eine Flugreise mit der Concorde und kaufte sich die Zeit, anders als er dachte, letztlich doch, indem er ein Ticket für einen solchen Flug erwarb (dazu: <http://www.welt.de/print-wams/article614769/Das-Comeback-eines-teuren-Flops.html>, 18. Juni 2012) Nicht wenige Enthusiasten sparten lange, um sich einen solchen Flug leisten zu können, denn 2003 kostete ein Einfachflug nach New York 7100 Euro (vgl. <http://www.bild.de/news/2009/concorde/chronik-des-ueberschallfliegers-7529414.bild.html>, 18. Juni 2012). Der Techniktraum, der sich überholte ist (war) das schnellste Stück Luxus, das man sich für Geld kaufen konnte – so formulierte es der Journalist Frank Junghänel sinngemäß in der Berliner Zeitung vom 2.3.1999, S. 8 (abgedruckt auf http://www.schule.de/bics/son/verkehr/presse/1999_1/v2791_10.htm, 18. Juni 2012)

Nachdem eine Concorde der Air France 2000 in ein Hotel in der Nähe des Flughafens Charles-de-Gaulle stürzte (alle 100 Insassen, 9 Besatzungsmitglieder und 4 Menschen auf dem Boden starben), da ein, durch Metallteile auf der Startbahn zeretzter Reifen, ein Leck in den Tank gerissen hat, der sich sofort entzündete. Damit begann das Ende eines Mythos. Das in einem Vertrauen in die Technik heraus als sicher geltende Überschallflugzeug verursachte eine Katastrophe, die sofort zu einem Entzug der Flugzulassung führte (vgl. <http://www.austrianwings.info/2009/03/die-geschichte-der-concorde/>, 18. Juni 2011).

An einigen Exemplaren wurden zudem Haarrisse an den Tragflächen entdeckt (vgl. <http://www.handelsblatt.com/archiv/keine-gefahr-fuer-die-passagiere-haarrisse-an-concorde->

tragflaechen-ba-nimmt-eine-maschine-ausser-betrieb/1994876.html, 18. Juni 2012). Air France und British Airways entschlossen sich aber dennoch, am Prestigeprojekt weiter festzuhalten und nahmen die Liniendienste im November 2001 wieder auf. „Nach anfänglicher Euphorie um die Wiederaufnahme der Überschallflüge wurde aber rasch klar, dass die großen Zeiten der Concorde vorbei waren. Sinkende Passagierzahlen, gestiegene Treibstoffpreise und die Drohung der EADS (Anm.: Nachfolgefirma des Concorde-Projektes, heutiger Mutterkonzern von Airbus), die Preise der Ersatzteile den tatsächlichen Kosten anpassen zu wollen, führten zum Entschluss beider Concordebetreiber deren Flüge sukzessive bis Oktober 2003 einzustellen“ (<http://www.austrianwings.info/2009/03/die-geschichte-der-concorde/>, 18. Juni 2012 – Autorin: Michaela Pfeiffer)

Mit der Ausflottung der Concorde endete auch die Geschichte der Flugreise in Überschall. Vor den Anschlägen des 11. Septembers 2001 plante Boeing mit dem „Sonic Cruiser“ eine Art Weiterentwicklung der schnellen Verkehrsflugzeuge, der in einem ähnlichen Design zwar keine „Treibstofffressende“ Überschallgeschwindigkeit, aber doch eine höhere Reisegeschwindigkeit (Mach 0.95) als herkömmliche Flugzeuge haben sollte (vgl. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,125610,00.html>, 18. Juni 2012). Aufgrund des dennoch erhöhten Treibstoffverbrauchs wurde von diesem Projekt Abstand genommen, da die Airlines verstärkt auf wirtschaftliche Faktoren bei ihren Bestellungen achteten (vgl. <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,228330,00.html>, 18. Juni 2012).

6.8 Die Etablierung des europäischen Flugzeugbaus durch Airbus

Durch die Gemeinschaftsproduktion der Concorde erkannten die führenden europäischen Hersteller allerdings, dass es einem gemeinsamen Auftreten bedurfte, um der Marktführerschaft von US Unternehmen entgegenzutreten. Daher wurde nach dem Concorde-Projekt aus verschiedenen Avionik-Betrieben aus Großbritannien, Frankreich und Deutschland unter französischer „Vorherrschaft“ die Firma Airbus gegründet.

Als erstes Modell wurde mit dem A 300 ein Flugzeug konstruiert, das mit 250 Sitzen gleichermaßen wirtschaftlich für auslastungsstarke Kurz- und Mittelstrecken, als auch für auslastungsschwache Langstrecken eingesetzt werden konnte. – Ein solches Modell als Kombination stellte eine Neuheit dar und war daher auch in den USA und in Europa sowohl bei Airlines kleinerer Länder mit schwacher Langstreckenauslastung, als auch bei größeren Airlines mit hohen Mittelstreckenaufkommen beliebt. Jedoch muss erwähnt werden, dass sich das Flugzeug diese Beliebtheit erst „erfliegen“ musste, da sich die Airlines zu Beginn des Airbus-Projektes in Zurückhaltung übten. Es wurde einem europäischen Flugzeugbauer

offenbar (noch) nicht zugetraut, ein wettbewerbsfähiges Flugzeug zu konstruieren. Lediglich Lufthansa und Air France „mussten“ aufgrund ihrer Rolle als Staatsairlines der Konstruktionsländer Bestellungen abgeben. Dennoch wurde, wie sich letztlich als richtig herausstellen sollte, am Projekt festgehalten und erst nach der Erreichung von 100 Bestellungen mit der Produktion begonnen (vgl. dazu: RIEGER, 2005, S. 65ff). In den späten 80er Jahren wurde dieses Modell als A 310 etwas verkürzt und ermöglichte so – mit der gleichen Intention wie beim A 300 – noch kleineren Airlines einen wirtschaftlicheren Einstieg in den Langstreckenverkehr (auch die AUA orderte hierfür den A 310) bzw. größeren Airlines einen effizienten Mittelstreckenverkehr. – Neben der Lufthansa war die Swissair Erstkunde für dieses Fluggerätes (vgl. RIEGER, 2005, S. 70/71). Auch das deutsche Charterunternehmen Hapag Lloyd setzte diesen Flugzeugtyp für gut ausgelastete Ferienflüge ein – ein A 310 der Hapag Lloyd machte im Jahr 2000 in Wien-Schwechat eine Notlandung nach einer fehlerhaften Treibstoffkalkulation wegen eines nicht einziehbaren Fahrwerks, die glücklicherweise nur mit Leichtverletzten endete (vgl. <http://www.austrianwings.info/2010/07/vor-10-jahren-hapag-lloyd-notlandung-in-wien/>, 18. Juni 2012).

Während der A310 zwar rein optisch ein verkürzter A300 war, sollte sein Innenleben doch revolutionär sein. Airbus entschied sich von Anfang an, den Konkurrenten Boeing durch den Einsatz neuester Hochtechnologie zu begegnen. Deshalb wurde der A310 als erstes Flugzeug mit einem sg. Glasscockpit konstruiert, in dem die Datenübermittlung nicht mehr durch analoge Anzeigen, sondern mittels Computerbildschirmen von Statten geht, die Informationen automatisch nach jeweiliger Dringlichkeit anzeigen. Zudem wurden die Cockpitdesigns aller Airbus Typen gleich gestaltet, sodass Piloten mit einer Typenschulung beide bisherigen Airbus Muster fliegen konnten, um so den Airlines Ausbildungskosten zu sparen und auch dadurch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Boeing zu generieren (vgl. zum Glasscockpit des A310: RIEGER, 2005, S. 69 – 74). Der A310 ist zudem auch das erste westliche Verkehrsflugzeug, das im Oktober 1991 die russische Verkehrszulassung erhielt (vgl. LANG, 2009, S. 242). Der A310 wurde in kommunistischen Ländern u.a. von der russischen Aeroflot (LANG, 2009, S. 242-243), von der rumänischen TAROM (vgl. RICHTER und WOLF, 2010, S. 79) und von der Interflug aus der DDR (vgl. RIEGER, 2005, S. 76) geordert.

Nachdem mit dem A 300 und A 310 neue Marktsegmente erschlossen wurden, in denen sich die Konkurrenz der amerikanischen Hersteller in Grenzen hielt, entwickelten die Airbus-Konstrukteure um 1990 ein Kurz- und Mittelstreckenflugzeug, um mit ihm in direkte Konkurrenz zur Boeing 737 zu treten. Dabei war das Basismodell A 320 etwas größer als das

bis dato größte 737 Modell – daher wollte man v.a. 737 Betreiber ansprechen, bei denen diese Flugzeuge gut ausgelastet waren und die wegen dem prognostizierten Wachstum auf ein größeres Modell wechseln wollten (vgl. zu 737 und A320: LANG, 2009, S. 282 und S. 296). Dazu kamen mit dem A 321 und dem A 319 noch eine etwas größere und eine etwas kleinere Variante vom Basismodell (vgl. LANG, 2009, S. 346 und S. 356). Nachdem auch A 300 und 310 schon mit Glasscockpits ausgestattet waren, konstruierte Airbus den A 320 komplett als „Fly-by-wire“ Flugzeug. Die Steuersysteme dieses Flugzeuges wurden nicht mehr über wartungsaufwändige Hydraulikleitungen angesteuert, sondern über elektrische Impulse, die kleine Elektromotoren in Bewegung setzten. Dadurch wurde die Wartung wirtschaftlich effizienter, da die Elektrokabel leichter ausgebaut werden können als Hydrauliksysteme und zudem weniger fehleranfällig sind, was die Ersatzteilkosten für die Betreiber reduziert (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 229). Zudem bringt dieser Flugzeugaufbau eine in Punkto Verbrauch nicht unwesentliche Gewichtsreduktion. Auch die Steuerung an sich wurde komplett revolutioniert, da das „Hightech-Computerflugzeug“ keine herkömmliche Steuersäule hat, sondern über „Side-Sticks“ gesteuert wird (vgl. RIEGER, 2005, S. 87).

Mit dem A320 schaffte es Airbus innerhalb kürzester Zeit zu den Verkaufszahlen der 737 aufzuschließen (jeweils um die 7000 Exemplare) und sich von einem skeptisch beäugten europäischen Flugzeugbau Konsortium zu einem gleichwertigen bzw. je nach Auftragslage einmal besser und einmal schlechter gestellten Konkurrenten von Boeing zu entwickeln.

Aktuelle Zahlen zu den verkauften Exemplaren:
<http://active.boeing.com/commercial/orders/displaystandardreport.cfm?cboCurrentModel=737&optReportType=AllModels&cboAllModel=737&ViewReportF=View+Reportund> und
<http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus-A320-Familie>, 18. Juni 2012.

Die ähnlichen Verkaufszahlen kamen sogar zustande, obwohl der Listenpreis eines A 320 mit 88,3 Millionen Dollar um etwa 4 Mio. höher liegt als jener des unmittelbaren Konkurrenzproduktes von Boeing (737-800 – Listenpreis um 84,4 Mio. Dollar). Daher müssen die Vorteile, da diese Flugzeuge bzgl. Reichweite und Sitzplatzkapazität ähnlich liegen, in den Betriebskosten des Airbus zu finden sein.

Listenpreise auf: <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/airbus-erhoeht-die-listenpreise.81724.htm> und <http://www.boeing.com/commercial/prices/index.html>, 18. Juni 2012 (leider gibt nur Boeing die Listenpreise direkt auf der eigenen Homepage an)

6.9. Das Duopol im Mittel- und Langstreckenflugzeugbau: Boeing und Airbus

6.9.1 Die Entwicklung des „Duopols“

Zur Absicherung von Marktanteilen angesichts der Expansion von Airbus entschied sich Boeing 1996, den amerikanischen Konkurrenten McDonnell Douglas zu übernehmen (vgl. <http://www1.american.edu/ted/hpages/aero/BAMD.HTM>, 18. Juni 2012). Das Traditionsunternehmen Douglas, vom legendären Donald Douglas Anfang der 20er Jahre gegründet (siehe: <http://www.boeing.com/history/narrative/n007dou.html>, 18. Juni 2012), fusionierte seinerseits nach finanziellen Schwierigkeiten bereits 1967 mit dem Militärflugzeughersteller McDonnell, vermarktete aber seine Zivilflugzeuge noch bis in die 80er Jahre unter den Namen Douglas (vgl. RIEGER, 2005, S. 62), ehe sie die Bezeichnung MD (McDonnell Douglas) bekamen. Der Merger mit Boeing sollte nun die amerikanischen Kräfte in der Flugzeugherstellung bündeln und führte ab Mitte der 90er Jahre dazu, dass es nur mehr zwei Hersteller für Mittelstrecken- und Langstreckenflugzeuge gab (abgesehen von russischen Produzenten, die allerdings nicht für den globalen Markt fertigten).

In den Jahren nach dem Merger antwortete Boeing auf die Erfolge aus Europa und überarbeitete die 737 zur 737 „Next Generation“ (neue Versionen -600, -700 und -800), die technologisch an die Zeit angepasst wurde (vgl. http://www.boeing.com/commercial/737family/pf/pf_ng_milestones.html, 18. Juni 2012). Zudem wurde die Produktion der MD-90 Modelle eingestellt, um eine Konkurrenz im eigenen Haus zu vermeiden. Lediglich die kleinere MD-95 wurde unter dem neuen Namen 717 weiterproduziert, jedoch ohne großen kommerziellen Erfolg (vgl. LANG, 2009, S. 292 ff und <http://www.boeing.com/commercial/717/index.html>, 18. Juni 2012).

Im Langstreckenbereich hatte Boeing hingegen mit der 747 noch ein konkurrenzloses Großraumflugzeug am Markt. Im kombinierten Mittel- und Langstreckenbereich wurden zudem bereits in den 80er Jahren als Antwort auf A 300 und A 310 die Boeing 767 sowie 757 zu den selben Zwecken mit komplett unterschiedlichen Designs, konstruiert. – Vgl. <http://www.boeing.com/commercial/767family/index.html>, 18. Juni 2012, <http://www.boeing.com/commercial/757family/index.html>, 18. Juni 2012 und LANG, 2009, S. 252ff, sowie RIEGER, 2005, S. 72.

Angesichts dieser amerikanischen Antwort begann Airbus Nachfolgemodelle für A300 und A310 zu konstruieren, die schließlich Ende der 90er herauskommen sollten. Dabei handelte es sich mit dem A330 und A340 an sich um das gleiche Flugzeug, einmal in einer Konfiguration mit zwei Triebwerken (A330) für den Mittelstreckeneinsatz und einmal mit vier Triebwerken

für den Langstreckeneinsatz (A340). Zudem gab es – wie bei jedem Flugzeugtyp – unterschiedliche Konfigurationen in der Länge. (<http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a340family/>, 18. Juni 2012). Auch bei diesem Modell wurde wieder auf eine Einheitlichkeit im Cockpitdesign geachtet, sodass Cockpitcrews beide Typen steuern können (vgl. <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a340family/commonality/>, 18. Juni 2012).

Zur selben Zeit konstruierte Boeing mit der 777 ein Langstreckenmodell, das mit zwei Triebwerken dieselbe Reichweite wie der A 340 aufwies - natürlich auch in verschiedenen Konfigurationen hinsichtlich Größe und Reichweite (vgl. <http://www.boeing.com/commercial/777family/index.html>, 18. Juni 2012).

Zielgruppen für diesen umkämpften Langsteckenbereich sind die Vielzahl an Airlines, die keine Majors sind und trotzdem Langsteckenflüge wirtschaftlich betreiben wollen. – Für diese Airlines rentiert sich kein Betrieb eines Flugzeuges in den Dimensionen einer 747, die nur mit einer Reihe von Zubringerflügen gefüllt werden kann. Auch die AUA betrieb in den 90er Jahren eine Langstreckenflotte aus A 330 und A 340, die nach der Lauda Air Übernahme durch Boeing 767 und 777 ersetzt wurden (siehe Kapitel 4.4). Doch auch Majors nutzen diese Typen für Langstreckenverbindungen zu Sekundärflughäfen und kleineren Hubs auf anderen Kontinenten (siehe zu den entsprechenden Flottenlisten auf www.airfleets.net). - Während für den Einsatz einer 747 bestimmte Auslastungsvoraussetzungen erfüllt sein müssen, gibt es bei den Langsteckenflugzeugen im Bereich um 300 Sitzplätze ein ungleich höheres Kundenpotential, weshalb sich der Konkurrenzkampf der beiden Hersteller neben den Kurz- und Mittelstreckenmodellen v.a. auf diesem Sektor abspielt.

Boeing verlangt nach Listenpreis für aktuellen jeweils kleinsten und größten Versionen der 767 und 777 je 151,5 Mio. Dollar und 190,2 Mio. Dollar (767-200ER und 767-400ER) bzw. 244,7 Mio. Dollar und 298,3 Mio. Dollar (777-200ER und 777-300ER). Airbus verlangt für das Pendant zu 767 - dem A330 je 208,6 Mio. Dollar und 231,1 Mio. Dollar (A330-200 und A330-300), während für den A340 derzeit keine Neubestellungen mehr angenommen werden und Stand Mai 2012 nur mehr zwei ausständige Aufträge abgearbeitet werden (siehe: <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a340family/spotlight-on/>, 18. Juni 2012). Das Nachfolgemodell A350, das noch nicht produziert wird, wird preislich mit 245,5 Mio. Dollar in der kleinsten und mit 320,6 Mio. Dollar in der längsten Version beziffert.

Quellen zu den Preisen: <http://www.boeing.com/commercial/prices/index.html> und <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/airbus-erhoeht-die-listenpreise.81724.htm>, jew. aufgerufen am 18. Juni 2012.

6.9.2 Unterschiedliche „Technikphilosophien“ der führenden Hersteller

Aus der Tätigkeit der beiden Weltmarktführer lassen sich unterschiedliche Sichtweisen und Markteinschätzungen auf eine sich entwickelnde Nachfrage ablesen, wobei jede Sichtweise sicherlich ihr für und wider aufweist.

Airbus setzte bei der Konstruktion neuer Flugzeuge besonders auf neue Informationstechnologien. Es wurden nicht nur die Hydraulikleitungen durch elektronische Systeme ersetzt, sondern auch die Cockpits mit Glasbildschirmen ausgestattet, auf denen die gewünschten Informationen dargestellt werden. – Diesen Schritt ging auch der Konkurrent Boeing. Das größte Airbus-Spezifikum war jedoch die Abschaffung der herkömmlichen Steuersäule, die durch eine Joystick-Steuerung ersetzt wurde, was dem Airbus seinen Ruf als „Computerflugzeug“ einbrachte. Wirtschaftlichkeit sollte zudem durch ähnliche Cockpitdesigns bei verschiedenen Airbusmodellen erreicht werden, da sich so die Umschulungszeit der Cockpitcrews reduziert (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 228ff).

Obwohl es sich auch bei den Boeing 737 New Generation Flugzeugen um durch und durch elektronische Flugzeuge handelt, verzichtete Boeing auf eine Fly-by-wire Steuerung nach Airbus Vorbild (http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_737, 18. Juni 2012). Die Flugzeuge verfügen auch über eine herkömmliche Steuerung (siehe: FIGGEN, 2012, S. 20).

Ganz nach der „Technikphilosophie“ beider Unternehmen, wird der Faktor Mensch im Cockpit unterschiedlich bewertet. Obwohl beide Unternehmen komplexe Bordcomputer zur Überprüfung aller Steuereingaben installiert haben, lässt der Bordcomputer eines Airbus lediglich Steuerimpulse innerhalb gegebener Parameter zu. Das Flugzeug kann also nicht „übersteuert“ werden. Bei Boeing ist trotz komplexer Technik immer noch der Mensch der entscheidende Faktor und Hinweise des Computers können übergangen werden (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 232ff). Was hier die „richtige“ Strategie ist, kann nicht in eindeutiger Art und Weise beantwortet werden, denn während eine Reihe von Unfällen auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, gibt es auch welche, bei denen ein aufgrund falscher Informationen intervenierender Bordcomputer der Auslöser war. Meist ist es eine Verkettung einer Vielzahl von Faktoren aus technischen und menschlichen Unzulänglichkeiten, die zu Unfällen führen, weshalb sich letztlich beide Argumente einander nicht ausschließen. – Ein Beispiel für einen in der Öffentlichkeit weniger bekannten Unfall, bei dem ein menschlicher und ein technischer Auslöser – insbesondere aber das Spezifikum von Airbus, den Computer

im Normalbetrieb als letzte Entscheidungsinstanz einzuschalten - zum Unglück führte. Es war dies der Absturz eines A 320 der Charterfluglinie XL Germany bei einem Übernahmeflug für die Air New Zealand im Herbst 2008, die ihr verleastes Flugzeug wieder zurück nehmen wollte. Durch unsachgemäße Lackierungsarbeiten waren zwei von drei Geschwindigkeitsmessern verstopft und somit nur bedingt funktionstüchtig. Bei einem normalen Flug hätte dies keine Auswirkungen gehabt, doch beim Übernahmeflug sollten die Systeme des Flugzeugs auf Funktionstüchtigkeit geprüft werden, weshalb die Crew einen Sturzflug einleitete, der eigentlich von einem funktionierenden Bordcomputer verhindert werden sollte. Während des Sturzfluges vertraute der Computer – ganz nach Computerlogik - allerdings auf die Werte der zwei nicht funktionierenden Sensoren, deren gemessene Geschwindigkeiten weit unter den tatsächlichen Wert lag und verwarf, ganz nach mathematischer Wahrscheinlichkeit, den einen Ausreißerwert des eigentlich funktionierenden Sensors. Für den Bordcomputer war die Geschwindigkeit während des Sinkfluges normal, weshalb dieser nicht automatisch beendet wurde. Durch das Airbus-Spezifikum verhinderte der Bordcomputer zudem eine manuelle Intervention gegen den Sinkflug, da ein Hochziehen der Nase durch den Piloten außerhalb der durch die falschen Informationen entstandenen Parameter des Bordcomputers lag – denn dies hätte die fälschlich gedachte normale Geschwindigkeit in einem gefährlichen Maße reduziert. Für ein versuchtes Abschalten des Bordcomputers mit seinen in diesem Fall tödlichen Interventionen blieb schließlich keine Zeit mehr, denn das Flugzeug zerschellte vor der Küste Frankreichs im Mittelmeer (vgl. Unfallbericht: <http://www.bea.aero/docspa/2008/d-la081127.en/pdf/d-la081127.en.pdf>, 18. Juni 2012). Auch die händische Notlandung eines A320 der US Airways im Hudson-River in New York nach einem Triebwerksausfall durch Vogelschlag – die Kapitän Sullenberger heldenhaften Mythos brachte – hätte ein Computer so nicht hinbekommen (vgl. GROHMANN, 2011, S. 36ff).

Letztlich zeigen diese Beispiele, dass trotz allen technischen Fortschritts und menschlichen Unzulänglichkeiten (eine Liste mit Unfällen, die durch menschliche Fehler verursacht wurden, wäre sehr lang) auch die Computertechnik, im Hochtechnologiebereich meist als Vollkommen angesehen, genau solche Unzulänglichkeiten aufweisen kann (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 235ff). Wie es SCHWAHN, 2009, auf S. 235ff sinngemäß ausdrückt: eine sich ständig wiederholende Routinesituation kann wahrscheinlich von einem Computer tausend mal schneller und präziser ausgeführt werden, als von Menschen, denn die Konzentration lässt bei einer Maschine schlichtweg nicht nach. Die kreative Auffassungsgabe zur Lösung von Problemen wird jedoch so schnell nicht programmierbar sein, hier ist der Mensch der

Technik klar überlegen und nicht durch Maschinen ersetzbar - und im Alltag sind solche Situationen allgegenwärtig. Meist sind es – wie in anderen Bereichen auch - genau solche Situationen die entscheidenden, die mit Menschenverstand abgewogen werden müssen.

6.9.3 Unterschiedliche Markteinschätzungen der beiden führenden Hersteller und daraus resultierende Konstruktionen (A380 und 787)

Neben den beiden unterschiedlichen „Technikphilosophien“ der beiden führenden Hersteller interpretieren diese auch zukünftige Marktentwicklungen unterschiedlich, wie sich bei den jüngsten Flugzeugkonstruktionen im Langstreckenbereich zeigt.

Airbus konstruierte mit seinen „Megajet“ A 380 (mehr als 500 mgl. Sitzplätze). für große Hubcarrier. Slots für neue Verbindungen zwischen Hubs auf zwei Kontinenten sind immer schwerer zu bekommen, da die Kapazitäten im Luftraum bei Großflughäfen bald an ihre Grenzen stoßen. Daher soll der neue Megajet, der die Boeing 747 nach fast 40 Jahren als größtes Passagierflugzeug der Welt ablöste, ein weiteres Wachstum des Luftverkehrs bei gleich bleibenden Flugzahlen ermöglichen, indem die Beförderung noch größerer Passagierzahlen auf einmal ermöglicht wird. – Und tatsächlich sind es, neben der Qatar Airways, bei der wahrscheinlich Prestigegründe der Auslöser waren v.a. große Netzwerk Carrier wie LH, Emirates (größter Kunde) und Singapur Airlines, die den A 380 betreiben und oder bestellt haben (vgl. <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/airlines-flugbetrieb/airbus-a380-auftraege-und-auslieferungen.8017.htm>, 18. Juni 2012) Eine Ausnahme in der Nutzung dieses Großraumflugzeuges ist die China Southern, denn diese Fluglinie setzt den Jet für auslastungsstarke Verbindungen zwischen zwei innerchinesischen Hubs ein (<http://www.fly380.net/de/airlines/china-southern-airlines>, 18. Juni 2012) – allerdings ist es im asiatischen Raum üblich, die Nachfrage nach Inlandsstecken so zu Bündeln (siehe SCHWAHN, 2009, S. 108f).

Zum Marktpotential des A380: <http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a380family/>, 18. Juni 2012; etwas knapper: STERZENBACH u.a., 2009, S. 132.

Boeing konstruierte mit der neuen 787 Dreamliner ein zweistrahliges Langstreckenflugzeug, das wegen seiner hohen Reichweite eher den Ausbau neuer Langstreckenziele mit (noch) niedrigen Passagieraufkommen ermöglichen soll. Das Wachstumspotential wird von den Amerikanern auch in einem Ausbau der Destinationen gesehen, die durch Punkt-zu-Punkt Verbindungen bedient werden (vgl. RIEGER, 2009, S. 177). Aufstrebende Ziele werden aufgrund der Überlastungen der Hub-Airports lieber direkt mit kleinerem Fluggerät

angeflogen, als über Umsteigeverbindungen. Zudem werden v.a. die Geschäftsreisenden vermehrt nach Direktverbindungen auch im Langsteckenbereich nachfragen, da Umsteigeverbindungen durch drohende Verspätungen durch Überlastungen immer ineffizienter und zeitaufwändiger werden. – Die Zielgruppe für dieses Flugzeug sind also v.a. Geschäftsreisende, die für eine zeitsparende Direktverbindung eine hohe Zahlungsbereitschaft aufbringen werden. – Wieder ein Punkt zur Ökonomisierung der Zeit.

Nachdem Boeing 2001 ein futuristisch anmutendes Projekt namens Sonic Cruiser, der eine schnelle Reise nach genau dieser Prognose ermöglicht hätte, aus mangelnder Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs eingestellte, achtete Boeing bei der Neukonstruktion besonders auf ein konventionelles Design und niedrige Betriebskosten. Bevor die 787 benannt wurde, führte man dieses Projekt als 7E7, wobei das E für Efficient, Economical, Environmental-friendly and E-enabeld (ständige Bodenverbindung per Data Link zur Überprüfung technischer Parameter) stand (vgl. RIEGER, 2005, S. 177).

Die japanische ANA setzt als erster Betreiber der 787 dieses Flugzeugtyp auf einer von Geschäftsläuten nachgefragten Verbindung von Frankfurt zum kleineren Inlands-Umsteigeflughafen Tokio-Haneda ein. In der Konfiguration der ANA hat dieses Flugzeug „nur“ ca. 170 Sitzplätze mit einem hohen Business-Class Anteil. – Boeing wollte anders als das Massenprodukt von Airbus die Flugreise in Punkto Komfort revolutionieren, wie der Zusatz „Dreamliner“ verdeutlichen soll. „Herausgekommen (...) ist eher eine Evolution“ (FIGGEN, 2012, S. 19), denn der Kabinendruck und die Luftfeuchtigkeit sind etwas höher als bei anderen Langstreckenflugzeugen, da die Klimaanlage elektrisch betrieben wird, was auch die Gefahr eines aerotoxischen Syndroms verursacht durch Öldämpfe in der Kabinenluft ausschließt. Zudem soll das Kabinenlicht sanft gedimmt werden, um Sonnenauf- und Untergänge zu simulieren (vgl. weiters zum Dreamliner bei der ANA: FIGGEN, 2012, S. 18-21). Daneben ist das tatsächliche Einsatzspektrum des Dreamliners allerdings sehr divergierend. Die ANA setzt neben dieser Langstreckenverbindung die anderen 787 für Inlandsflüge in dichter Bestuhlung ein (264 Sitze - vgl. FIGGEN, 2012, S. 21) und auch europäische Low-Cost Carrier wie Air Berlin oder Norwegian haben Exemplare bestellt (vgl. <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/airlines-flugbetrieb/air-berlin-will-erste-boeing-787-im-april-2014-in-dienst-stellen.55818.htm> und <http://www.austrianwings.info/2012/06/norwegian-least-zusaetzliche-boeing-787-dreamliner/>, 18. Juni 2012). Somit sind es v.a. die wirtschaftlichen Aspekte des Betriebes, welche die Airlines überzeugen. Auch RIEGER, 2005 sieht die 787 letztlich als Nachfolgemodell der 757, deren Produktion 2004 eingestellt wurde, im Segment von etwa 250 Sitzplätzen.

Der wirtschaftliche Betrieb des neuen Flugzeuges soll neben neuen Triebwerken v.a. aus der Leichtigkeit des Konstruktionskörpers erreicht werden, für den eine Vielzahl neuartiger Verbundmaterialien verwendet wurden. – Diese Neuigkeiten und eine ausgelagerte Produktion von Komponenten (vgl. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/dreamliner-auch-boeing-hat-probleme-a-464030.html>, 18. Juni 2012) führten allerdings zu Problemen in der Testphase. So musste die erste Auslieferung – die in etwa gleichzeitig mit dem A 380 2008 geplant war – um drei Jahre auf 2011 verschoben werden (vgl. <http://austrianaviation.net/im-focus/im-focus-detail/datum/2012/05/14/boeing-787-erste-auslieferung-erst-2011.html> und <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/erste-boeing-787-fuer-ana-nach-auslieferungsflug-in-tokio-eingetroffen.66941.htm>, 18. Juni 2012). Air India, die 27 Stück des Dreamleaners bestellt haben, wollten deshalb Boeing sogar zu Schadensersatzzahlungen verpflichten, da eine intendierte Expansion nicht wie geplant stattfinden kann und sich die Airline in starken finanziellen Schwierigkeiten befindet (<http://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2012-03/22987962-wsj-boeing-zahlt-air-india-keinen-schadenersatz-015.htm>, 18. Juni 2012). Im Herbst 2010 wurde dem Prototypen des Dreamliners sogar kurzfristig die Flugerlaubnis entzogen, nachdem dieser nach einer Rauchentwicklung in Texas notlanden musste (vgl. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/boeings-prestige-flieger-rauch-zwingt-dreamliner-piloten-zu-notlandung-a-728234.html>, 18. Juni 2012).

Auch der A380 hat trotz aller Hochtechnologisierung mit einigen gefährlichen „Kinderkrankheiten“ zu kämpfen. Im Herbst 2011 lösten sich bei einem A380 der australischen Qantas Teile der Triebwerksverkleidung und durchbrachen die linke Tragfläche, während das Triebwerk Feuer fing (vgl. <http://www.austrianwings.info/2010/11/qantas-a380-notgelandet/>, 18. Juni 2012). Die Fluglinie musste ihre gesamte A380 Flotte bereits zwei Mal – nach den Triebwerksproblemen und im Februar 2012 nach entdeckten Haarrissen an den Tragflächen des Riesenvogels – komplett stilllegen. Obwohl die mikroskopischen Haarrisse angesichts der dicken Außenhülle des Airbus als ungefährlich gelten (vgl. <http://austrianaviation.net/news-international/news-detail/datum/2012/02/09/a380-haarrisse-zerreissprobe-fuer-airbus.html>, 18. Juni 2012), überarbeitet Airbus als Konsequenz daraus die Konstruktion der Tragflächenstruktur für die Modelle ab Ende 2013 (vgl. <http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/tragflaechenprobleme-am-riesenflieger-airbus-aendert-fluegel-am-a380/70032798.html>, 18. Juni 2012).

Neben diesen Projekten verfolgen die beiden Hersteller allerdings auch jeweils Gegenprojekte – so überarbeitete Boeing ihre 747 zur 747-8 Intercontinental und auch Airbus entwarf mit dem A350 XWB einen Gegenentwurf zur 787. Auch die A350 sollte bereits am Markt sein. Der erste Entwurf setzte sich allerdings nicht durch, weshalb er komplett überarbeitet ab 2013 verfügbar sein soll (vgl. LANG, 2009, S. 25) und den A 340 in der Produktion ablöst.

Diese neuen Langstreckenflugzeuge verursachten bei den Herstellern hohe Entwicklungskosten. Beim A 380 beliefen sich die Entwicklungskosten auf 11 Milliarden Dollar (davon wurden 2,5 Milliarden durch Regierungsdarlehen der Entwicklerländer finanziert, was Boeing im Bezug auf Subventionen kritisierte). Voller Euphorie erhoffte sich Airbus einen Absatz von bis zu 1500 Flugzeugen in den nächsten 20 Jahren, was kaum realistisch zu sein scheint – denn weder die Nachfrage, noch die Flughäfen, die eigens für dieses Flugzeug umgerüstet werden mussten, können diese Dimensionen verkraften (vgl. RIEGER, 2005, S. 175f). Mit Stand Mai 2012 liegen 252 Bestellungen für dieses Flugzeug vor, somit wurde der Break-Even Point mit 84 Flugzeugen bereits deutlich überschritten (vgl. <http://www.fcu-elearning.net/bl/Beispielhafte%20Fallstudien/Airbus380.pdf>, 19. Juni 2012). – Ein Exemplar des A380 kostet nach Liste übrigens stolze 389,9 Mio. Dollar (<http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/airbus-erhoeht-die-listenpreise.81724.htm>, 19. Juni 2012).

Die Entwicklungskosten der kleineren 787 überstiegen – nicht zuletzt aufgrund von Forschungen für den Einsatz von Verbundmaterialien – deutlich jene des A380 und beliefen sich auf etwa 13,4 Milliarden US-Dollar – ebenso mit nicht wenigen staatlichen Förderungen (vgl. PRITCHARD und MacPHERSON, 2004, S. 65). Der Listenpreis der Boeing 787 liegt mit 193,5 Mio. Dollar etwas höher als bei der etablierten 767, die sich in einer ähnlichen Größenkategorie befindet. So wie alle Flugzeugpreise im Vergleich Airbus zu Boeing liegt auch der Preis des kleinsten Modells des Gegenentwurf A350 mit 245,5 Mio. Dollar über dem Preis des Dreamliners. Auch Boeings Gegenentwurf zum A380, die 747-8I, liegt mit einem Listenpreis von 332,9 Mio. Dollar unter dem Preis des Megajets, wenngleich auch die Passagierkapazität und somit das Einnahmepotential der Airlines beim amerikanischen Flugzeug eine etwas niedrigere ist.

Zu den Preisen siehe: <http://www.boeing.com/commercial/prices/index.html> und <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/airbus-erhoeht-die-listenpreise.81724.htm>, 19. Juni 2012.

6.9.4 Markteinschätzungen und Entwicklungen im Kurz- und Mittelstreckenbereich

Während für den gewinnträchtigen Langstreckenbereich neue Modelle konstruiert wurden, werden die erfolgreichen Mittel- und Kurzstreckenmodelle auch für zukünftige Marktsituationen beibehalten. Für Prognosen in diesem Bereich sind sich Airbus und Boeing de facto einig. Die weltweiten Flotten werden sich dabei nach Airbus bis 2030 verdoppeln (<http://www.onvista.de/news/alle-news/artikel/19.09.2011-12:59:32-airbus-sieht-bis-2030-bedarf-fuer-fast-28-000-flugzeuge?newshash=eb70c04f4edc59e5b89ad450e3ceedab>, 19. Juni 2012), was in etwa auch der Meinung von Boeing entspricht (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 132). Während für Boeing auch 2030 noch immer der nordamerikanische Markt mit einem Wachstum von fast 7% die größte Flottenstärke aufweisen wird, geht Airbus von höheren Wachstumsraten v.a. in Asien (insbesondere China) und dem Mittleren Osten aus (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 132). Dieses Wachstum soll v.a. in den jungen Wachstumsmärkten im Mittelstreckenbereich von Statten gehen. Airbus vermutet daher ein neuen Bedarf von fast 20.000 Mittelstreckenflugzeugen bis 2030 (<http://www.onvista.de/news/alle-news/artikel/19.09.2011-12:59:32-airbus-sieht-bis-2030-bedarf-fuer-fast-28-000-flugzeuge?newshash=eb70c04f4edc59e5b89ad450e3ceedab>, 19. Juni 2012), bei dem sich das Mittelstreckenprodukt A320 mit der 737 konkurriert.

Beide Hersteller haben sich trotz hoher Wachstumserwartungen, für die Beibehaltung der bisherigen erfolgreichen Mittelstreckenprodukte entschieden. Ev. abgeschreckt durch die Problematiken der jüngsten Neukonstruktionen, soll durch neue Adaptierungen die Wirtschaftlichkeit der neuen Flugzeuge gesteigert werden. SCHWAHN, 2009, schätzt die Aussagekraft der Marktprognosen auf S. 106f als gering ein, da diese nur bei einer Hochrechnung der gegenwärtigen Situation eintreten werden, was angesichts unvorhersehbarer Krisen schwer möglich ist. Vielmehr erhoffen sich die Hersteller direkte und indirekte staatliche Subventionen ihrer Heimatländer, die v.a. bei positiven Markteinschätzungen sprudeln (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 106). Diese gesunde Skepsis bzgl. der Entwicklungen trug sicherlich zur Entscheidung der etablierten Hersteller bei, an den bisherigen Produkten für die Kurz- und Mittelstrecke festzuhalten.

Während Airbus den A320 fortan serienmäßig mit „Sharklets“ ausstattet (<http://www.airbus.com/presscentre/pressreleases/press-release-detail/detail/first-new-build-sharklet-equipped-a320-completed-in-toulouse/>, 19. Juni 2012), bietet Boeing die Aufrüstung der 737 NG Modelle mit „Winglets“ schon seit geraumer Zeit an (<http://www.boeing.com/commercial/737family/winglets/index.html>, 19. Juni 2012). Dabei

handelt es sich um Erhöhungen an den äußeren Enden der Tragflächen, die den Luftwiderstand und somit den Treibstoffverbrauch senken sollen.

Daneben bereiten die Hersteller jeweils adaptierte Versionen ihrer Mittelstrecken-Klassiker vor. Airbus erhöht die Wirtschaftlichkeit durch den A 320 neo, der sparsamere Triebwerke und Sharklets erhalten soll

(<http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a320family/spotlight-on-a320neo/>, 19. Juni 2012). Boeing stellte kurz darauf Pläne zur 737 MAX vor, die ebenfalls sparsamere Triebwerke erhalten soll und etwas verlängert wird, um einer erwarteten Kapazitätssteigerung gerecht zu werden und eine direkte Konkurrenz zum etwas größeren A 320 zu bilden (<http://www.aerotelegraph.com/a320neo-b737-wer-ist-effizienter>, 19. Juni 2012). – Die zahlreichen Großbestellungen für diese beiden Modelle, die in der Arbeit schon behandelt wurden (Kapitel 5.5), sprechen eigentlich für die Fortführung dieser Programme, ohne dass Nachfolgemodelle angekündigt werden müssen. Vor allem Boeing landete angesichts dieser Entwicklung mit ihrer 737 in den 60er Jahren ein besonderen Treffer, da die Grundeigenschaften im Design seit damals die selben blieben, wenngleich die neueste Version in punkto Antrieb, Technologie und Innenausstattung natürlich nichts mehr mit der Grundversion gemeinsam haben.

Preislich liegen die neuesten Adaptionen – die schon bestellt werden können (Auslieferungen jeweils ab Herbst 2015) – über den jeweiligen Vorgängermodellen. Die mittelgroße Version der 737 MAX mit etwa gleich vielen Plätzen wie der Airbus A320 neo, kostet mit 95,2 Mio. Dollar (nach Liste) etwa 10 Mio. Dollar mehr als die derzeitig aktuelle Version (737-800). Der A320 neo ist mit 96,7 Mio. Dollar im Vergleich mit der 737 MAX nicht um so viel teurer als andere Airbusmodelle im Vergleich zu den Boeing Pendants. Auch der Preisunterschied zum aktuellen A320 Modell ist mit 8 Millionen Dollar etwas niedriger.

Zu den Preisen siehe: <http://www.boeing.com/commercial/prices/index.html> und <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/airbus-erhoeht-die-listenpreise.81724.htm>, 19. Juni 2012.

6.9.5 Regionaljets als Konkurrenz für Airbus und Boeing

Das Duopol zwischen Boeing und Airbus existiert nicht in jedem Bereich des Flugzeugbaus, denn im Bereich der Regionalflugzeuge – aus dem sich diese beiden Hersteller seit der Renaissance des Regionalverkehrs in den 80er Jahren (vgl. Kapitel 5.6) zurückgehalten haben – gibt es zumindest ein Oligopol der Hersteller (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 144).

Während die Herstellung von Propellermaschinen nach der Erfindung des Jetantriebes ganz aus der Mode kam, fertigte in den 70er Jahren nur mehr der holländische Flugzeugbauer Fokker Kurzstreckenmaschinen mit Propellerantrieb (Fokker F.27) – vgl. LANG, 2009, S. 92-97). Als der Regionalverkehr in den aufkommenden Hub-Systemen in den 80er Jahre wieder nachgefragt wurde, war dieser aufgrund der kurzen Strecken nur mit Propellermaschinen wirtschaftlich zu betreiben. Deshalb wurden solche „Turboprops“ – oder Kurzstrecken-Propeller-Flugzeuge“ nun von einigen Herstellern entwickelt, die zuvor gegen die Marktmacht der großen Hersteller Boeing, Airbus und damals auch noch Douglas keine Möglichkeiten hatten. Ein bedeutendes Modell wurde die Dash 7 und deren Weiterentwicklung Dash-8 von de Havilland Canada (vgl. <http://members.aon.at/~slenz/dash7.html>, 19. Juni 2012 und zu Dash 8: LANG, 2009, S. 260ff) – eine Niederlassung jener Firma, die mit der Comet den ersten modernen Jet entworfen hatte. Neben einer modernisierten Fokker 50 waren auch Flugzeuge einiger Newcomer am Markt erfolgreich – wie beispielsweise die französische ATR (ATR 42 und 72), Saab aus Schweden (Saab 340 und 2000) und Dornier aus Deutschland (Dornier 328) – vgl. LANG, 2009, S. 274ff, S. 268ff, S. S.342ff, 324ff). Die Reihe mit Herstellern von Propellermaschinen könnte noch fortgesetzt werden. Diese Flugzeuge gab es je nach Version zwischen 30 und 50 Plätzen.

Mitte der 90er Jahre ermöglichten sparsamere Triebwerke auch den Einsatz von kleineren Düsenjets zumindest auf längeren Regionalstrecken. Auf solche Jets spezialisierte sich anfänglich Bombardier aus Kanada, die ihre vorhandenen Business Jets Modelle zu 50-sitzigen Jets ausweiteten. Bis heute gibt es noch Versionen dieses Flugzeuges (CRJ – Canadair Regional Jet) mit ca. 70, 80 und 90 Sitzen (vgl. LANG, 2009, S. 316-323).

Auch Fokker konstruierte mit einer Weiterentwicklung eines bereits in den 80er Jahren für aufkommensschwache Strecken gebauten Flugzeuges die Fokker 70 und 100 für je etwa 80 und 100 Sitzplätze (vgl. LANG, 2009, S. 288-291). Auch diverse Modelle von British Aerospace – auch ein ehemaliger etablierter Hersteller der 60er Jahre - aufgrund ihres wuchtigen Designs mit vier kleinen Triebwerken für die Bedienung von Flughäfen mit kurzen Landebahnen und steilen An- und Abflügen „Jumbolinos“ genannt, ist ein Beispiel für solche Konstruktionen in den frühen bis mittleren 90er Jahren (vgl. LANG, 2009, S. 224-229).

Gerade im Segment mit Flugzeugen um die 100 Sitzplätze (oder knapp darüber) kam es um die Jahrhundertwende zu Überschneidungen zwischen den Regionaljet-Herstellern und den etablierten Herstellern - mittlerweile nur mehr Boeing und Airbus. – Denn die jeweils kleinsten Modelle der Kurz- und Mittelstreckenprodukte beider Hersteller (A318, A319 bzw.

717 und 737-600) hatten nur unwesentlich mehr Sitze als die größten Regionaljets, bei deutlich höheren Kaufpreisen und Betriebskosten. – zu den Flugzeugmodellen: LANG, 2009, zu Airbus: S. 356-359, S. 378 – 383, zu Boeing 736: S. 367 und zur 717: http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_717, 19. Juni 2012.

Nach einem gescheiterten Projekt des deutschen Herstellers Dornier (Dornier 728 - http://de.wikipedia.org/wiki/Dornier_728, 19. Juni 2012) etablierte sich ab 2004 der brasilianische Hersteller Embraer, der zuvor Businessjets und kleinere Regionaljets herstellte, mit den sg. „E-Jets“ zwischen 70 und 120 Sitzplätzen (Embraer E170, E190 und E195) – vgl. <http://www.embraercommercialjets.com/#/en/familia-ejets/1>, 19. Juni 2012. Dieser Jet entwickelte sich neben kleineren Turbopropflugzeugen (z.B. die Dash 8-400 bzw., nachdem de Havilland von Bombardier übernommen wurde: Q400 - <http://q400nextgen.com/en/>, 19. Juni 2012) zum Rückrad der Kurzstreckenflotten der meisten etablierten Airlines, eben aufgrund des Kostenvorteils.

Ein Beispiel: Die AUA betrieb bis zu ihrer Ausmusterung im April 2012 zwei Boeing 737-600 mit einer Kapazität von 111 Passagieren (http://www.seatguru.com/airlines/Austrian_Airlines/Austrian_Airlines_Boeing_737-600.php, 19. Juni 2012). Fly Niki betreibt 7 E190 mit 112 Sitzplätzen (http://www.flyniki.com/niki/about_us.php?LANG=deu&name=aboutus#anker4, 19. Juni 2012). Die LH betreibt diesen Flugzeugtyp mit 100 Sitzen mit etwas mehr Sitzabstand (<http://konzern.lufthansa.com/flotte/regional-flotte/embraer-190.html>, 19. Juni 2012). In einer angenehmen Konfiguration passen in den E190 somit ähnlich viele Passagiere, wie in das Boeing-Flugzeug. Während die Boeing neu 59,4 Mio. Dollar kostet, verlangt Embraer für ein Flugzeug mit der gleichen Kapazität 32 Mio. Dollar – also nur etwas mehr als die Hälfte. Ein Vorteil der Boeing wäre eine fast doppelt so hohe Reichweite (vgl. LANG, 2009, S. 369 und S. 387), die allerdings innerhalb Europas in den seltensten Fällen relevant ist. Auch der Treibstoffverbrauch des E-Jets ist durch sein geringeres Gewicht niedriger. Der Preisunterschied ist im Vergleich zum kleinsten Airbus – dem A318 – noch eklatanter, denn dieser kostet neu nach Listenpreis 67,7 Mio. Dollar – also mehr als doppelt so viel wie der E190. Im Vergleich zur 717, die nicht mehr produziert wird, mit 106 Sitzplätzen und dem E 190 gibt Embraer ein Einsparungspotential von 8,3% beim Kerosinverbrauch und von 41,6% bei der Wartung an (http://www.eforefficiency.com/economic_report, 19. Juni 2012 - eventuell etwas einseitig gerechnet). Zu den angegebenen Preisen: Boeing: <http://www.boeing.com/commercial/prices/index.html>, Airbus: <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/fluggeraete/airbus-erhoeht-die->

[listenpreise.81724.htm](#), 19. Juni 2012 Embraer: <http://www.aircraftcompare.com/helicopter-airplane/Embraer-190/116>, 19. Juni 2012 - leider geben Airbus und Embraer keine direkte Auskunft über Listenpreise, weshalb auf Sekundärquellen zurückgegriffen werden muss.

Kein Wunder, dass die kleinen Modelle von Boeing und Airbus eher Ladenhüter sind und bei den Versionen A320neo und 737MAX gar nicht mehr angeboten werden (<http://de.wikipedia.org/wiki/Airbus-A320-Familie#A320neo> und <http://www.boeing.com/commercial/prices/index.html>, 19. Juni 2012) – In diesem Bereich wurde Embraer nicht nur zur Konkurrenz für die beiden Marktführer, sondern ging sogar als Sieger im Konkurrenzkampf hervor, da einige Modelle verdrängt wurden. Doch Embraer bleibt nicht der einzige Anbieter von Jets in dieser Größenordnung: Bombardier kündigte ein Flugzeug - die CSeries - im Bereich von 100 bis 149 Sitzplätze an, um auch in Konkurrenz zu den nächst größeren Boeing und Airbus-Modellen treten zu können (vgl. <http://cseries.com/en/>, 19. Juni 2012). Die Lufthansa bestellte bereits für die Swiss 20 Stück dieses neuen Jets (<http://www.luftfahrt.ch/news/2009/11032009swissbestelltbombardiercseries.html>, 19. Juni 2012). Auch der russische Hersteller Suchoi konstruierte einen Jet mit 100 Sitzplätzen, der – obwohl bewusst viele „westliche“ Firmen in die Produktion eingebunden werden (<http://www.sukhoi.org/eng/planes/projects/rrij/>, 19. Juni 2012) - jedoch v.a. von Airlines aus den ehemaligen GUS-Staaten nachgefragt wird (siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Suchoi_Superjet_100, 19. Juni 2012). Der Ruf dieses Flugzeugs ist allerdings nach einem Absturz in Indonesien während eines Demonstrationsflug angekratzt (<http://www.spiegel.de/panorama/superjet-absturz-in-indonesien-crash-pilot-wollte-militaerbasis-zeigen-a-832837.html>, 19. Juni 2012).

Ein weiterer Aspirant für ein solches Konkurrenzprodukt im 100-Sitzer Segment ist Mitsubishi aus Japan, dessen angekündigter MRJ (Mitsubishi Regional Jet) allerdings erst 2014 auf den Markt kommen soll (vgl. <http://www.mrj-japan.com/>, 19. Juni 2012). Und auch die Nachfolgesellschaft der 1996 insolvent gegangenen Fokker – Rekkof Aircraft (Fokker rückwärts geschrieben) – kündigte bereits eine modernisierte Version der Fokker 100 an (Next Generation F100 – ermöglicht durch einen Kredit der niederl. Regierung – vgl. <http://www.airliners.de/technik/forschungundentwicklung/fokker-100-nachfolger-soll-2013-abheben/25137>, 19. Juni 2012)

Auch größere Versionen der 737 und A320 Familie bekommen in den nächsten Jahren neue Konkurrenz – und zwar aus genau jener Region, die von den beiden Hersteller das größte

Wachstumspotential zugesprochen bekam – China. Der staatliche Flugzeugbauer Comac konstruiert derzeit die C919, die mit 159 Sitzplätzen und einer Reichweite von knapp 5000 km direkt mit dem A320 und der 737 konkurrieren wird (vgl. <http://english.comac.cc/products/ca/pi/index.shtml>, 19. Juni 2012). Dieses Flugzeug ist noch in der Planungsphase, daher kann keine Einschätzungen über eine mögliche Konkurrenz in diesem Raum getroffen werden. Die Konstruktion wird allerdings mit Unterstützung der chinesischen Regierung mit Nachdruck betrieben. Auch der CEO der Ryanair – Michael O’Leary – äußerte in einem Interview seinen Unmut über den Preis der 737 MAX als Nachfolge der 737-800 Flugzeuge. Der bisherige treue Boeing Kunde drohte daher, mit Comac über eine verlängerte Version der C919 zu Verhandeln (<http://www.aerotelegraph.com/ryanair-michael-oleary-hofft-auf-schwache-lionair-nas-boeing-737max-muell>, 19. Juni 2012). Wer die Medienwirksamkeit von O’Leary kennt weiß jedoch, dass man diese Aussagen bestenfalls als verhandlungstechnisches Kalkül interpretieren kann.

Ob und in wie fern das Flugzeug von Comac letztlich eine Konkurrenz darstellen oder ob es sich dabei nur um einen rein lokalen Konkurrenten handeln wird, muss sich erst herausstellen. Doch auch eine lokale Bedeutung des Flugzeuges in China würde die beiden Herstellern aufgrund des verlorenen chinesischen Marktpotentials schmerzen. Neben der C919 arbeitet Comac übrigens auch an einem 90-sitzigen Flugzeug, das der ehemaligen Boeing 717 verdächtig ähnlich sieht (<http://english.comac.cc/products/rj/pi2/index.shtml>, 19. Juni 2012). Dieses Modell wurde bei seiner Ankündigung vor 9 Jahren (Auslieferungsdatum ist immer noch nicht bekannt) ausschließlich von chinesischen Airlines bestellt und ist im Bezug auf den Listenpreis von 20 Mio. Dollar das günstigste Flugzeug dieser Klasse (wenn auch noch nicht verfügbar) – vgl. http://en.wikipedia.org/wiki/Comac_ARJ21, 19. Juni 2012.

Auch die russischen Flugzeughersteller Antonov und Tupolew bringen auch heute noch in regelmäßigen Abständen Passagierflugzeuge auf den Markt, die den westlichen Modellen erstaunlich ähneln. Bis auf einige russische Staatsairlines – allem voran die Rossyia – finden diese Flugzeuge allerdings keine Abnehmer (vgl. LANG, 2009 S. S. 302 und 308ff, wobei ersteres Flugzeug der 777 bzw dem A340 nachempfunden ist und zweiteres dem A321 bzw. der 757).

Auch wenn neue Konstruktionen v.a. aus dem prognostizierten Wachstumsmarkt Nr.1 – China - durchaus Ernst genommen werden müssen, so wird sich in absehbarer Zeit nichts an dem Duopol dieser beiden Hersteller ändern. Schon allein aufgrund der Ausgereiftheit der Kurz- und Mittelstreckenmodelle haben diese beiden Unternehmen einen Vorsprung

gegenüber der Konkurrenz. Das einzige Argument für Konkurrenzprodukte sind – eine Betriebssicherheit vorausgesetzt – niedrigere Kosten. Denn genau durch dieses Argument hat es Embraer geschafft, die kleineren Modelle von Boeing und Airbus in den neuen Versionen zu verdrängen. Die AUA konnte z.B. für ihre 737-600 sogar als Gebrauchtflugzeuge keine Käufer finden, weshalb diese noch jungen Jets verschrottet werden (vgl. <http://www.austrianwings.info/2012/05/letzte-aea-boeing-737-600-zur-verschrottung-ueberstellt/>, 19. Juni 2012). Man merkt also, dass bei aller Marktmacht des Duopols die Konkurrenz nicht schläft, schon gar nicht, wenn die Wachstumsprognosen tatsächlich eintreten.

6.10. Abschließender Exkurs: Der Beschaffungsmarkt von Flugzeugen

Im den vorangegangenen Unterkapitel habe ich immer wieder ausgewählte Listenpreise der jeweils beschriebenen Flugzeugmodelle angeführt, um sich den Wert dieses Reisemittels vor Augen führen zu können. Es ist allerdings in den seltensten Fällen so, dass die Fluglinien den Listenpreis auch tatsächlich bezahlen. Daher möchte ich, um kein falsches Bild zu vermitteln, als Abschluss zu diesem Kapitel kurz über die Möglichkeiten der Airlines zur Flugzeugbeschaffung berichten. Solche großen Anschaffungskosten werden in den seltensten Fällen aus den laufenden Einnahmen genommen werden können.

Der Preis der jeweiligen Bestellung einer Airline ist also nicht die Summierung der Listenpreise. Im Gegenteil: Nach STERZENBACH u.a., 2009, S. 144 weichen die tatsächlich gezahlten Preise meist eklatant von den Listenpreisen ab. „Einflussfaktoren sind dabei unter anderen die Zahl der bestellten Flugzeuge sowie die generelle wirtschaftliche Lage der Flugzeugindustrie“ (STERZENBACH u.a., 2009, S. 144). – Low-Cost-Carrier bestellen ihre Flugzeuge daher stets in großen Mengen und antizyklisch (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 266). Beim Kauf wird daher v.a. auf Preisvorteile geachtet und bewusst auf eine sensible Planung der Flotte verzichtet bzw. Expansionspläne an die Flottengröße angepasst. Daher kann es bei den LCC schon einmal passieren, dass Teile der Flotte kurzfristig stillgelegt werden, wenn die Nachfrage geringer ist als erwartet – wie z.B. bei Ryanair meist in den Wintermonaten (vgl. <http://www.flugrevue.de/de/zivilluftfahrt/airlines-flugbetrieb/ryanair-jahresbilanz-21-prozent-mehr-umsatz-26-prozent-mehr-gewinn.51686.htm>, 20. Juni 2012).

Sonderstellungen im Ankauf haben meist die Erstkunden eines Types, die sg. Launching Customers, die oftmals Konstruktionsmerkmale an ihre Bedürfnisse anpassen können (STERZENBACH u.a., 2009, S. 144) – wie z.B. die ANA bei der 787. Die AUA war ebenfalls in den späten achtziger Jahren Launching Customer bei der MD-87ER (siehe Kap. 4.5).

Die Bestellung eines Neuflugzeuges ist ein langwieriger Prozess und beginnt meist ca. 4 Jahre vor der tatsächlichen Auslieferung und beinhaltet langwierige Vor- und Kaufverhandlungen (Kaufverträge mit Zahlungs- Liefer- und Betreuungskonditionen umfassen meist 600 Seiten) – vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 321f). Die Schwierigkeit bei einer solchen langen Vorlaufzeit ist es, den Bedarf vorauszuahnen. Wenn die Flugzeuge keinen Ersatz für ältere Modelle darstellen, sondern zu einer Expansion dienen, kann es durchaus passieren, dass eine beginnende Boomphase mit der Auslieferung schon lang wieder vorbei ist - (siehe Stornierungen von asiatischen Langstreckenairlines Kap. 5.5). Daher ist es für die Airlines besonders ärgerlich, wenn sich angekündigte Auslieferungen wie beim A380 und der 787 verzögern. Aufgrund diesem wirtschaftlichen Risiko und den hohen finanziellen Ausgaben einer gänzlich selbst bestellten Flotte gibt es zahlreiche weitere Möglichkeiten, um an Flugzeuge zu kommen.

Einerseits gibt es einen großen Markt an Gebrauchtflugzeugen, der äußerst flexibel ist und keineswegs nur aus ausrangierten Uraltmodellen besteht (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 145). Oft kann es passieren, dass aufgrund nicht eingetretener Expansionspläne auch jüngere Flugzeuge zu günstigen Preisen veräußert werden. Auch nach Konkursen und Flottenauflösungen sinkt meist der Preis für gewisse jüngere Modelle am Gebrauchtflugzeugmarkt. So nutzte die AUA beispielsweise ab 2004 die Situation einer hohen Verfügbarkeit an Fokker 100 Flugzeugen am Markt, da American Airlines nach finanziellen Schwierigkeiten die gesamte Fokker 100 Flotte auflöste (vgl. AUA Konzernbericht 2004, S. 59). Die Flugzeuge waren 2004 zwischen 12 und 8 Jahre alt, also durchwegs noch in einem wettbewerbsfähigen Alter, wenn man bedenkt, dass die Lufthansa einige 737-300 bereits seit 1986 betreibt (vgl. RIEGER, 2005, 103). – Gute Watung ist für so einen langen Betrieb natürlich vorausgesetzt. Auch Langstreckenmaschinen des Typs Boeing 747-400 sind derzeit günstig zu haben, da viele Airlines ihre Langstreckenflotten auf modernere und wirtschaftlichere A380 und 747-8i umstellen. Während die aktuelle 747 als Neuflugzeug etwa 333 Mio. Dollar kostet gibt es 10 Jahre alte Jumbo-Jets bereits um ein gutes Zehntel dieses Preises (36 Mio. Dollar) – vgl. <http://austriaviation.net/news-international/news-detail/datum/2012/06/14/747-400-wird-zum-aktionsposten.html>, 20. Juni 2012.

Um schneller an Neuflugzeuge zu kommen und/oder um Ausgaben für Neuflugzeuge überschaubar zu halten, nimmt auch das Leasing einen bedeutenden Teil in der Flugzeugbeschaffung ein. Dabei unterscheidet man im Operating Leasing das sg. Dry Leasing, bei dem das Fluggerät von einer Leasinggesellschaft für eine bestimmte

Vertragslaufzeit geleast wird und von der bestellenden Airline betrieben wird. Daneben gibt es noch die Form des Wet-Leasings (auch ACMI: Aircraft, Crew, Mainenance, Insurance) bei dem eine Fluggesellschaft ein Fluggerät einer anderen Gesellschaft mietet. Die vermietende Gesellschaft betreibt das Flugzeug im Auftrag und in der Lackierung der Auftraggebers (siehe zu Operation Leasing: STERZENBACH u.a., 2009, S. 146f). Die Germania betreibt z.B. sieben Boeing 737-700 im Wet-Lease für die Air Berlin und tritt dabei in deren Farben auf (siehe dazu: http://www.flygermania.de/de/ueber_germania/unternehmen/lease/, 14. Juni 2012). Oft werden durch diese Form Kapazitätsengpässe überwunden (darauf hat sich die deutsche WDL spezialisiert: <http://www.wdl-worldwide.de/index.php?menuid=33>, 20. Juni 2012) oder eine unklare Expansion mit geringen wirtschaftlichen Risiko ausgeführt, da die Airlines dafür keine eigenen Ressourcen einsetzen müssen.

Spezialisierte Leasinggesellschaften für Dry-Leasing sind z.B. GECAS (1700 Flugzeuge) und ILFC (900 Flugzeuge) – siehe STERZENBACH u.a., 2009, S. 146. Diese Gesellschaften bestellen entweder im eigenen Risiko oder im direkten Auftrag der Kunden-Airlines eine breite Palette der neusten Typen. Da es sich meist um Großbestellungen handelt, werden Auslieferungen an Leasinggesellschaften von den Herstellern meist mit Fertigungspriorität behandelt (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 146). – So ist beispielsweise die ILFC der größte Besteller der 787 (http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_787, 20. Juni 2012). – Die bestellten 787 der Norwegian sind Teil dieser Bestellung (<http://www.austrianwings.info/2011/04/norwegian-will-bis-zu-neun-787/>, 20. Juni 2012).

Neben diesen Arten des Leasings gibt es auch spezielle Leasingmodelle zur Finanzierung eigener Flugzeuge – das sg. Finanzierungsleasing. Dabei lagert eine Fluggesellschaft, die im eigenen Namen beim Hersteller bestellt, die Kosten und das Risiko an ein Kreditinstitut aus, das den Kauf gegen einen Leasingvertrag übernimmt. Das Flugzeug befindet sich allerdings im Besitz der jeweiligen Airline und dient lediglich als Kreditsicherheit (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 146). Das Finanzierungsleasing ist somit eine auf Flugzeuge ausgerichtete Form der Kreditfinanzierung. Eine deutsche Gesellschaft für solche Finanzierungen ist z.B. die HSH Nordbank (vgl. <http://www.aero.de/news-12684/HSH-Nordbank-sieht-Flugzeugfinanzierung-als-Wachstumsfeld.html>, 20. Juni 2012).

Eine etwas exotischere Form der Flugzeugfinanzierung ist die Fondsfinanzierung. Dabei bekommen die Zeichner nach der Finanzierung über eine lange Laufzeit einen Teil der Rendite, die mit dem Flugzeug erwirtschaftet wird, zurück. – Aufgrund der dazu nötigen Risikominimierung werden über diese Art nur Flugzeuge renommierter Airlines mit guten Finanzergebnissen finanziert und von diesen meist nur Langstreckenflugzeuge wie Exemplare

des A380, da mit solchen Flugzeugmodellen auch die größten Gewinne der Airlines erzielt werden. – siehe dazu einen Artikel des Hannover Leasing über einen solchen Fond: <http://www.fondsprofessionell.de/news/aktuelle-news/nid/hannover-leasing-bringt-a380-fonds-mit-sicherheitskonzept/newsseite/1/gid/426598/>, 20. Juni 2012. Mit Stand 2008 finanzierte auch die AUA etwa ein Drittel ihrer Flotte mittels Finanzierungsleasing (kein Flugzeug über Operation Leasing) – vgl. Geschäftsbericht Austrian Airlines AG, 2008, S. 79. Man kann also feststellen, dass die Möglichkeiten der Flugzeugfinanzierung genau so vielfältig sind, wie die Flugzeugtypen selbst. Direkt beim Hersteller werden meist nur größere Mengen von renommierten Airlines bestellt. Diese zeichnen bei ihren Bestellungen auch meist Optionen, die garantieren, dass die bestellte Stückzahl auch noch zu einem späteren Zeitpunkt zu den gleichen verhandelten Konditionen um eine bestimmte Menge erhöht werden kann, ohne dass es neue Verhandlungen geben muss (Ziehen der Optionen) – vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 145. Die Fluglinien mindern so das Risiko von zu großen Bestellungen bei einer Veränderung der Wirtschaftslage, indem zunächst vorsichtig bestellt wird und die Optionen bei Bedarf gezogen werden. Während die Stornierung einer zu großen Bestellung meist mit hohen Strafbeträgen verbunden ist, muss die Option bei geringerem Bedarf nicht gezogen werden, lediglich ein Auflösen der Option würde einen Strafbetrag nach sich ziehen (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 145).

Kleinere Gesellschaften wählen hingegen meist die risikoärmere Beschaffung über Dry-Lease Firmen oder bedienen sich am Markt für Gebrauchtflugzeuge, wenngleich dies auch bei größeren Gesellschaften nicht auszuschließen ist, denn Bestellungen von Neuflugzeugen werden – neben Imagegründen – nur gewählt, wenn das neue Flugzeug wirtschaftliche Vorteile im Betrieb verspricht (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 145). Ein optimaler Mix von eigenen und geleasten Flugzeugen ist zudem auch im Sinne eines niedrigen Kostenniveaus (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 266 – Daten: IATA). Manche kleinere Gesellschaften existieren zudem nur als virtuelle Gesellschaften und bedienen sich Flugzeugen aus Wet-Leasing Verträgen (z.B. die kleine deutsche Regionalgesellschaft CSO City Fly).

7. Die Veränderung der Wahrnehmung der Flugreise aus Sicht der Passagiere und des Kabinenpersonals

7.1 Die Wahrnehmung der Flugreise als Passagier: Vom Privileg zum Alltag

Wenn man die technologische Entwicklung der Fluggeräte auf der einen Seite und die Entwicklung der Passagierzahlen auf der anderen Seite betrachtet, so ist es nahezu selbstverständlich, dass sich mit den technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auch die Wahrnehmung der Flugreisenden zu ihrer Reise änderte. Nunmehr ist es in der westlichen, technologisierten Welt nahezu selbstverständlich geworden, regelmäßig zu fliegen. Natürlich bleiben das Automobil und die Eisenbahn (v.a. der öffentliche Nahverkehr) jene Verkehrsmittel, die von einer breiten Bevölkerungsschicht regelmäßig bzw. täglich benutzt werden. Jedoch trifft für viele Menschen eine regelmäßige Nutzung auch beim Flugzeug zu. Fliegen ist innerhalb des kurzen 20. Jahrhunderts (vgl. dazu: HOBBSAWM, 2009) selbstverständlich, aber dennoch nicht so alltäglich wie die Nutzung anderer Verkehrsmittel geworden. Wobei sich die Wahrnehmung von Selbstverständlichkeit natürlich auch von Person zu Person variabel gestaltet. In der Regel kann aber angenommen werden, dass ab einer Nutzung von mindestens einmal im Monat von einer regelmäßigen Nutzung ausgegangen werden kann. Eine solche Nutzung, wie sie von Vielfliegern an den Tag gelegt wird, die z.B. mehrmals in der Woche zu Geschäftsterminen reisen oder als „Wochenflugpendler“ von ihren Heimatstädten in die Geschäftsmetropolen Europas fliegen, führt letztlich auch zu einem „routinierten“ Verhalten an Flughäfen und an Board von Flugzeugen, da die regelmäßige Wahrnehmung der Flugreise eine gewisse Verhaltensroutine erkennen lässt. So ist beispielweise festzustellen, dass in Flugzeugen, die zumeist mit Geschäftsreisenden gefüllt sind, selten nach einer erfolgreichen Landung geklatscht wird. In Charterflugzeugen ist dies jedoch regelmäßig der Fall, da für die durchschnittlichen Urlauber das Fliegen eine Ausnahme zum Alltag darstellt.

Die Wahrnehmung des Fluges an sich ist selbstverständlich im geschichtlichen Verlauf sehr große Änderungen unterworfen, die einerseits im Einklang mit der wirtschaftlichen Entwicklung und andererseits im Einklang mit der technischen Entwicklung der Flugzeuge stehen. Es ist selbstverständlich, dass ein Flug in der Zwischenkriegszeit, den man mit nur wenigen Mitpassagieren antrat anders wahrgenommen wurde als das „Massenerlebnis“ Linienfliegen heute. Nicht zuletzt war das Reiseerlebnis ein ganz anderes: Die Flüge dauerte länger, die Kabinen waren nicht druckbeständig und schon gar nicht ausreichend gegen Kälte und Lärm isoliert. Zudem war die Flugreise aufgrund der bescheidenen Flughöhe und der

Leichtigkeit der Fluggeräte oftmals sehr ruppig, da man Witterungsbedingungen dementsprechend ausgesetzt war. Wenn man den durchschnittlichen Passagier der Zwischenkriegszeit betrachtet, so kann man feststellen, dass dieses exklusive Klientel nicht nur über ausreichend finanzielle Mittel verfügen musste - – eine Flugreise von Wien nach München kostete beispielsweise 1927 125 Schilling, ein Brot 40 Groschen (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 13) - sondern wie die Piloten auch, in einem gewissen Maße, „eine Portion Mut, Abenteuerlust und Entdeckergeist“ aufbringen mussten, „denn die Technik der ersten Flugzeuge war – das liegt in der Natur neuer Erfindungen – noch nicht sehr erprobt“ (KÖHLER, 2002, S. 17). – So scheiterten in den 20er Jahren 21 von 31 Versuchen den Atlantik zu überqueren und auch die Anzahl von außerplanmäßigen Landungen bei europäischen Binnenflügen betrug 1931 gerundet 9 pro einer Million Flugkilometer. Dies konnte aber noch bis vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges auf unter einer außerplanmäßigen Landung gesenkt werden (PLETSCHAUER, 1994, S. 82). – Solche Landungen mussten jedoch nicht zwangsläufig Notlandungen sein, vielmehr handelte es sich um Landungen abseits der geplanten Flugstrecke aufgrund von Wetterbarrieren. Grund dafür war dass einerseits die Flughöhe aufgrund fehlender Druckkabinen äußerst niedrig war und andererseits die Flugzeuge ferner auch über keine technischen Landehilfen bei schlechter Sicht verfügten. „Da die Flugzeuge noch nicht über dem Wettergeschehen fliegen konnten, litten empfindliche Passagiere bei böiger Luft nicht selten an Luftkrankheit“ (PLETSCHAUER, 1994, S. 71). – Dieses in der Zwischenkriegszeit geschaffene Äquivalent zur bekannten Seekrankheit beschrieb ähnliche Symptome und Begleiterscheinungen der Übelkeit, die durch die ruckartigen und wackeligen Bewegungen in der Luft ausgelöst wurde, die heute aufgrund größerer und schwerer Flugzeuge mit dementsprechender Software zur Gegensteuerung bei Turbulenzen - z.B. beim modernen Großraumflugzeug A 380 – der Vergangenheit angehören.

In der Zwischenkriegszeit war es vor einer Flugreise die Regel, dass Tabletten gegen die Übelkeit und Watte zum Lärmschutz der Ohren vorsorglich vor jedem Flug ausgeteilt wurden (vgl. KÖHLER, 2002, S. 17). „Der Reisekomfort im Bezug auf Lärm, Druckausgleich und ruhige Fluglage ist also als vergleichsweise niedrig einzustufen“ (KÖHLER, 2002, S. 17). Auf der anderen Seite waren die Nutzer dieser Art der Reise aufgrund der verhältnismäßig hohen Kosten allesamt aus dem besserverdienenden Milieu. Um einerseits den Ansprüchen dieses Klientels auf den langen Reisen gerecht zu werden und um andererseits den (aufgrund der technischen Möglichkeiten unvermeidlichen) Strapazen der Flugreise entgegen zu wirken,

„bekam die kulinarische Versorgung und die Einrichtung“ (KÖHLER, 2002, S. 17) einen besonders hohen Stellenwert:

„Die Flugzeugkabinen erhielten ein Interieur, das am besten als eine Mischung aus Salon und vornehmen Restaurant beschrieben werden kann: die Passagiere saßen auf gepolsterten Bänken, die Tische waren mit weißen Tüchern bedeckt und von Blumen geziert, an den Fenstern schützten Gardinen vor den Sonnenstrahlen. So konnte man einerseits den Ansprüchen der Passagiere, die – so muss man aufgrund der hohen Kosten vermuten – aus den oberen Schichten stammten, gerecht werden, andererseits hoffte man durch die „Gemütlichkeit“ die Unbequemlichkeit auszugleichen und die Absturzgefahr vergessen zu machen“ (KÖHLER, 2002, S. 17).

Diese ganze Inneneinrichtung war aber nur möglich, weil verhältnismäßig viel Platz für jeden einzelnen Passagier in den wenig ausgelasteten Kleinmaschinen zur Verfügung stand. Die wenigen Passagiere konnten von der Stewardess / dem Steward tatsächlich individuell und dem Preis entsprechend aufwändig betreut werden. Den Gästen wurden die Mäntel und das Gepäck abgenommen, ihnen wurden Polster, Aparatives noch vor dem Abheben und dergleichen gereicht – der Gast wurde sprichwörtlich wie ein König behandelt, bekam nur die exquisitesten Produkte. Während des Fluges konnte er sich bewegen – es gab keinerlei Restriktionen bezüglich Anschnallens, Nichtraucher etc. Selbst die Fenster des Flugzeuges konnten geöffnet werden. Wenngleich der Flugverlauf heute ein komfortablerer ist, so ist doch die Freiheit jedes einzelnen Passagiers heute in keiner Weise mehr vergleichbar, diese Freiheit war aber im Vergleich zu heute extrem teuer gekauft.

Die ersten auf diesen Reisen entstandenen Bilder hallen noch immer in einer gewissen Form nach und stillschweigend scheinen die meisten Passagiere sich auch heute eine solche Betreuung zu wünschen.

Obwohl die heutigen Preise der Flugreise oft nur geringfügig über denen der Eisenbahn liegen, wurde hier eine solche Betreuung niemals angeboten. Im Flugzeug hat sich die exklusive Betreuung in ihren Grundzügen bis heute erhalten. Egal wie günstig der Flugpreis ist, es wird als Passagier von einer durchschnittlichen Airline erwartet, dass es, eine Bordverpflegung bzw. zumindest das Angebot einer solchen gibt. Dieses Service wird im Bereich der Bahn auch bei langen Zugfahrten nicht erwartet.

Das Flugerlebnis selbst – also die Betreuung an Board und der neue Blickwinkel von oben auf die Landschaften - war äußerst exklusiv und wurde dadurch nur mit sehr wenigen geteilt. Auch die bereisten Destinationen der frühen Passagiere „sicherten ihnen eine gewisse Exklusivität“ (KÖHLER, 2002, S.17). Diese galt sowohl den Reisenden, als auch den Beschäftigten in der Luftfahrt – denn niemand sonst war in einem ähnlichen Maße mobil und wusste so praktisch über die Welt bescheid. Köhler meint auf S. 17 treffend, dass „wenn sie (Anm: die Passagiere) nach ihren Reisen von den Flugzeugen (...), vom Service, dem Personal und dem Aufenthalt in fernen Ländern erzählten, konnten sie fast sicher sein, dass keiner der Zuhörer bereits ähnliche Erfahrungen gemacht hatte, die die eigenen Erzählungen relativieren würden. Ihre Geschichten, evtl. auch ihre Photos und ihre Souvenirs besaßen einen hohen Seltenheitswert und vermutlich weckten sie Phantasien, die sich auf Grund fehlender anderer Berichte zu Traumbildern verdichten konnten. Das ist zweifellos der Boden, auf dem Mythen gedeihen“ (KÖHLER, 2002, S. 17) – und letztlich in der heutigen Zeit auch Erwartungen zur Einlösung dieser Mythen, die aber nicht mehr in diesem Maße real sind. Sowohl in punkto Erwartungen vom Flug selbst, als auch von Erwartungen bezüglich der Betreuung auf den Reisen.

Nach dem Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit wurden auch im deutschsprachigen Raum großräumige Düsenflugzeuge angeschafft, die in den USA bereits seit den 60er Jahren üblich waren. Diese neuen Flugzeugtypen brachten zunächst eine völlig neue Reiseerfahrung, da mit ihnen bis an den Rand der Stratosphäre vorgedrungen werden konnte und sich somit nicht nur neue Betrachtungsperspektiven der Erde ergaben, sondern auch die Reise um vieles schneller wurde. In den Höhen über dem Wettergeschehen ist der Luftdruck geringer, daher konnten sich die ohnehin leistungsstarken Düsenflugzeuge noch schneller vorwärts bewegen. Zudem stieg auch der Kerosinverbrauch nur in einem vertretbaren Verhältnis zu den ehemaligen Propeller bzw. Turbopropflugzeugen. Diese Entwicklung führte somit zu keiner Kostensteigerung pro Passagier.

Alles in allem wurde einer vermehrten Nachfrage an Flugreisen dadurch stattgegeben, dass neue große und schnelle Düsenflugzeuge ab den frühen 1970er Jahren zum bis heute anhaltenden und natürlich technisch weitgehend weiterentwickelten Standard in der Verkehrsfliegerei wurden. Die Kosten konnten durch den schnellen Transport von vielen Passagieren soweit reduziert werden, wenngleich die Preise im relativen gegenwärtigen Vergleich noch immer exorbitant hoch erschienen, denn sie beruhten größtenteils auf bilateralen Abkommen (die so genannten IATA – Tarife) und konnten nur in Ausnahmefällen von den Fluglinien festgesetzt werden (vgl. STERZENBACH u.a., 2009, S. 344). Die Flugreise

begann schließlich langsam und Schritt für Schritt gleichzeitig mit dem gigantischen wirtschaftlichen Wachstum der Luftfahrtbranche auch den Hauch an Exklusivität zu verlieren, der ihr von Anbeginn bis in die 60er Jahre sicherlich inne wohnte.

Auf der Seite zuvor wurde behauptet, dass das alleinige Erzählen von einer Flugreise in der Zwischenkriegszeit oder in der Nachkriegszeit Staunen und mythische Bilder auslöste, da der Gesprächspartner selbst diese Erfahrungen noch nie gemacht hatte. Diese Situation begann sich ab den 1970er Jahren, die letztendlich als Startschuss der modernen Luftfahrt bezeichnet werden können, zu verändern. Gerade in jüngeren bis „mittelalterlichen“ Generationen muss damit gerechnet werden, dass, wenn heute jemand über die Erfahrung einer Flugreise erzählt, diese Erfahrungen von den meisten Zuhörern geteilt werden (vgl. KÖHLER, 2002, S. 20). Gerade für viele Geschäftsreisende ist die häufige Flugreise normal geworden. Somit stellt das Flugzeug vor allem unter Vielfliegern, deren Anzahl in jüngerer Geschichte zugenommen hat - wie die unzähligen Vielfliegerprogramme der Airlines verraten - ein regelmäßiges Transportmittel dar. Gerade in solchen Kreisen ist lt. KÖHLER, 2002, S. 20 zu vernehmen, dass aus dem Schwärmen großteils ein Beschweren geworden ist, nämlich darüber, welche bezahlten Serviceleistungen nicht zur Zufriedenheit erbracht wurden.

Diese Einstellung wird von mir als eine gesellschaftliche Erwartungshaltung an die Dienstleistungsgesellschaft interpretiert. Durch diverse Werbemaßnahmen erhöht sich der Erwartungshorizont der Passagiere. Da sich gleichzeitig auch die Konkurrenz zwischen den Fluggesellschaften erhöht hat, wird es einfacher bei enttäuschten Erwartungen den Anbieter zu wechseln.

Köhler meint auf der oben erwähnten Seite ihrer Arbeit, dass es sich beim Beschweren vor allem um eine Statuswiederherstellung des Besonderen handelt. Während dieser „erhabene“ Status bei exklusiven Erfahrungen alleine schon durch das Staunen der Zuhörer bei der bloßen Faktenerzählung eintritt, ist dies bei häufigen Erfahrungen von einer Vielzahl von Menschen so nicht mehr der Fall. Vielmehr wird dann versucht, diesen erhabenen Status durch das Beklagen wieder zu erlangen. Im Falle der Flugreise ist es nun am naheliegendsten, sich über das Erlebnis in der Kabine z.B. wegen vorenthaltender Serviceleistungen oder schlechter Bordunterhaltung zu Beschweren.

Letztlich verhält es sich mit der Bordunterhaltung in Form von Videos genau so wie mit dem Service – sie wird als Selbstverständlich angenommen. Bei den meisten Fluglinien sind abgespielte Filme oder Kurzfilme oder technische und geographische Informationen auf

Bildschirmen in der Kabine selbstverständlich. Letztenendes soll durch die Bordunterhaltung ein Ersatz der in der Reiseklasse nicht mehr möglichen individuellen Betreuung der Fluggäste gefunden werden, indem diese gerade bei Langstreckenflügen individualisiert wird. In einem an der Rückseite des Vordersitzes eingebauten Bildschirm kann sich der Fluggast per Fingerklick die gewünschten Informationen zum Flugzeug und zur Reiseroute abfragen. Außerdem kann er individuell aus einer großen Anzahl an Filmen wählen und diese unabhängig vom Sitznachbarn ansehen bzw. gewünschte Musik und begleitenden Ton per Kopfhörer aufnehmen. Dieser Form von Individualität in einem beschränkten Raum mit einer Vielzahl an Menschen kam in den 90er Jahren auf und wird von vielen Passagieren als Ablenkung der ungewünschten Nähe zu anderen Flugreisenden gesehen und ebenso wie ein gewünschtes Service eingefordert. So liest man in diversen Foren (z.B. austrianaaviation.net) häufig Kritiken über Flugerlebnisse, die allesamt das Fehlen einer Bordunterhaltung beinhalten, da diese in der eben beschriebenen Form nur in großräumigen Langstreckenflugzeugen angeboten werden kann. Auf der Kurz- und Mittelstrecke wird bei den meisten Gesellschaften eine Bordunterhaltung mit vorgegebenem Programm auf Bildschirmen über jeder dritten Reihe angeboten, bei dem meist zwischen Informationen, Filmen und kurzen Serien gewechselt wird. Die Individuelle Unterhaltung kann über Kopfhörer und Musikkkanälen erfolgen. Das Vorhandensein der Bildschirme wird meist auch dazu verwendet, die Serviceleistung weiter zu standardisieren, indem das obligatorische Sicherheitsvideo anstatt einer Demonstration durch das Kabinenpersonal vor Beginn jeder Flugreise abgespielt wird. Oftmals stößt das Nichtvorhandensein der Bordunterhaltung auf Unverständnis, so z.B. bei Lufthansaflügen, die auf der Kurz- und Mittelstrecke auf diese Unterhaltung verzichten, da diese v.a. auf Geschäftsreisende ausgelegte Fluggesellschaft jenes Klientel nicht beim Arbeiten stören möchte. Lediglich auf Langstreckenflügen wird diese Form der Unterhaltung geboten. Weiters fehlt die Unterhaltung bei allen Regional Carriers, wie oft auf erwähnten Forum „bemängelt“ wird, da bei allen Flugzeugen bis zum 100 Sitze Segment einerseits der Platz neben den Gepäckfächern nicht ausreichend vorhanden ist und beim Einsatz dieser Flugzeuge auf Kurzstrecken zu hohe Einbaukosten (z.B. in die Sitze integriert) verursachen würde.

Auch wenn die Flugreise an sich von vielen Passagieren als angenehm empfunden wird, so hat sich der Innenraum des Flugzeuges aus psychologischer Sicht in seiner geschichtlichen Entwicklung für das einzelne Individuum stets reduziert. Die Flugzeug- und Kabinengröße wuchs nicht im selben Ausmaß bzw. stand für den einzelnen Passagier durch die Wandlung in ein Massentransportmittel, unter Ausnutzung von wirtschaftlichen Kostenvorteilen, weniger

Platz zur Verfügung. Letztlich verhält es sich gegenwärtig in der Flugzeugkabine genau so wie überall, wo viele Menschen auf beschränkten Raum zusammentreffen: das Konfliktpotential ist gegenüber Räumen mit mehr Platzangebot höher. – Auf dieses Konfliktpotential werde ich auch noch an anderer Stelle dieser Arbeit hinweisen, nämlich im folgenden Kapitel aus Sicht des Kabinenpersonals.

Köhler, 2002, S. 24 vergleicht die Erwartungen der Fluggäste mit denen in einem Restaurant, denn auch dort werden Gäste bewirtet. Der Unterschied liegt aber in der Räumlichkeit, denn in einem Restaurant sucht man sich den Tisch möglichst so aus, dass ausreichend Platz zur Verfügung steht. Im Flugzeug ist diese Entscheidung durch die Sitzplatzzuteilung vorweggenommen – man kann sich weder Platz, noch Sitznachbar uneingeschränkt aussuchen. Gerade am Mittelsitz einer 3 – Gang – 3 Kabinenkonfiguration kommt diese Enge am Meisten zu tragen – ein voll ausgebuchtes Flugzeug natürlich als Voraussetzung.

Einen ganz besonderen Blickwinkel auf die Geschehnisse v.a. außerhalb des Flugzeuges bekommt allerdings der Passagier in der Fensterreihe. Je nach individueller Gesinnung und Begeisterungsfähigkeit kann er die Welt von oben betrachten und Dinge auf eine Art und Weise sehen, die Menschen normal verwehrt bleiben. Helmut KRISTOVFICS – BINDER beschreibt diese Bilder gar als spirituell, da er letztlich auch die Grenzenlosigkeit unseres Seins dadurch erkennt, dass das begrenzte Leben auf der Erde eigentlich nur in unseren Köpfen stattfindet (vgl. KRISTOVFICS – BINDER, 2004, S. 240 – 243). Erst diese Herrlichkeit lässt ihn abgehoben von der „Wirklichkeit“ erkennen, worauf es eigentlich ankommt. Wenngleich nicht jeder Passagier eines Flugzeuges diese Gedanken hat, so zeugt es doch davon, welche positiven Auswirkungen auf unser Gemüt der Blick in die Weite haben kann. Diese Ausführungen möchte ich aber an diese Stelle beenden, da die Beschäftigung mit der nicht minder interessanten psychologischen Wahrnehmung der Flugreise – die von Subjekt zu Subjekt unterschiedlich ist – den hier gegebenen Rahmen sprengen würde.

7.2 Die Aufgabenbereiche der Stewardess/Flugbegleiterin im Wandel

In der Zeit der ersten Flugreisen, die beschwerlich und gefährlich waren, entstand der Beruf des „Luftstewards“, „wie er zunächst in Anlehnung an die Stewards auf einem Schiff genannt wurde“ (KÖHLER, 2002, S. 18). Die männliche Form des mittlerweile weiblich dominierten Berufes ist nicht zufällig gewählt, denn in den ersten Jahren der zivilen Flugreise war dieser Beruf ausschließlich Männern vorbehalten.

Während die Stewards in den ersten Jahren der Flugreise - am Beispiel der ÖLAG und der Lufthansa - die bis zu 4 Passagiere in den kleinen Junkers F13, die hauptsächlich für Postflugdienste ausgelegt waren, eher behelfsmäßig betreuten, ließen größere Modelle ab Ende der 20er Jahre eine aufwändigere Betreuung der exklusiven Passagierklientel zu. Zu diesem Zweck stellte z.B. die Lufthansa ab 1928 Köche und Stewards an, die für das leibliche Wohl der Passagiere zuständig waren (vgl. KÖHLER, 2002, S. 18). Dieses Markenzeichen der Flugreise sollte bis heute großteils Bestand haben.

Erst ab 1938 war es in Deutschland und Österreich für Frauen gestattet, den Beruf der Luftstewardess zu ergreifen, in den USA bereits vier Jahre früher. Die Entscheidung war lt. Bentner, 1998 eine weniger geschlechterrollenkritische denn eine pragmatisch wirtschaftliche: denn „auch die Stewardess selbst (wurde) vermarktet: als Lockmittel, um augenzwinkernd potentielle Kunden anzulocken und um bereits vorhandene zu binden und um damit der jungen Wirtschaftsbranche Luftfahrt zur Expansion zu verhelfen“ (BENTNER, 1998, S. 76). In den Nachkriegsjahren, als die zivile Luftfahrt in einer neuen technischen und wirtschaftlichen Schlagkraft wieder aufgebaut wurde, nahm die Stewardess diese von Bentner zugeschriebene Vermarktungsrolle ein.

Wie Köhler auf S.18 schreibt, umgab diese „Stewardessen ein Mythos von Freiheit, Abenteuer und Exklusivität. Schließlich hatten nur sie (...) die Möglichkeit, um die Welt zu reisen“. Somit konnte das gewohnte Umfeld der Nachkriegszeit verlassen werden und sie „erreichten damit eine Mobilität, die für damalige Verhältnisse und insbesondere für Frauen ungewöhnlich hoch war. Darüber hinaus kamen sie in Kontakt mit den oberen Gesellschaftsschichten“ (KÖHLER, 2002, S. 18). Auch heute ist die in Aussicht gestellte Mobilität ein wichtiger Motivationsfaktor zur Ergreifung des Berufs (vgl. Interviews in BENTNER, 1998, S. 129 ff).

Entsprechend der Vermarktung des Berufsbildes durch die Fluggesellschaften wurden die Stewardess in der Nachkriegszeit „zur mütterlichen Heldin stilisiert, der eigennützige Motive wie Freude am Beruf fremd“ (vgl. BENTNER, 1998, S. 76) waren. Nach KÖHLER, 2002, S. 18 wurde in dieser Zeit der fürsorgliche Aspekt der Arbeit in den Vordergrund gestellt. „Als „Kabinengeist“ treten sie selbst als Person ganz zurück und sorgen im Hintergrund und möglichst unsichtbar für eine angenehme Atmosphäre. Ferner ist das Bild der Stewardessen unweigerlich mit der Vorstellung junger, attraktiver und gepflegter Frauen verbunden“

(KÖHLER, 2002, S. 18) – ganz im Sinne der Entdeckung der Marketingwirkung dieses Berufsstandes.

Trotz einer Zunahme der Flugbewegungen in der Nachkriegszeit, blieb aufgrund der Passagierzahlen pro Flug an Board dennoch eine persönliche und familiäre Atmosphäre erhalten (vgl. KÖHLER, 2002, S. 19). Die größten Propellermaschinen, die in der 50er Jahren im Einsatz waren, fassten um die 80 Passagiere, und diese Sitzplätze waren nur selten ausgelastet. Bei den Passagieren handelte es sich vor allem um Geschäftsreisende einer überschaubaren, finanziell starken Gesellschaftsschicht, die den Dienst einer Flugreise regelmäßig in Anspruch nahmen. In Demps und Paeschke, 1998, wird auf S. 105 diesbezüglich folgende Aussage einer deutschen Flugbegleiterin zitiert: „Als Passagiere hatten wir damals natürlich jede Menge bekannte und prominente Leute (...), auch der Chef von Volkswagen (...) flog mit uns. Jedes Weihnachten kam von ihm eine große Schachtel mit Konfekt“. Die Kabinenausstattung, die trotz größerer Flugzeuge mit „gepolsterten Sitzen, Gardinen und Holpaneelen an die „Gute Stube“, in der man es sich (...) behaglich machen konnte“ (KÖHLER, 2002, S. 18 und 19) erinnerte, „sowie die überschaubare Anzahl von Passagieren und Flugbegleiterinnen an Board eines Flugzeuges, konnten zumindest den Anschein eines persönlichen Services vermitteln“ (KÖHLER, 2002, S. 19).

Im Laufe der 60er Jahre änderte sich dieses Selbstverständnis zusehends, da mit der Einführung von größeren Jetflugzeugen sehr viel mehr Passagiere in einer viel kürzeren Zeit transportiert werden konnten (vgl. KÖHLER, 2002, S. 19). Durch das größere Sitzplatzangebot pro Flug und die Möglichkeit des Flugzeugeinsatzes, begannen sich die Preise für eine Flugreise zu reduzieren – wenngleich sie im Vergleich zu heute immer noch als Luxusgut bezeichnet werden. Die Entwicklung der steigenden Passagierzahlen und die zunehmende Kosteneffizienz hielten an, sodass „das Benutzen eines Flugzeuges (...) in den siebziger Jahren kein exklusives Privileg, sondern fast schon ein Konsummittel, dessen sich viele Millionen Menschen bedienen können“ (BENTNER, 1998, S. 84) wurde. Diese Entwicklungen führten somit auch zu einer Veränderung des Berufsalltages für Stewardessen, in dem vormals individuelle Serviceabläufe standardisiert sein mussten (vgl. BENTNER, 1998, S. 85). Das Bild der individuellen Betreuung auf einer exklusiven Reise war aber noch allgegenwärtig. Während sich die Stewardessen auf ein vielschichtigeres Publikum einstellen mussten, wurde weiterhin eine individuelle Betreuung erwartet. „Die persönliche Ansprache“ der Passagiere durch die Stewardess „wurde damit nicht nur durch die Anonymität der Masse schwieriger, sondern auch aufgrund der räumlichen Anordnung. (...) Die Lautstärke, mit der sie (Passagiere an den Fenstern) angesprochen werden müssen, macht die Gesprächsführung

unweigerlich öffentlich“ (KÖHLER, 2002, S. 19 und 20) und erhöht somit das Konfliktpotential.

Aus diesem Grund „dringt der auf Stewardessen gerichtete Blick in dieser Zeit erstmals hinter die Kulissen des ehemaligen Traumberufes“ (BENTNER, 1998, S. 85). Dabei wurden vor allem die häufige Abwesenheit von zu Hause, monotone Arbeitsabläufe, die Folgen des Zeitzone- und Klimawandels für den Körper sowie die fehlende individuelle Auseinandersetzung mit einzelnen Passagieren vermehrt publik gemacht (vgl. KÖHLER, 2002, S. 20 und BENTNER, 1998, S. 85).

Während ein persönliches Service nur mehr in den Business und First Classes der Airlines möglich war, nahm die Standardisierung der Serviceabläufe in den Economy Classes weiter zu. Die Liberalisierung des Flugmarktes führte zu einem Sinken der Flugpreise, was wiederum eine Rationalisierung in allen Bereichen, „so auch bei den Serviceabläufen in der Kabine“ (KÖHLER, 2002, S. 20) erforderlich machte. Routine, Standardisierung und Zeitdruck (vgl. KÖHLER, 2002, S. 20) bestimmen das Service in den Economy Classes verschiedenster Airlines und auf Charterflügen. Die meisten Fluglinien streichen auf der Kurz- und Mittelstrecke den Umfang des Serviceangebotes und servieren nur mehr kleine Snacks und wenige Getränke. Bei Low-Cost Airlines wird Bordservice meist nur gegen Aufpreis angeboten.

Da jedoch die Erfahrungen der Frühphase dieses Berufes noch immer nachwirken, „werden (...) Erwartungen an das Handeln und Auftreten der FlugbegleiterInnen“ hervorgerufen, „die angesichts der beschriebenen Umstände nur in Einzelfällen zu erfüllen sind. Der – wenn auch verblassende – Mythos manifestiert sich nicht nur in den Vorstellungen der Passagiere darüber, wie eine Stewardess zu sein habe, sondern auch in den Bildern, die sich die FlugbegleiterInnen von ihrem Berufsstand machen“ (KÖHLER, 2002, S. 21). In der Realität sind diese, so man nicht in der ersten Klasse tätig ist, nicht mehr haltbar und führen bei Nichteinlösung häufig zur Frustrationen führen (vgl. BENTNER, 1998).

7.2.1 Entwicklung des Berufs im Kontext von wandelnden Geschlechter- und Gesellschaftsrollen

Im oberen Textteil war oftmals von Stewardess, Steward, Flugbegleiter etc. die Rede – viele Bezeichnungen für eigentlich die gleiche Tätigkeit, auch wenn sich diese im Wandel der Zeit veränderte.

Der Begriff Steward wurde in den zwanziger Jahren, wie bereits erwähnt, in Anlehnung an die Stewards auf einem Schiff in die Luftfahrt eingeführt. Die in den ersten Jahren nur Männern vorbehaltene Tätigkeit sollte alle Hilfestellungen für die Passagiere und die Verpflegung an Bord beinhalten. Schon bald wurde dieser Beruf weiblich, nachdem die Zweifel, der weibliche Körper würde die Strapazen in der Luft nicht aushalten, ausgeräumt wurden.

Ellen Church, eine Krankenschwester aus Iowa ging als erste Stewardess in die Geschichte ein, als sie die Fluglinie Boeing Air Transport in einem Brief darauf aufmerksam machte, dass sie als Krankenschwester die richtigen Attribute dafür hätte, Passagiere während der anstrengenden Flugreise zu betreuen. Da die kulinarische Verpflegung noch nicht Teil der frühen Flugreise war, fokussierte sich die Tätigkeit auf die medizinische Betreuung.

In den USA wurden übrigens bis zum Zweiten Weltkrieg ausschließlich Krankenschwestern als Stewardessen eingestellt, die sogar Schwesternuniformen trugen (vgl. CIESIELSKI, 2001, S. 30 und HENKEL, 2005, S. 62). „Auch die Swissair ließ ihre Stewardessen in ihren Anfangsjahren in einer in weiß gehaltenen Uniform fliegen, die fast der Krankenschwesterntracht glich“ (PETUTSCHNIG, 2006, S. 11).

Seit Beginn der Nachkriegszeit bis teilweise in die achziger Jahre durften sogar ausschließlich Frauen den Beruf der Stewardess ausüben. Die frühen Stewardessen hatten auch Aufgaben, die heute vom Personal an den Flughäfen durchgeführt werden, wie z.B. die Verladung des Passagiergepäckes. Nach außerplanmäßigen Landungen war es zudem Aufgabe der Stewardess, die provisorische Startbahn von Geäst zu befreien (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 12). Die Aufgaben verlangten neben der „pflegerischen“ Hingabe somit auch eine gewisse kräftige Statur, die weit abseits vom späteren Bild der Stewardess als zierliche Frau lag.

Auch die Stewardess selbst konnte bei den leichten Flugzeugen schnell zur Last werden, denn wurde dem Piloten das Flugzeug zu schwer, ließ er sie zurück (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 12). Die Prioritätenliste der Flüge der frühen 30er Jahre lautete: „Post, Passagiere, Stewardessen“ (vgl. GRANT, 2003, S. 146). Letztlich musste die Stewardess der Zwischenkriegszeit erst in einem völlig neuen Beruf Fuß fassen, „von Glanz und Glamour

wie in den fünfziger Jahren war noch keine Spur“ (PETUTSCHNIG, 2006, S. 12), doch genau dieser war es eigentlich, der das Bild der Stewardess prägte und prägt.

Während des Wachstums des Luftverkehrs in der Nachkriegszeit wandelten sich nicht nur die Anforderungen an Stewardessen, sondern auch ihre Berufsbezeichnung. So wurden aus den Stewardessen bei Austrian Airlines zunächst *Hostessen*. Man versuchte damit die Funktion der Flugbegleiterin als Gastgeberin herauszustreichen. Doch auch dieser Begriff wurde aufgrund seiner Zweideutigkeit durch Tisch- und Animierdamen bald durch „*Air-Hostess*“ ersetzt (CIESIELSKI, 2001, S. 32). Ab den 80er Jahren löste die Berufsbezeichnung „Flugbeleiterin“ – zuvor schon bei der Lufthansa gebräuchlich – die Air-Hostess bei der AUA ab. Diese Bezeichnung gilt heute als die offizielle Bezeichnung des Berufes bei allen weltweiten Airlines, auch wenn sich in den spezifischen Kollektivverträgen nach CIESIELSKI, 2001, S. 33 auch noch teilweise vergangene Berufsbezeichnungen finden. International und für Abläufe an Board ist der neutrale Begriff „Cabin Crew“ gebräuchlich (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 85 – 87).

Die Begriffsvielfalt mag verwirrend wirken, doch vor allem durch die Distanzierung vom Begriff Stewardess möchte man auch eine Distanzierung von Attributen und Anforderungen erreichen, die dieser Beruf lange Zeit inne hatte und die heute nicht mehr als solche gültig sind. Die Etablierung neuer Berufsbezeichnungen ist jedoch schwierig, da es kein offiziell anerkanntes Berufsbild gibt (vgl. BENTNER, 1998, S. 27).

Mit dem Beruf Stewardess waren neben den Berufsanforderungen der Nachkriegszeit je nach Airline unterschiedliche Restriktionen verbunden. So gab es beispielsweise in den fünfziger Jahren bei den Austrian Airlines ein Heiratsverbot für Stewardessen. „Unverheiratet“ und „kinderlos“ zählte zu den Aufnahmebedingungen und wurde erwartet, dass sich an diesem Zustand auch während der Erwerbstätigkeit als Stewardess nichts änderte. Bei einer Heirat wurde der Stewardess ein Ersatzjob am Boden angeboten oder das Dienstverhältnis gelöst. Zudem gab es eine Regelung, die eine Heirat zwischen Piloten und Stewardessen untersagte (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 47).

Diese Restriktionen dienten den Airlines zur Aufrechterhaltung des Klischees der Bordbetreuung. Diese umfassten die Attribute der idealen Hausfrau der 50er Jahre, jedoch verkörpert von jungen, unverheirateten Frauen. Wahrscheinlich wäre die Ausübung des Berufes mit viel Abwesenheit von zu Hause im Gesellschaftsbild der 50er Jahre es verheiratete Frau nicht möglich gewesen. PETUTSCHNIG, 2006, interpretiert auf S. 49 die

Gründe für die Restriktionen im Marketing der Fluggesellschaften, welche das Bild der Stewardessen ganz auf die Erwartungen der männlichen Geschäftsreisenden ausrichteten. Ihm sollte neben der „hausfraulichen“ Bedienung im Flugzeug zudem suggeriert werden, dass diese Frauen in allen Belangen frei waren und es möglich wäre, um sie zu werben.

Dieses Bild der Stewardess änderte sich schließlich bis in die 70er Jahre maßgeblich. Im „Zeitalter der freien Liebe“ wurde der Sex-Appeal der Stewardessen bei den meisten Fluglinien vermarktet (vgl. BENTNER, 1998, S. 85) – doch dazu im Unterkapitel „Die Uniform der Stewardess“ Genauer.

Eine Statistik der Lufthansa um 1960 besagt zudem passend, dass eine von dreißig Stewardessen sogar einen ehemaligen Passagier heiratet (vgl. BENTNER, 1998, S. 66), was diese Marketingstrategie bekräftigte.

Der Umstand des Zeitgeistes förderte nicht nur die Rollenauslegung der Stewardess, er machte es auch möglich, dass Heiratsverbote von Stewardessen keinen sonderlichen Diskussionen auslösten (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 50). Erst im Verlauf der 70er Jahre begannen die Airlines die Heiratsverbote aufgrund massiven Drucks ihrer Mitarbeiterinnen zu lockern und schließlich zu lösen (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 48). Zuvor waren zu Beginn der 60er Jahre einzelne Klägerinnen noch an Gerichten gescheitert (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 49).

In anderen Kulturkreisen gehören solche Verbote noch nicht der Vergangenheit an. So ist es Flugbegleiterinnen der Singapore Airlines (diese Gesellschaft stellt bis heute nur Damen an) immer noch verboten, ihren Beruf nach einer Heirat weiter auszuüben (vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 50). – Nichts desto trotz überwiegt das Streben nach diesem Traumberuf, da der Bewerberstrom (lt. PETUTSCHNIG, 2006, S. 50) nicht abreißt – was sicherlich nicht zu einer Aufhebung der Restriktion führen wird. Da der Beruf meist als Übergang bzw. als Erfahrung für einige Jahre gesehen wird, können die Bewerberinnen offensichtlich umgehen.

Dass nur junge Frauen Stewardessen sein konnten, war den Airlines ebenso durch Restriktionen garantiert. Der Arbeitsvertrag der Stewardessen war ohnehin nur für einige Jahre ausgelegt, da es bei vielen Airlines Altersbeschränkungen gab. Bei der AUA konnte der Beruf z.B. nur bis 36 ausgeübt werden, ehe ihnen eine andere Tätigkeit angeboten wurde. Bereits gegen Ende der 60er Jahre wurden die Altersbeschränkungen bei amerikanischen Fluggesellschaften gerichtlich aufgehoben. Während einige europäische Airlines bereits zu Beginn der 70er Jahre nachzogen, wurde die betreffende Regelung bei der AUA erst 1977 aufgelöst (vgl. PETUTSCHNIG, 2009, S. 51f).

Durch den Wegfall der Altersbeschränkungen war es nun für die wenigen Frauen möglich, länger im Beruf zu bleiben. Für die „dienstälteren“ Stewardessen entwickelten sich neue Betätigungsfelder. Neue Hierarchiestufen wie z.B. Purser/Pursette (ein ebenfalls aus der Schifffahrt übernommener Begriff – vgl. PETUTSCHNIG, 2006, S. 9), die den Serviceablauf koordinieren und als eine Managerin der Kabine fungieren soll, und Senior-FlugbegleiterIn wurden geschaffen.

Trotz aller Restriktionen was Stewardess in den 50er und 60er Jahren ein Traumberuf. Sie wurden laut Braunburg, 1969, zitiert in HENKEL, 2006, S. 59 als „Creme da la Creme“ der Damenwelt und als Teil der High-Society bezeichnet: jung, hübsch, modisch und gestylt und zudem wortgewandt, mobil und mondän. Durch die Teilhabe am elitären Flugverkehr wurde dem Beruf selbst ebenso ein elitärer Charakter zu teil.

Die Rolle der Stewardess erlebte vor allem in den USA einen veritablen Wandel, da sie ab den 60er Jahren vermehrt als Sexualobjekt vermarktet wurde, um auch in Zeiten eines sich wandelnden Gesellschaftsbildes und einer wachsenden Konkurrenz der Fluglinien (zunächst nur in den USA) die Aufmerksamkeit der männlichen Geschäftsreisenden auf sich zu ziehen. Die US-Airlines vermarkteten die Stewardessen in ihren Werbebotschaften nach LYTH, 2009, S. 11 aufgrund eines Wandels der Gesellschaftsbilder nicht mehr als „girl next door, whom one wanted to marry“, sondern als „„Playboy Bunny“, available (...) and there to please“.

Eine solche Darstellung erfolgte in Europa nie, da hier die Fluggesellschaften ausschließlich unter staatlicher Beteiligung oder in gänzlichem Staatsbesitz existierten und somit auch die Stewardessen bzw. Hostessen anders vermarktet wurden.

In Zeiten von Ölkrise und Terroranschlägen in den 70ern wandelte sich das Bild der Stewardess wieder. Das Flugzeug war mittlerweile eher zu einem Massenverkehrsmittel für unterschiedliche Gesellschaftsschichten geworden. Ab den 70er Jahren wurde vermehrt auf die Sicherheitsfunktion im Flugzeug Wert gelegt. Stewardessen mussten Evakuierungen koordinieren, sie trugen Verantwortung für die sichere Aufbewahrung des Gepäcks usw. Um dazu genügend Freiraum zu schaffen, wurden letztlich die Serviceabläufe standardisiert und die Beziehung zwischen Passagier und Stewardess konnte in der bisherigen Form nun nicht mehr existieren. Der Stewardess wurde eine gewisse Autorität (HENKEL, 2006, S. 75) zur Durchsetzung von Sicherheitsbestimmungen eingeräumt, um auch bei Konfliktsituationen im enger Flugzeug reagieren zu können.

Dieser Imagewechsel wurde durch die von den USA ausgehende Änderung der Berufsbezeichnung weg von Stewardess hin zu „Flight-Attendant“ begleitet. Diese Berufsbezeichnung wurde schon in den 70er Jahren von der durch ihre Kundenschicht - den Geschäftsreisenden – immer seriös wirkende Fluggesellschaft Lufthansa eingedeutscht und mit Flugbegleiterin übersetzt. Diese Bezeichnung sollten schließlich alle Fluglinien im deutschsprachigen Raum übernehmen.

Die Einführung der Begriffe „Flight-Attendant“ oder „Cabin-Attendant“ hatte zudem einen weiteren Grund – sie sind geschlechtsneutral. Denn in den Zeiten der aufkeimenden Emanzipation klagten in den USA auch Männer das Recht ein, als Steward arbeiten zu dürfen.

Die Gründe der Zulassung von männlichen Flugbegleitern lagen in Europa hingegen nicht an einer Reaktion auf die Klagen aus den USA. Am Beispiel der AUA: männliche Flugbegleiter wurden ab 1988 zugelassen, als die Langstreckenverbindungen wieder eingeführt wurden. Flugbegleiter sollten die Wahrung der Autorität gewährleisten, da man bei einem Zusammensein vieler Menschen auf engen Raum auch mit einem erhöhten Konfliktpotential rechnete (vgl. PETUTSCHNIG, S. 66 und 67).

Heute zählen männliche Flugbegleiter, wenn auch in der Minderheit, zum Normalbild bei den meisten Airlines. Viele Airlines sind bestrebt, einen Männeranteil von etwa 20% in der Kabine vorweisen zu können, was auch bei den Austrian Airlines der Fall ist (PETUTSCHNIG, 2006, S. 104).

Die neuen Ansprüche bezüglich Sicherheit flossen Schritt für Schritt auch in die Ausbildungen der Airlines ein. Dazu kamen neben der Verantwortlichkeit für die Einhaltung von Sicherheitsvorkehrungen auch noch Selbstverteidigungskurse, um sich im Zweifelsfall gegen potentiell gefährliche Passagiere durchsetzen zu können. Vor allem seit den Vorkommnissen des 11. Septembers 2001 in den USA stellt die Überwältigung gewalttätiger Passagiere (mit oder ohne terroristischen Hintergrund) eine Aufgabe der FlugbegleiterInnen dar, da rein rechtlich die Cockpittüre während des Fluges geschlossen bleiben muss, um es für möglich Terroristen unmöglich zu machen, dorthin zu gelangen (dazu: HENKEL, 2006, S. 75).

Außerdem wird nach PETUTSCHNIG, S. 77 ff im modernen Berufsbild vermehrt auf medizinische Aspekte Wert gelegt – ganz wie zu Beginn der Berufsentwicklung – da man schließlich, solange sich nicht zufällig ein Arzt an Bord befindet – die einzige Versorgungsinstanz in der Luft ist. Dies wurde notwendig, da mit der Anzahl der Passagiere auch die Anzahl der Notfälle an Bord stieg und es öfters vorkommt, dass ein Flugzeug wegen

medizinischer Probleme von Passagieren außerplanmäßige Zwischenstopps einlegen muss (sg. „Medical“). Aufgrund der standardisierten Abläufe kommt der helfende Aspekt, nachdem die BewerberInnen meist ausgewählt werden, in der Realität nur in solchen Einzelfällen zu tragen, kann in den alltäglichen Abläufen hingegen nicht mehr im Geringsten angeboten werden. Neben vielen sicherheitsrelevanten Aufgaben bleibt das standardisierte, monotone Bedienen der Passagiere, das von den Reisenden als Aufgabe wahrgenommen wird. Diese Standardisierungen nehmen aufgrund des Kostendrucks eher weiter zu, ausgenommen natürlich Reisen in den Ersten Klassen.

Aufgrund dieser Diskrepanz haben auch viele VertreterInnen dieses Berufes im Vorfeld andere Vorstellungen von diesem Beruf (vgl. BENTNER, 1998, S. 129 ff), die eher zum Berufsbild der Stewardess passen, als zu dem der FlugbegleiterIn.

7.2.2 Die Uniformen des Kabinenpersonals als Zeichen der Rollenzuschreibung

Viele der bisweilen beschriebenen Entwicklungen des Berufsbildes manifestieren sich in drei Komponenten: die Wahrnehmung von außen, die Selbstwahrnehmung und die Darstellung durch die Fluglinie. Letztere kann im Bereich der Flugreise sehr präzise an den Uniformen der FlugbegleiterInnen erkannt werden, denn letztendlich fungiert diese als eine Art Werbeträger an Bord.

Daher möchte ich in Anlehnung an die Autorin Henkel, 2006, S. 59 ff, an dieser Stelle die Darstellung der Stewardessen durch die Fluglinien anhand der Uniformen kurz beleuchten.

Die ersten Stewardessen waren Krankenschwestern zu einer Betreuung der Fluggäste bei einem Auftreten der „Luftkrankheit“ (die Flugreise war in dieser Zeit natürlich ungleich ruppiger als heute). Parallel dazu stellte die Lufthansa auf größerem Fluggerät Köche ein. Die Bordverpflegung des exklusiven Klientels war geboren, die zunehmend zum Aufgabenbereich der Stewards und Stewardessen wurde. Nach CIELIESKI, 2006, S. hatte diese Verpflegung an Bord neben der Suggestion an Exklusivität während einer langen Reise auch noch eine andere Bedeutung: Die Verpflegung suggeriert die Sicherheit des Fliegens, der man in den Anfangsjahren aufgrund der jungen Technik und der vielen Unfälle eher skeptisch gegenüber stand. Wenn sich das Personal während des Fluges mit dem Anrichten von Speisen und Getränken beschäftigen konnten, musste es sich um ein sicheres Verkehrsmittel handeln.

Somit schmolzen noch in der Zwischenkriegszeit die Aufgaben der Stewardess mit Pflege und Verpflegung zusammen. Das Erscheinungsbild einer Pflegerin schien aber der Hauptgrund für die Gesellschaften gewesen zu sein, Stewardessen zu beschäftigen, denn wenngleich lediglich Boeing Air Transport tatsächlich Krankenschwestern einstellte, so nahm man sich doch bei

den ersten Uniformen anderer Fluglinien, wie der europäischen Swissair, ein Vorbild an der Kleidung des Pflegepersonals (vgl. HENKEL, 2006, S. 61).

Andere Gesellschaften wählten hingegen den „nautischen Stil“ in der Leitfarbe „Maritim-Blau“ gestaltet. (vgl. HENKEL, 2006, S. 63) in Anlehnung an die Funktionen des Stewards auf einem Schiff. Die Luftfahrt wurde als Weiterentwicklung der Schifffahrt als „weltverbindendes“ Transportmittel gesehen. Somit nahmen die ersten Fluglinien/Flugzeuge nicht nur terminologisch Anleihe am Schiffsbau – wie man an den Begriffen Bug/Heck bei Flugzeugen oder bei den Begriffen Kapitän und Erster Offizier für die Hierarchie bei den Piloten sieht – sondern auch in Punkto Uniformen. Schon die Piloten der ersten Linienmaschinen erhielten die im Wesentlichen bis heute unveränderte nautische Uniform in Anlehnung an das Personal einer Schiffsbrücke. Bei der Luft Hansa (Schreibweise der Zwischenkriegszeit) etablierten sich schon bald diese Uniformen (vgl. HENKEL, 2006, S. 63).

Als sich in der Nachkriegszeit Flugzeuge mit Druckkabinen etablierten, die Reiseflughöhen angehoben und somit die Turbulenzen reduziert werden konnten, nahm auch die Häufigkeit der medizinischen Beschwerden von Passagieren während des Fluges ab. Zudem handelte es sich bei den meisten Passagieren um Stammkunden, deren Körper sich an den Aufenthalt in der Luft gewöhnten. Die pflegerischen Aufgaben der Stewardessen wurden somit in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts immer stärker zurückgedrängt, was sich auch in der Gestaltung der Uniformen in so fern äußerte, dass sich „nautisch blau“ bei allen Fluglinien der Welt durchsetzte.

Die Stewardess nahm ab den 50er Jahre eine ganz „hausfrauähnliche“ Rolle ein und diente an Bord an Betreuerin und Auskunftsperson.

Ab den 60er Jahren vollzog sich in den USA und hier auch speziell bei zwei Airlines, Braniff und PSA (Pacific Southwest Airlines), ein Rollenwandel, der sich in den Uniformen äußern sollte.

Braniff war die erste Fluglinie, welche die Macht der Corporate Identity entdeckte um sich durch Design und Präsentation in den Köpfen der Kunden zu manifestieren. Der Wiedererkennungswert resultierte ganz aus dem äußeren Erscheinungsbild der Flugzeuge und der Stewardessen, die somit zur Werbefigur wurden. „Die Stewardess hatte sich zu einem Kunstprodukt entwickelt, dessen Erscheinung und Habitus ganz dem Willen der Airline unterlag. Leistung wurde nunmehr nach dem Grad der Anpassungsfähigkeit bemessen und der Bereitschaft, die eigene Persönlichkeit zu eliminieren“ (HENKEL, 2006, S. 68). Dies fing bei standardisierten Schminkvorgaben an und hörte bei der strengen Uniformkleidungsregelung

auf, die nicht nur auf Flügen, sondern auch in Aufenthaltsorten in der Freizeit Gültigkeit hatte. Diese Restriktionen stammten allerdings schon aus den 50er Jahren und wurden am Beispiel Braniff dadurch erweitert, dass die Stewardess nun neben der personifizierten Corporate Identity zusätzlich zum Showobjekt für Flugreisende wurde. Mit der Uniformänderung der Braniff begann auch die „Sexualisierung der Stewardess“ (vgl. HENKEL, 2006, S. 69). Die Werbekampagne „Introducing the air strip“ sollte dadurch Aufmerksamkeit erregen, indem sich die Stewardessen bei jeder Zwischenlandung eines Kleidungsstückes entledigten.

Auch die bereits erwähnte PSA sprang auf diesen Zug des sexualisierten Marketings auf und kleidete ihre Stewardessen in Hot Pants, die in zugehörigen Werbeaufnahmen auch dementsprechend instrumentalisiert wurden.

„Während bisherige Uniformen Trägerinnen und Kunden auf Distanz hielt offerierten die neuen Uniformen aggressiv die sexuellen Reize ihrer Trägerinnen“ (HENKEL, 2006, S. 72), was mitunter zu unangenehmen Situationen führen konnte: „Wegen des zivilen Aussehens klagten mehr und mehr amerikanische Mädchen darüber, von Männerhänden während des Services berührt zu werden“ (Aib, 1969, S. 44; zitiert in: HENKEL, 2006, S. 72).

Letztlich war es auch diese Rollenzuschreibung, die auch in Filmen mit dem Beruf der Stewardess versinnbildlicht wurde.

Einige Klagen gegen diese „Zurschaustellung“ in einem Zeitalter der beginnenden Emanzipation und gesellschaftspolitische Veränderungen führten zu einer Entwicklung ab den 1970er Jahren, die auf eine Zurückgewinnung von Autorität und der Betonung sicherheitsrelevanter Aufgaben abzielte (vgl. HENKEL, 2006, S. 73). Terroranschläge und die Ölkrise in den 70er Jahren führten im, mittlerweile zum Massenverkehrsmittel gewordenen, Flugzeug zu einem neuen Sicherheitsbedürfnis. Die Entwicklung von Großraumflugzeugen wie der Boeing 747 - in der je nach Bestuhlung um die 400 Menschen transportiert werden konnten – tat ihr übriges zu dieser Entwicklung, denn die Zusammenkunft vieler Menschen auf beengten Raum stellt per se schon ein gewisses Sicherheitsrisiko dar.

„Werbepbotschaften mit der Betonung von Sicherheit und Vertrauen begannen in den Vordergrund zu treten. Plötzlich bedeutete Service: Wie evakuieren ich 350 Jumbo-Passagiere innerhalb von 90 Sekunden aus einem brennenden Flugzeug?“ (Braunburg, 1961, S. 275, zitiert in: HENKEL, 2006, S. 73)

In Europa war die Ausgangslage für Stewardessen eine gänzlich andere, eine derart starke Sexualisierung der Stewardess setzte hier nie ein. „Das ist darauf zurückzuführen, dass viele

europäisch Fluggesellschaften ganz oder teilweise in staatlicher Hand lagen und mit dem Erscheinungsbild der Airline immer auch die Repräsentation des Landes intendiert war“ (HENKEL, 2006, S. 72). Die Uniformen der AUA waren beispielsweise stetes in rot und weiß gehalten, zunächst in einem Trachtenlook, um mit Klischees für Österreich zu werben (vgl. KÜHSCHELM, 2005, S. 240).

Durch vermehrtes Sicherheitsdenken „bemühte man sich nun wieder um Autorität und Distanz im positiven Sinne“ (HENKEL, 2006, S. 73) auch durch die Gestaltung der Uniformen mit „Kleidungsmerkmalen, die mit Eigenschaften wie Autorität und Professionalität assoziiert wurden. (...) In diesem Zusammenhang wurden auch Hosen erstmals Bestandteil weiblicher Uniformen“ (HENKEL, 2006, S. 73).

Die Uniformen der Flugbegleiter orientierten sich nicht an eigenen Designvorgaben, sondern an den Pilotenuniformen. Viele Stewardessen berichten lt. BENTNER, 1998, dass männliche Flugebegleiter dadurch für Vorgesetzte ihrer weiblichen Kolleginnen gehalten werden, da sie allein schon durch die Uniform vermehrt Autorität ausstrahlen.

Die Uniformen des Kabinenpersonals sind letztlich immer ein Werbeträger der Airlines. FlugbegleiterInnen werden so inszeniert, dass die gewünschte Werbebotschaft beim Passagier ankommt, wenngleich dies in einem gewissen gesellschaftlichen Rahmen stattfindet. Eine Sexualisierung der Stewardess wie Ende der 60er Jahre in den USA wäre heute so nicht mehr möglich. Auf der anderen Seite wurden sicherheitsrelevanten Aspekten seit dem 11. September sicherlich ein noch stärkeres Gewicht zugesprochen.

7.3 Berufsbild Pilot im Wandel der Zeit

Natürlich hat sich neben dem Berufsbild der/des FlugbegleiterIn auch das Berufsbild der Piloten und Pilotinnen maßgeblich geändert. Besonders im Bereich der Verkehrsluftfahrt wurde das Bild des Abenteurers von einer hochtechnisierten Routine abgelöst (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 137 und S. 223ff). Unzählige Checklisten geben Handlungsabläufe bei verschiedensten Notfällen vor. In Punkto Flugplanung ist der Verkehrspilot letztlich niemand, der das Abenteuer sucht, sondern für eine möglichst abenteuerfreie und daher sichere Reise verantwortlich ist (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 30ff). Das Berufsbild in der Verkehrsluftfahrt änderte sich mit der zunehmenden Technologisierung lt. SCHWAHN, 2009, S. 30ff und S. 158ff zu einem „Systemoperator“, dessen Aufgabe es ist, Systeme entsprechend zu programmieren, während des Fluges zu überwachen und ggf. mit fliegerischem Können einzugreifen. Nach RAUSCH, 1997, S. 18 und S. 72 erhöhte sich mit der Komplexität der

Systeme auch die Verschiebung des Hauptteils der Arbeit von „während des Fluges“ auf „vor und nach dem Flug“, um die Systeme zu programmieren. – Vgl. zu der Weiterentwicklung der Flugzeuge Kap. 6.

Neben einer Technisierung ist auch eine Diversifizierung des Berufsbildes zu erkennen, die mit der Bedeutung des Flugzeugs für den Menschen zunimmt. Neben den (medial meist am ehesten präsenten) Verkehrspiloten gibt es - je nach regionaler Bedeutung - zwischen Agrarpiloten, Ambulanzpiloten etc. eine Reihe weiterer Berufsbilder in der sg. General Aviation, in der 25% der Berufspiloten tätig sind (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 14). Lt. SCHWAHN, 2009, S. 117ff gelten für Bedarfsflugpiloten andere Anforderungen als für Airlinepiloten. Bei den kleineren Jets ist der Grad der Technologisierung etwas geringer, dafür fallen für den Piloten in der Fliegerei ohne festen Flugplan Tätigkeiten wie die gesamte Flugorganisation an, die in der Verkehrsfliegerei von Abteilungen des Flugbetriebs übernommen werden. – Als einen der letzten Bereiche, in dem Fliegen noch etwas mit dem ursprünglichen Abenteuer zu tun hat, nennt SCHWAHN, 2009 auf S. 127 den Bereich „Ferry Fliegerei“, bei dem kleinere Flugzeuge, die dafür nicht konstruiert wurden, von einem zu einem Kontinent überstellt werden.

Während die Major Airlines ihre Piloten meist selbst ausbilden, hat sich für den Pilotenbedarf der Low-Cost-Carrier und der General Aviation ein Markt an privaten Flugschulen herausgebildet. Während die Airlines, die selbst ausbilden, geeignete Kandidaten im Vorfeld heuassfiltern, machen dies einige private Schulen im eigenen finanziellen Interesse natürlich nicht (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 67ff). Daher und aufgrund von Krisen wird es nicht für jeden Flugschüler Arbeitsplätze im Cockpit geben, was v.a. dann problematisch ist, wenn die Ausbildung mittels eines Kredites finanziert wurde (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 67ff und S. 239).

Auch bzgl. der Bezahlung unterscheiden sich die Berufsparten der Piloten stark voneinander. Während die Jobs bei Major Carriern meist gut dotiert sind (siehe Berichtestattung zu den AUA-Gehältern), ist die Bezahlung in der General Aviation etwas differenzierter. Neben gut dotierten Jobs sind hier auch Freelancer-Verträge mit Bezahlung nach Bedarf nicht unüblich. Auch Nebenkosten für die Berufsausübung, wie Kosten für Typenschulungen und Lizenzverlängerungen müssen in diesem Bereich meist selbst aufgebracht werden (vgl. SCHWAHN, 2009, S. 92ff., S. 121ff und S. 164ff).

Eine weitere Ausführung dieser Berufsbilder möchte ich an dieser Stelle aussparen, da dies letztlich große Überschneidungen mit dem Kapitel 6, aber auch vorangegangenen Kapitel haben würde.

Lt. GROHMANN, 2011, S. 67ff, die etliche Befragungen unter Piloten durchführte, sind es gerade die laufenden Technischen Veränderungen, welche diesen Beruf reizvoll machen, neben dem Arbeitsplatz „mit der besten Aussicht der Welt“.

An dieser Stelle möchte ich daher auf die Werke von SCHWAHN, 2009 und GROHMANN, 2011, verweisen. GROHMANN, 2011, beschäftigt sich auf S. 27ff auch mit dem „Frauen-Mythos“ rund um Piloten, der durch Filme wie „Boeing, Boeing“ oder „Catch me if You can“ genährt wurde. Bei „Boeing Boeing“ wird übrigens auch der technische Wandel der Flugreise in den 60er Jahren thematisiert, da der Plan des Protagonisten, an jedem Flughafen eine andere Freundin zu haben durch den Einsatz der schnelleren Düsenjets „zerstört“ wird.

Obwohl der Ursprung dieser Klischees im Bezug auf Piloten und Frauen bzw. Stewardessen in der Nachkriegszeit sicherlich einen wahren Kern hatte (Grohmann berichtet von der Attraktivität der Uniform), so ist der gegenwärtige Berufsalltag v.a. von kurzen Turnaround-Zeiten geprägt, in denen noch nicht einmal der Flughafen verlassen werden kann. Auch Übernachtungen werden auf ein Minimum reduziert oder zumindest auf die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestruhezeiten beschränkt. – Ausnahmen bilden lediglich Langstreckenflüge, da hier oftmals noch mehrtätige Aufenthalte an den Destinationen vorgesehen werden müssen.

8. Schlussbemerkungen: Einige Aspekte der Zukunftsentwicklung

Neben den jüngeren Entwicklungen der Flugreise wurden v.a. in den wirtschaftlichen Schwerpunktkapiteln auch Prognosen für zukünftige Entwicklungen behandelt.

Als abschließende Bemerkung bleibt daher letztlich nur noch einmal festzuhalten (wurde in den betreffenden Kapiteln schon ansatzweise gemacht), diese Prognosen aus diversen Sekundärquellen durchaus relativ und kritisch zu sehen. Die wirtschaftliche Entwicklung der Flugreise ging letztlich zwar insgesamt steil bergauf, dennoch verlief diese Entwicklung nicht linear, denn wie im Kapitel 5 gesehen, bremsten Krisen immer wieder das Wachstum und erzeugten teilweise sogar kurzfristige Rückgänge. Egal ob es sich um Wirtschaftsaussichten von Fluglinien handelt, oder um jene von Flugzeugherstellern (der Bedarf an neuen Flugzeugen könnte sich nach denen bis 2030 fast verdoppeln – Kapitel 6) , sind diese tendenziell eher positiv ausgerichtet, da es dabei neben dem Aufpolieren vom Image (denn Expansionsaussichten erzeugen meist positive Bilder) auch um eine Generierung von Finanzierungsmöglichkeiten geht, da ein Geldgeber natürlich einer Finanzierung leichter zustimmen wird, wenn die Erfolgsaussichten rosig sind. Daher werden Prognosen von solchen Urhebern meist durch eine Hochrechnung des gegenwärtigen Entwicklungsstandes durchgeführt. Wenn dieser beibehalten wird, kann es auch durchaus sein, dass die Entwicklungen auch so eintreten – was aber letztlich so gut wie nie der Fall ist. Denn während auch schon früher positive Entwicklungstrends vorhergesagt wurden, war dies bei den Krisen nicht der Fall – es wäre auch gar nicht möglich gewesen.

Gerade bei jungen, boomenden Wachstumsmärkten zeigten Krisen meist intensivere Auswirkungen als bei den etablierten Märkten (siehe Kap. 5.5.4. – Auswirkungen der Finanzkrise in den Tigerstaaten 1998 und 2008). Nachdem positive Prognosen letztlich auch Teil der Werbepolitik sind (siehe oben), sind negativen Einschränkungen eigentlich gar nicht erwünscht. – vgl. zu den kritischen Aspekten bei der Interpretation von Prognosen SCHWAHN, 2009, S. 106ff.

Während wirtschaftliche Prognosen zahlreich sind, aber eine gewisse Unsicherheit innehaben, ist die weitere Entwicklung der Wahrnehmung der Flugreise ein weitgehend unerforschtes Feld. Es ist aber anzunehmen, dass sich die Selbstverständlichkeit für eine Flugreise mit einem weiteren Mobilitätswachstum steigern wird. Wenn dieses Wachstum so wie bisher v.a. von Low-Cost-Gesellschaften getragen wird, wird der Verpflegungsaspekt der Flugreise – in ihrem ehemals elitären Sinn unabkömmlich – weiter sinken, da es sich bei der vom Passagier gekauften Leistung letztlich um die Beförderung von A nach B handelt. Ob eine Ausweitung

der Mobilität gerade in den an Mobilitätsalternativen übersättigten Gesellschaften wie in den USA und Europa (viele Flugangebote, ausgebautes Schienen- und Straßennetz) überhaupt noch ohne Einschränkungen möglich ist, muss ebenfalls unbeantwortet bleiben. Der Aufwand für eine Flugreise nahm grundsätzlich in den letzten Jahren eher zu. Wenngleich die Flugreise im Linienflug an sich die schnellste Form der alltäglichen Mobilität darstellt, so werden die „Vorlaufzeiten“ für eine solche Reise eher länger. Vor allem bei Billigfliegern wird oft ein Einchecken bis vor 1,5 Stunden vor Abflug verlangt (Ryanair) und Verspätungen auf Großflughäfen könnten wegen Verkehrsüberlastungen tendenziell zunehmen. Zudem werden, wie im Kapitel 5.6.4 behandelt, die aufwändigen Sicherheitskontrollen als störend empfunden, wenngleich diese wahrscheinlich zur Steigerung der Sicherheit nötig sind, da Flugzeuge nicht erst seit dem 11. September 2001 ein verwundbares Terrorziel darstellen. Auch die Restriktionen für günstige Tickets nehmen tendenziell eher zu, da vor allem im Low-Cost-Bereich die Gewichtshöchstgrenzen für das Reisegepäck immer weiter nach unten geschraubt werden, während es bei anderen Reisemitteln wie Zug oder PKW diesbezüglich keine Einschränkungen gibt. Wenn die Hälfte der Passagiere der Low-Cost-Carrier – wie in Kapitel 5.6.3 behandelt – von anderen Verkehrsmitteln abgeworben werden, so ist es leicht möglich, dass diese Passagiere bei einem gesteigerten Reiseaufwand wieder zu den Alternativangeboten zurückkehren. Das bisherige ausschlaggebende Preisargument der Billigairlines wird aufgrund gesteigerter Betriebskosten und umweltbedingter Steuerauflagen (Emissionshandel, Ticketsteuer) in Zukunft im Vergleich zu anderen Reisemitteln immer schwerer zu bringen sein. – Doch auch hier beläuft es sich wie bei jeder anderen Prognose: Ein leichtes Sinken des Ölpreises oder geänderte Steuerprioritäten können diese Lage schnell wieder verändern. In Österreich wird z.B. nach dem Lobbying der Airlines schon über ein Aussetzen der erst mit Beginn dieses Jahres eingeführten Ticketsteuer nachgedacht, um so die Wirtschaftlichkeit der verkauften ehemaligen Staatsairline wieder zu steigern (vgl. dazu: <http://www.tt.com/%C3%9Cberblick/Wirtschaft/4727466-6/aua-will-ticketsteuer-kippen.csp> und <http://www.austrianwings.info/2012/06/fekter-plaedierte-fuer-geringere-ticketsteuer/>, 20. Juni 2012).

Ja nach dem, wie sich die Nachfrage entwickeln wird, werden sich auch die technischen Voraussetzung für die Flugreise weiter verändern. Während in den Anfangsjahren für das Steuern eines Verkehrsflugzeuges noch vier Besatzungsmitglieder von Nöten waren (Kapitän, Erster Offizier, Funker, Navigator) wurde diese Anzahl durch die zunehmende Technisierung innerhalb weniger Jahre auf zwei reduziert. In der Militärfliegerei gibt es zudem schon Aufklärungsdrohnen, die nur von Computern gesteuert werden (vgl. GROHMANN, 2011, S.

64). Da auch vergangene Entwicklungen in der Verkehrsluftfahrt ursprünglich vom Militär entwickelt wurden, ist es nicht auszuschließen, dass auch diese Technologien irgendwann in der Verkehrsluftfahrt Einzug halten werden. Auch Experimente mit ferngesteuerten Verkehrsmaschinen wurden schon durchgeführt. Der Vorteil eines ferngesteuerten oder automatischen Flugzeuges ist sicherlich, dass bei einem Störfall nicht nur die Cockpitbesatzung, sondern ein ganzes Expertenteam zu Rate gezogen werden kann. Auch eine automatische Koordination des Luftverkehrs ist angesichts der wachsenden Zahl an Flugbewegungen sinnvoll, sodass es sein könnte, dass die Funktionen des Piloten und Fluglotsen langfristig zu einer Tätigkeit zusammenwachsen könnten. Diese Szenarien sind allerdings noch Fiktion, denn die Automatisierungstechnik ist angesichts von Ausfällen noch nicht zu einem unbemannten Betrieb geeignet. Während eine U-Bahn – die z.B. in Tokio schon ganz automatisiert ohne Fahrer betrieben wird – bei einem Störfall einfach angehalten werden kann, muss das Flugzeug auch dann noch immer das tun, zu was es gebaut wurde – Fliegen. Dennoch gibt es schon heute kleinere Businessjets (VLJ - Kap. 5.5.3), die unter bestimmten Voraussetzungen schon mit einem anstatt zwei Piloten gesteuert werden können. Wenngleich dies bei der derzeitigen Komplexität von Verkehrsmaschinen allein schon wegen einer Kontrollfunktion bei Fehlentscheidungen keineswegs angedacht ist, ist eine Entwicklung in diese Richtung nicht auszuschließen. (vgl. zu den hier behandelten zukünftigen Entwicklungsszenarien: SCHWAHN, 2009, S. 230ff) – Auch der medienwirksame Ryanair Chef O’Leary äußerte bereits solche Gedanken (vgl. <http://www.wirtschaftsblatt.at/home/lifeandstyle/timeout/sparmassnahme-ryanair-pilot-will-oleary-ersetzen-438140/index.do>, 20. Juni 2012) – jedoch nicht unter Einbeziehung der technischen Realisierung, sondern eher seiner eigenen Medienwirksamkeit. – Lauda, der ebenfalls immer wieder gerne zu aviatischen Aussagen Stellung bezieht und für seinen Sparsinn nicht erst seit einem einschlägigen Werbespot bekannt ist, sieht dagegen die Kosten eines Co-Piloten weit unter denen einer teuren technischen Automatisierung (vgl. <http://www.news.at/articles/1036/30/277252/zweiter-pilot-getraenke-ryanair-chef-o-leary-cockpit>, 20. Juni 2012).

Die Entwicklung der Flugreise war also nicht nur spannend, sie ist auch gegenwärtig durch kontroversielle Diskussionen und Ansätze der Akteure spannend (wie hoffentlich in dieser Arbeit an einigen Beispielen herausgekommen ist) und sie wird auch spannend bleiben, denn wenn sich die Flugreise in den kommenden 100 Jahren weiter so rasant weiterentwickelt wie in den vergangenen 100 Jahren, kann ein Ende der Entwicklungen kaum eingeschätzt werden.

Die rasante Entwicklung der Flugreise im 20. Jahrhundert ist letztlich ein Beispiel aus vielen Technologien dieses Jahrhunderts, die zusammenfassend als „Beschleunigungstechnologien“ bezeichnet werden können. Das Flugzeug symbolisiert dabei die Dynamisierung der Zeit und die Rationalisierung der Beschleunigung hin zu einem Wirtschaftsfaktor einer ebenso beschleunigten Gesellschaft. Durch diese Beschleunigungstechnologien wurde das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Welt gefördert, hin zu einer ebenso beschleunigten Produktion, die für eine moderne „Konsum- und Wegwerfgesellschaft“ nötig wurde. Während das Flugzeug die Beschleunigung in einem vorgegebenen Rahmen des Flugplans dynamisierte, wurde dem Auto die gleiche Rolle im Sinne einer individuellen Beschleunigung zuteil (vgl. REINHARD, 2004, S. 423).

Durch immer neue Flugzeugtechnologien wurden die Orte der Welt - oder, besser gesagt, die Zentren der Welt – immer schneller miteinander Verbunden. Innerhalb immer kürzer werdender Zeitspannen wurden Orte für Individuen verfügbar. Wenn SCHIVELBUSCH, 1989, auf S. 36ff meint, die Entwicklung der Eisenbahnreise im 19. Jahrhundert habe die Mobilität revolutioniert, so trifft dies auf die Flugreise in einem noch viel größeren Maße zu. Schivelbusch beruft sich darauf, dass die jeweiligen Reisedestinationen durch die ständige Verfügbarkeit ihre Individualität verloren haben. Diese Wirkung steigerte sich durch die Flugreise noch mehr, denn mit ihr wurden Destinationen fast nach belieben innerhalb kürzester Zeit verfügbar und die globalisierte Welt wurde Realität (was nach Reinhard, S. 401, auch zu regionalisierten Gegenpositionen in der Postmoderne führt).

Durch neue Computer- und Kommunikationstechnologien wurden letztlich – zumindest im virtuellen Raum – alle zeitlichen und räumlichen Grenzen gesprengt, indem Kommunikation global in Echtzeit möglich ist. Diese Entwicklung ist die gegenwärtig die letzte Konsequenz der maßgebenden Zeitvorstellung unserer Kultur, nach dem Grundsatz „Zeit ist Geld“ (vgl. REINHARD, 2004, S. 582). Aus diesem Grundsatz heraus folgte nicht nur die Überbrückung der „geldvernichtenden“ Zeit durch Beschleunigung, sondern auch die Rationalisierung derselbigen, für die die Entwicklung der Flugreise, wie sie in dieser Arbeit dargestellt ist, symbolisch betrachtet werden kann.

9. Kurzfassung

Während die Flugreise Jahrhundertlang nur in der Vorstellung existierte, wurde das Reisemittel Flugzeug in beeindruckend kurzer Zeit entdeckt. Innerhalb von etwa 100 Jahren und zahlreichen Versuchen war das Element Luft das erste Mal bezwungen. Dieser Schritt war allerdings nur der Anfang für die Entwicklungen der darauf folgenden 100 Jahre. Anfänglich behelfsmäßig hergestellte Flugzeuge wurden immer ausgereifter, sodass immer neue Rekorde bzgl. Flughöhe und Flugweite aufgestellt werden konnten. Aus den Flugversuchen entwickelte sich ein fliegerischer Wettkampf, in dem die Leistungen der Flugsportler einen zunehmend nationalistischen Charakter bekamen. Im Ersten Weltkrieg wurde das Flugzeug erstmalig im großen Stile als Kampfgerät eingesetzt. Da erst Entwicklungen des Zweiten Weltkrieges den Einsatz von Bombern ermöglichte, blieb diese schreckliche Variante des Flugzeugeinsatzes als Kriegsgerät zunächst noch aus. Ganz in der Manier der sportlichen Wettkämpfe wurden Luftduelle zwischen Piloten durch Abschuss des Gegners entschieden. Obwohl dies letztlich einer gezielten Tötung gleichkam, kam es zu einer Heroisierung der Kampfpiloten.

In der Zwischenkriegszeit erreichte – nicht zuletzt durch Entwicklungen des Krieges – das Flugzeug eine Entwicklungsstufe, die auch die regelmäßige Mitnahme von Passagieren ermöglichte. Die meisten großflächigen Staaten Europas richteten zunächst Postfluglinien ein, um den Informationsaustausch zu beschleunigen. Ab und an wurden in diesen Linien auch Passagiere mitgenommen. In vielen Ländern entstanden die Linien zunächst auf private Initiative, ehe die meisten Fluglinien zu staatlichen Linien zusammengeführt wurden. In Österreich wurde die ÖLAG – die Vorgängergesellschaft der AUA – als Mitglied eines Linienverbundes von Junckers gleich von staatlicher Seite gegründet.

In der Nachkriegszeit erlebten die staatlichen Fluglinien in Europa ihren Höhepunkt. Die neu entwickelten Düsenjets (auch hier lieferte der Weltkrieg neben dem verursachten Leid die nötigen Technologien) begründeten eine neue Generation an Flugzeugen, die von den Fluglinien Europas eher aus Prestige, als aus wirtschaftlichen Gründen eingesetzt wurden. Erst neue Langstrecken-Großraumflugzeuge wie Boeings Jumbo Jet 747 (entsprang auch einer militärischen Grundidee als Truppentransporter) verhalfen der Flugreise von einem nationalen Selbstverständnis zu einem globalen Wirtschaftsfaktor. Die Preise des Langstreckenverkehrs konnten mit der neuen Flugzeuggeneration gesenkt werden, vorausgesetzt es war eine hohe Auslastung garantiert. Ausgehend von den USA, wo sich die Flugreise aufgrund der großen inländischen Distanzen schon länger als Wirtschaftsfaktor etabliert hatte, entwickelten die großen Airlines Systeme aus Zubringerflügen, welche die

„Jumbos“ füllen sollten. Im Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit suchten sich die größten Airlines – die Majors – auch Partner anderenorts, um die Passagiere an den Destinationen wieder auf kleinere Airports zu verteilen. Das Hub and Spoke System und die strategischen Allianzen wurden geboren, welche die Majors in Netzwerk Carrier verwandelten.

Diese Entwicklung wurde durch die Etablierung von Low-Cost-Airlines beschleunigt, da die Majors ihrer Hauptklientel, den Geschäftsreisenden, möglichst viele Anschlussmöglichkeiten bieten wollten, um letztlich die höheren Preise argumentieren zu können. Mittlerweile sind auch kleinere Airlines in die Netzwerke der Majors integriert. Die AUA beispielsweise konzentrierte sich in den 70er Jahren nach einem gescheiterten Langstreckenexperiment auf Verbindungen nach Ost- und Südosteuropa. Dafür wurde die politische Lage Österreichs als neutrales Land zwischen Ost und West gewinnträchtig ausgenutzt. Erst die politischen Veränderungen 1989 brachten diese Strategie ins Wanken, sodass die AUA, gebeutelt von Krisen und einem aufwändigen Konkurrenzkampf nach einer kurzfristigen Zusammenarbeit mit der Swissair zunächst Teil des strategischen Netzwerks der Lufthansa wurde. Nach der Privatisierung 2008 wurde die AUA von dieser übernommen. Gerade im neuen Jahrtausend fokussierte die AUA ihre Rolle als West-Ost-Brückenkopf erneut. V.a. exotische Destinationen mit Alleinstellungsmerkmal (First Mover) für zahlungsbereite Investoren wurden und werden bedient. Diese Fokussierung machte die AUA letztlich interessant für den deutschen Investor, brachte sie aber zuvor in finanzielle Schwierigkeiten, da diese Nischenziele stark unter der Finanzkrise litten.

Während die meisten ehemaligen Staatsfluglinien Reformprogramme durchlaufen mussten, etablierten sich in Europa nach der hiesigen Luftraumliberalisierung zahlreiche Low-Cost-Carrier (LCC) mit Kostenstrukturen, die weit unter jenen der etablierten Carrier liegen. Diese Strukturen ermöglichten es ihnen trotz Krisen durch den Wettbewerbsvorteil „günstigerer Preis“ zu wachsen und Nachfrage zu generieren.

Die Wahrnehmung der Flugreise wird nicht zuletzt durch die Fokussierung der LCC auf den Transport von A nach B weiter verändert werden. Vom elitären Reisemittel verwandelte sich das Flugzeug zum Massentransportmittel und die Flugreise zum Massenverkehrsmittel. Damit einhergehend änderten sich auch die mit der Luftfahrt verbundenen Berufsbilder. Während beispielsweise die Stewardess in den 50er Jahren die mütterliche, hausfrauiche Betreuung der Fluggäste über hatte, wurde sie in den späten 60er Jahren zunehmend sexualisiert. Während sich die Rolle ab den 70er Jahren zunehmender Bedeutung der Flugreise als Massenverkehrsmittel und zunehmender Terrorgefahr mehr in Richtung von

Sicherheitsaspekten entwickelte, hatten die Berufsbilder der frühen Nachkriegsjahre auch bei anderen Berufsbildern wie dem der Piloten nach. Obwohl ihr Arbeitsplatz und ihr Arbeitsalltag hinsichtlich einer zunehmenden Hochtechnologisierung und einer im Vergleich zu den Anfangsjahren drastisch gestiegenen Reisegeschwindigkeit nur mehr wenig mit den Anfangsjahren zu tun hat.

Mit neuen technologischen Entwicklungen nahm Schritt für Schritt auch die Sicherheit der Flugreise zu, bis sie ein heutiges Niveau erreichte. Die Nachfrage nach Flugreisen soll sich in den nächsten Jahren noch einmal steigern, wenngleich man Prognosen durchaus differenziert betrachten muss. Neue Entwicklungen im Langstreckenbereich - wie der „doppelstöckige“ A380 und die Boeing 787 – versuchen zur Zeit durch gegensätzliche Strategien die Marktentwicklung voranzutreiben. Während der A380 die Verbindungen zwischen den Hubs effizienter gestalten soll, zielt der „Dreamliner“ von Boeing eher auf eine zunehmende Zahl von Direktverbindungen ab. Neben den neuen Entwicklungen im Langstreckenbereich rechnen die Hersteller mit einer Nachfragezunahme im Kurz- und Mittelstreckenbereich. Dies führt im Kurzstreckenverkehr neben den Modellen der größten beiden Flugzeughersteller zu einer Reihe von neuen Konkurrenzprodukten.

Die Flugreise entwickelte sich in den vergangenen 100 Jahren von einem Metier für Abenteurer zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in einer mobilen, globalen Gesellschaft. Die Gesellschaft ist von funktionierenden, schnellen Verbindungen regelrecht abhängig geworden.

In Zukunft werden sich in gesättigten Märkten (USA und Europa) wahrscheinlich eher Fragen der Umweltbelastung bei weiterem Wachstum im Mittelpunkt stehen. In anderen Erdteilen beginnt hingegen erst die Entwicklung. Auch hier wird die Flugreise zum Symbol für eine gesellschaftliche Beschleunigung werden, wie sie in der westlichen Welt in allen Bereichen Einzug gehalten hat. In den „gesättigten Märkten“ fungieren eher die neuen Computer- und Internettechnologien als Symbol für eine weiterhin gesteigerte Beschleunigung, die letztlich eine alltägliche Mobilität in Echtzeit ermöglicht, wenn auch nur in virtueller Natur.

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis:

BENTNER, Ariane: Durch die Welt fliegen und ziemlich frei zu sein...Beruf Stewardess. Frankfurt/Main, 1998.

BERNIG, Jörg: Anachronistisches Kriegsbild, Selbstinszenierung und posthume Heroisierung. Manfred von Richthofen: Der rote Kampfflieger (1917). - In: Thomas F. SCHNEIDER (Hrsg.): Von Richthofen bis Remarque: deutschsprachige Prosa zum I. Weltkrieg. Amsterdam, 2003. S. 97-112.

BÖER, Friedrich: Ihr Flugschein...ein Mittler für schnelles, genussvolles und sicheres Reisen!. Berlin, 1938.

CIESIELSKI, Elfriede: Flugbegleiterin – Beruf oder McJob? Ein berufssoziologischer Beitrag zur Analyse einer Erwerbstätigkeit. Diplomarbeit. Wien, 2001.

CULICK, Fred E. C. und Spencer DUNMORE: „Den Himmel Stürmen. Die Gebrüder Wright und der Wettlauf um den ersten Motorflug“. München, 2001.

DEMPS, Laurenz und Carl-Ludwig PAESCHKE : Flughafen Tempelhof. Die Geschichte einer Legende. Berlin, 1998.

ELIADE Mircea: „Mythen, Träume und Mysterien“. Salzburg, 1961.

FIGGEN, Achim: Boeing 787. Traumflieger im Realitätscheck. – In: Aero International, 6/2012, S. 16-21.

GRANT, R.G.: Fliegen. Die Geschichte der Luftfahrt, Starnberg, 2003.

GRIMME, Wolfgang: The growth of Arabian airlines from a German perspective e A study of the impacts of new air services to Asia. – In: Journal of Air Transport Management 17/2011. S. 333-338.

GROHMANN, Judith und Dagmar GROSSMANN: Mythos Pilot. Von Abenteurern und coolen Typen. Faszination und Alltag im Cockpit. Wien, Graz und Klagenfurt, 2011.

HALBMAYER, Heidemaria: „Die Geschichte der Austrian Airlines“. Diplomarbeit. Wien, 1993.

HÄTTY Holger und Sebastian HOLLMEIER: Airline strategy in the 2001/2002 crisis - the Lufthansa example. – In: Journal of Air Transport Management 9/2003, S. 51–55.

HENKEL, Regina: Der Mythos Stewardess. Eine Kulturgeschichte der Stewardess-Uniformen. – In: Gabriele MENTGES und Birgit RICHARD (Hrsg.): Schönheit der Uniformität. Körper, Kleidung, Medien. Frankfurt/Main, 2005, S. 59 – 78.

HOBBSAWM, Eric J.: Zeitalter der Extreme. Weltgeschichte des 20. Jahrhunderts. München, 2009.

KEIMEL, Reinhard: 40 Jahre Liniendienst. Wien. 1998.

KÖHLER, Anja: Flug-Gesellschaften. Eine empirische Studie über Stimmungsmanagement bei FlugbegleiterInnen. Diplomarbeit. Berlin, 2002.

KRISTOFICS-BINDER, Helmut: Mein FlugBuch. Aufzeichnungen eines Ambulanzpiloten. Linz, 2004.

KÜHSCHERM, Oliver: Austrian Airlines und Lauda Air. Das nationale Projekt und die One-man-Show. - In: Emil BRIX, Ernst BRUCKMÜLLER und Hannes STEKL: Memoria Austriae III. Unternehmer, Firmen, Produkte. Wien, 2005.

LANG, Gerhard: Flugzeuge. Die bekanntesten Passagierflugzeuge der Welt. Fränkisch-Crumbach, 2009.

LENOTTI, Wolfram: „Rot Weiss Rot zur Luft. Österreichs Volksbuch zum Fliegen“. Wien, 1958.

LENOTTI, Wolfram: „Vier Jahrzehnte Österreichischer Luftverkehr“. Wien, 1963.

LENOTTI, Wolfram: „Ein Traum vom Fliegen. 200 Jahre Luftfahrt in Österreich“. Wien, 1982.

LENOTTI Wolfram und Rupert REISCHL: Der Aufbau des österreichischen Luftverkehrs nach Ost- und Südosteuropa. – In: Harald HEPPNER (Hrsg.): Der Weg führt über Österreich...Zur Geschichte des Verkehrs- und Nachrichtenwesens von und nach Südosteuropa (18. Jahrhundert bis zur Gegenwart). Wien, Köln, Weimar, 1996 (= Zur Kunde Südosteuropas II/21), S. 171 – 195.

LYTH, Peter: Think of her as your mother. Airline advertising and the stewardess in America. 2009 – In: The Journal of Transport History. 30/1. S. 1 – 21.

MARSCHIK, Matthias: „Flieger grüß mir die Sonne...“. Eine kleine Kulturgeschichte der Luftfahrt. Wien, 2000.

MATTL-WURM Sylvia (Hrsg.): „Schwerer als Luft“. 100 Jahre Motorflug in Wien. Herausgegeben von der Wienbibliothek im Rathaus zur gleichnamigen Ausstellung. Wien. 2009

MATTL-WURM Sylvia: „Willkommen an Bord“. - In: „Schwerer als Luft“. 100 Jahre Motorflug in Wien. Herausgegeben von der Wienbibliothek im Rathaus. Wien. 2009. S. 1.

MATTL-WURM Sylvia: „Blériot in Wien“. - In: „Schwerer als Luft“. 100 Jahre Motorflug in Wien. Herausgegeben von der Wienbibliothek im Rathaus. Wien. 2009. S. 4-5.

NICCOLI, Riccardo: „Das große Buch der Luftfahrt. Von den Anfängen bis zur Gegenwart“. Köln, 2002.

O’CONNEL, John F.: The rise of the Arabian Gulf carriers. An insight into the business model of Emirates Airline. – In: Journal of Air Transport Management 17/2011, S. 339 – 346.

PETUTSCHNIG, Karin: Der Beruf der FlugbegleiterIn. Entstehung und Entwicklung am Beispiel der Austrian Airlines. Diplomarbeit. Wien, 2006.

PINCZOLITS Franz: „Die Flugpioniere. Wiener Neustadt. Österreichs erstes Flugfeld auf alten Ansichtskarten“. Wiener Neustadt, 1989.

PLETSCHAUER, Peter: Lufthansa Junkers Ju 52. Planegg, 1994.

POMPL, Wilhelm: Luftverkehr. Eine ökonomische und politische Einführung, Berlin, Heidelberg und New York, 1998.

PRIGL Hubert: Luftfahrtpioniere. Flugzeugkonstrukteure. Piloten & Pilotinnen. - In: „Schwerer als Luft“. 100 Jahre Motorflug in Wien. Herausgegeben von der Wienbibliothek im Rathaus. Wien, 2009, S. 12 – 32.

PRIGL Hubert und Christian MERTENS: „Ereignisse, Flugschauen, Unfälle- In: „Schwerer als Luft“. 100 Jahre Motorflug in Wien. Herausgegeben von der Wienbibliothek im Rathaus. Wien, 2009. S. 58 - 95.

PRIGL Hubert: Flugplätze. Flughafenprojekte. - In: „Schwerer als Luft“. 100 Jahre Motorflug in Wien. Herausgegeben von der Wienbibliothek im Rathaus. Wien. 2009, S. 118 - 141.

PRITCHARD, David und MacPHERSON: Industrial Subsidies and the Politics of World Trade: The Case of the Boeing 7e7. 2004– In: The Industrial Geographer, Volume 1, Issue 2, S. 57-73.

RAUSCH, Irene: Automatisierung im Luftverkehr. Eine empirische Studie von Stress- und Arbeitsbelastungsfaktoren bei Linienpiloten in Abhängigkeit des von ihnen zu bedienenden Cockpittyps. Diplomarbeit. Wien, 1997.

REINHARD, Wolfgang: Lebensformen Europas. Eine historische Kulturanthologie. München, 2004.

RICHTER, Jan-Arwed und Christian WOLF: Notlandung. Flugunfälle: Hintergründe, Ursachen und Konsequenzen. München, 2010.

RIEGER, Klaus-Jochen: 50 Jahre Lufthansa. Eine Erfolgsgeschichte in Fakten, Bildern und Daten. Königswinter, 2005.

RUDOLPH, Harry: Tourismus-Betriebswirtschaftslehre, München, 2002.

SCHIVELBUSCH Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt am Main, 1989.

SCHNELL, Mirko C.A.: Does the effectiveness of airline strategies change? A survey of European full service airlines. – In: International Journal of Transport Management 1/2003. S. 217–224.

SCHWAHN, Klaus-Jürgen: Beruf Pilot. Stuttgart, 2009.

SCHWIPPS Werner: „Der Mensch fliegt – Lilienthals Flugversuche in historischen Aufnahmen“. Koblenz, 1988.

SCOTT, Arthur F.: „Die Erfindung des Ballons und die Begründung der Chemie“, 1984. - In: Spektrum der Wissenschaft, März 1984, S. 106 – 115.

SPIEGELFELD, Johann-Philipp: Fliegen – Teil der österreichischen Konsumgeschichte?. Eine historische Betrachtung von 1958 bis 2007. Diplomarbeit. Wien, 2008.

STERZENBACH Rüdiger, Roland CONRADY und Frank FICHERT: Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch. München, 2009.

WILLIAMSON, Katherine S.: „Luftfahrt. Bilder einer großen Zeit“. Bielefeld, 1999

Sonstige Publikationen und Quellen:

Die Internetseiten unter Ressourcen dienen - wenn verfügbar – zu einer Erleichterung der Recherche.

- Austrian Airlines AG Geschäftsberichte 2003 bis 2009
Austrian Airlines Group Geschäftsberichte (Konzernberichte) 2003 bis 2008
Ressource:
http://www.austrianairlines.ag/InvestorRelations/FinancialReports/FinancialReportsDetails.aspx?sc_lang=de
- BRANDECKER Gerd: Executive Jet – Grundlagen der Business-/ General Aviation.
Reader zum Vortrag im Rahmen des Arbeitskreis Luftverkehr an der TU Darmstadt.
Ressource: http://www.akl.tu-darmstadt.de/media/arbeitskreis_luftverkehr/downloads_6/kolloquien/14kolloquium/01_brandecker_final.pdf
- DEUTSCHE BANK RESEARCH: Die deutsche Flughafeninfrastruktur – eine Kritische Bewertung. 15. DVWG Luftverkehrsforum 29. Mai 2008, Frankfurt am Main.

- Ressource: http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD0000000000226338.pdf
- DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) und ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen): Low Cost Monitor 1/2006
Ressource: http://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/Low_Cost_Monitor_I_2006.pdf
 - DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (Hg.): Low Cost Monitor 1/2011
Ressource: http://www.dlr.de/fw/Portaldata/42/Resources/dokumente/aktuelles/Low_Cost_Monitor_I_2011_final.pdf
 - Europäische Verkehrspolitik, 13/2009: Flughäfen in der EU,
Ressource: http://www.ulrich-stockmann.de/upload/broschuere_flughaefen_in_der_eu.pdf
 - FLUGHAFEN LINZ: Sommerflugplan 2012
 - FLUGHAFEN LINZ: Airreport 01/2011 und 01/2012
Ressource: <http://www.linz-airport.at/www/export/sites/bda/galleries/download/reports/Airreport11.pdf> und <http://www.linz-airport.at/www/export/sites/bda/galleries/download/reports/Airreport12.pdf>
 - FLUGHAFEN WIEN: Verkehrsergebnisse 2008
Ressource: http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Praesentationen/2009/Verkehrsergebnisse_2008_de.pdf,
 - FLUGHAFEN WIEN: Verkehrsergebnisse 2011
Ressource: http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/uploads/data-uploads/IR%202012/VIE_Praesentation_%20Verkehrsergebnisse%202011_%20DE.pdf

- FLUGHAFEN WIEN: Geschäftsbericht 2010
 Ressource: <http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&content-id=1304985417055&reserve-mode=active>

- GERMAN AIRPORT PERFORMANCE (GAP): Die Entwicklung der Low-Cost-Carrier und ihr Einfluss auf die Flughäfen. – Kurzfassung einer gleichnamigen Diplomarbeit von Sören Matthias Hofer, Juli 2005. Zusammenfassung von: Franziska Schubert
 Ressource: http://userpage.fu-berlin.de/~jmueller/gaprojekt/downloads/gap_papers/Hofer_Entwicklung_Low_Cost_Carrier.pdf

- ICAO Annual Report of the Council, 2008 und 2010
 Ressource: <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>

- ICAO State of Global Aviation Safety 2011
 Ressource: <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/icao%27s-first-global-safety-report-available-online.aspx> – Downloadseite

- JUNGHÄNEL Frank: Das schnellste Stück Luxus. - Berliner Zeitung vom 2.3.1999, S. 8 (abgedruckt auf http://www.schule.de/bics/son/verkehr/presse/1999_1/v2791_10.htm)

- STATISTIK AUSTRIA: Bevölkerung Österreichs seit 1869 nach Bundesländern
 Ressource: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/bevoelkerungsstand/023290.html

- STATISTIK AUSTRIA: Statistik der Zivilluftfahrt 2008 und 2010, Wien 2009 und 2011.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Flugangebot der AUA in Südosteuropa (Focus East) im Vergleich zu mitteleuropäischen Konkurrenzunternehmen, Seite 63

Abb. 2: Anteile der Liniensegmente am Gesamtumsatz der AUA 2008, Seite 64

Abb. 3: Entwicklung des weltweiten Linienverkehrs in Passagierzahlen und Passagierkilometer, Seite 94

Abb. 4: Verteilung des Passagieraufkommens nach Kontinenten 2007, Seite 97

Abb. 5: Passagierzahlen der AUA und des Flughafen Wiens, Seite 99

Abb. 6: Die Passagierzahlen in Wien und anderen österreichischen Flughäfen 2008, Seite 102

Abb. 7: Absolute Gewinne und Verluste im weltweiten Luftverkehr von 1970 bis 2008, Seite 107

Abb. 8: Zurückgelegte Passagierkilometer im weltweiten planmäßigen Luftverkehr 2001 bis 2008, Seite 110

Abb. 9: Streckennetz Low-Cost-Carrier von und nach Deutschland 2006, Seite 112

Abb. 10: Streckennetz Low-Cost-Carrier von und nach Deutschland 2011, Seite 112

Anhang

Abstract (deutsch)

Fliegen entwickelte sich in etwa 100 Jahren von einer Pionierleistung einiger weniger Abenteurer hin zu einer Selbstverständlichkeit in einer globalisierten Gesellschaft. Diese Arbeit soll den Weg der Flugreise zu ihrer heutigen Rolle als globaler Wirtschafts- und Wahrnehmungsfaktor aufzeigen. Dabei wird ihre Rolle als Motor und Symbol einer gesellschaftlichen Beschleunigung neben technikgeschichtlichen und wahrnehmungsgeschichtlichen Aspekten auch mit wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Teilgebieten verknüpft.

Nach einer Phase der Experimente und einer Phase der nationalen Wettkämpfe, etablierten die Staaten Europas ab den 20er Jahren die ersten Linienflugdienste.

Nachdem Fliegen in den ersten staatlichen Gesellschaften als ein Zeichen des nationalen Fortschritts verstanden wurde, entwickelte sich ab den 70er Jahren eine wirtschaftliche Notwendigkeit der Flugreise. Diese Entwicklung wird in der Diplomarbeit sowohl am Beispiel Österreichs und seinen Fluglinien, als auch aus globaler Sicht behandelt. Unterschiedliche Geschäftsformen entwickelten sich aus einem liberalisierten Flugmarkt und neue Formen der Konkurrenz brachten alteingesessene Geschäftskonzepte zu Fall. Die heutige Flugreise wird durch ein breites Angebot v.a. an „Billigairlines“ bestimmt. Durch niedrige Kostenstrukturen werden die Ticketpreise gering gehalten. Damit sollen neue Passagierschichten angesprochen werden. Dies führt nicht nur zu einem Wachstum der Passagierzahlen, sondern auch zu einer Veränderten Wahrnehmung der Flugreise, denn was früher eine individuell betreute Luxusreise war, ist heute in der Regel ein Massentransport. Durch diesen Wandel änderten sich auch die Anforderungen an die mit der Luftfahrt verbundenen Berufsbilder, jedoch fällt auf, dass die Berufsbilder der Nachkriegsjahre bis heute nachhallen.

Die Flugreise kann letztlich als ein Beispiel einer Beschleunigungstechnologie des 20. Jahrhunderts betrachtet werden, die gesellschaftsgeschichtlich einen Beitrag zur Dynamisierung und Rationalisierung von Zeit leistet und somit die Welt in der Weise globalisiert, wie dies eine moderne Konsumgesellschaft verlangt.

Lebenslauf

Name: Roland Igelsböck

Geboren am 26. 8. 1986

Bildungslaufbahn

1992 – 1996	Volksschule 1 in Marchtrenk
1996 – 2000	Hauptschule 1, Informatikzweig in Marchtrenk
2000 – 2005	Handelsakademie II in Wels, Matura im Frühjahr 2005
2005 – 2006	Zivildienst beim Roten Kreuz Kirchdorf (OÖ)
2006 – 2007	Studium Lehramt Geschichte (GSP) und Biologie (BU) bis Ende WS 2007 an der Universität Wien
2007 – 2012	Studium Lehramt Geschichte (GSP) und Geographie und Wirtschaftskunde (GW) an der Universität Wien

Sonstige Tätigkeiten:

2003 und 2004	Ferialpraktika Oberbank Marchtrenk
Seit 2007	Ehrenamtliche Tätigkeit beim Roten Kreuz Kirchdorf und Marchtrenk
2007-2011	Berufliche Tätigkeit beim Roten Kreuz in Marchtrenk
2011 und 2012	Kinderbetreuung bei einem Welser Ferialprogramm