

ZEIT MAGAZIN LEBEN

Nr. 3 10. Januar 2008



Die Passagiere des Fluges FHE 6842 haben Angst ...

Sterne vom Himmel

Sparen selbst Qualitäts-Airlines wie die Lufthansa und ihre Partner an der Sicherheit? Bange Fragen nach dem Spanair-Unfall **VON ANDREAS SPAETH**

Es gibt ein trauriges und bezeichnendes Foto des Spanair-Flugzeuges, das in der vergangenen Woche in Madrid beim Start verunglückte ist. Die Maschine, die nach Triebwerkproblemen 154 Menschen in den Tod riss, trug nur ganz klein die Aufschrift Spanair. Dafür sind auf den Trümmern, auf den größten erhalten gebliebenen Teilen der zerstückelten Kabine, in Riesenlettern die Reste eines anderen Schriftzugs zu lesen: Star Alliance.

Die Star Alliance, die Allianz der Sterne, ist heute das größte und erfolgreichste Luftfahrtbündnis weltweit. Kein anderer Verbund befreit so viele Kunden – fast 500 Millionen in diesem Jahr. Zur Star Alliance haben sich heute 21 Fluggesellschaften aus 19 Ländern von Skandinavien bis Neuseeland zusammengeschlossen, was auch ein Erfolg der Lufthansa ist. Ihr ehemaliger Chef Jürgen Weber hat an der Gründung im Jahr 1997 maßgeblich mitgewirkt. Doch auf schreckliche Weise erinnert der Absturz von Madrid daran, dass Luftfahrtallianzen ein grundlegendes Problem mit sich bringen: Keine Airline kann absolut einwandlos, das sämtliche Verbundpartner gleiche Standards einhalten – beim Komfort, beim Service und auch nicht bei der Sicherheit. Wer ein Lufthansa-Ticket bucht und unter einer LH-Fluggesellschaft fliegt, kann am Ende trotzdem in der Maschine eines anderen Mitglieds der Star Alliance sitzen, zum Beispiel bei Spanair.

Man kann sich fragen, warum die Fluggesellschaften sich auf solche Arrangements überhaupt einlassen. Die Antworten lauten zumindest zum Teil: Gesetzte und nationale Regulierung. In der Luftfahrtbranche sind nämlich keine Fusionen möglich wie in vielen anderen Branchen. Die Lufthansa könnte nicht einfach in vielen Ländern Fluggesellschaften aufkaufen und dort dann ihre eigenen Vorstellungen vom Fliegen umsetzen.

Nein, Fluggesellschaften brauchen in jedem Land der Welt, in dem sie operieren, das Recht zum Starten und Landen. Das behalten sie in der Regel nur dann, wenn sie mehrheitlich Investitionen aus ihrem Heimatland gehören. Kauf eine andere Branche ist heute noch dazumal dem Nationalen verpflichtet.

Deshalb braucht die Lufthansa in vielen Ländern nationale Allianzpartner. Nur in Zusammenarbeit mit denen kann sie im eigenen Namen Tickets auf Strecken verkaufen, die sie mangels Verkehrsrechten nicht selber fliegen darf oder aus ökonomischen Gründen nicht fliegen will. Die Star Alliance bringt ihr ein größeres Streckennetz, mehr Passagiere und höhere Umsätze. Wirtschaftliche Vorteile, die schwerer als die Nachteile mangelnder Einheitlichkeit wiegen.

Oder doch nicht? Viele Fluggreisende fragen sich jetzt: Wie weit ist es her mit der vermeintlich gebuchten Lufthansa-Queen? Kann man sich mit einem Lufthansa-Ticket noch sicher fühlen, wenn dann Kranich-Kunden in einer 15 Jahre alten MD-82 abstürzen? Wenn bei Branchenkenntnern – obwohl bisher kein Fehler des Personals aufklar wurde – gleich Fragen zur Wartungsqualität aufkommen?

Auf diese Frage erhält man unterschiedliche Antworten – je nachdem, wen man fragt. »Für

jeden Flieger einer Star-Gesellschaft einsteigen würde.«

Ein schweres Problem – auch für die Wirtschaftlichkeit des Fliegerverbundes. Obwohl niemand in der Branche mit Sicherheit offenbart, gibt es bei Qualitäts-Gesellschaften den- noch implizit ein Sicherheitsversprechen, das auch als

Buchungsinhalt anzusehen wirken mag. Lufthansa als Begriff deutscher Qualität ist dafür ein gutes Beispiel.

Branchenkennern halten es aber kaum für möglich, bei so vielen Fluggesellschaften ein einheitliches Niveau bei den Sicherheitsstandards zu gewährleisten, trotz USA, Einige Mitglieds-Gesellschaften wie etwa United Airlines vorzuziehen seit 1970 bereits elf Unfälle, andere wie die wesentlich kleinere Austrian Airlines hatten noch keine. Unterschieden expandiert die Star Alliance zügig weiter: Russland, Brasilien und Indien sind strategisch wichtige Märkte, in denen der Fliegerverbund bisher nicht vertreten ist, aber dringend Anschluss sucht. Doch mancher Bekirnt kandidiert würde die Allianz nicht gerade schmücken.

Im Dezember 2007 wurde offiziell das Betriebsverfahren für Air India eingeleitet. Einen genauen Termin für die Aufnahme gibt es noch nicht, noch seien die Anforderungen nicht erfüllt, heißt es bei Star. In der Branche hat Air India keinen guten Ruf. »Da wird mir angst und bange«, so der Lufthansa-Langstreckenpilot, »da drängt sich der Eindruck auf, dass der Markt hier wichtiger ist als das Sicherheitsniveau.«

In Frankfurt ist Air India in schlechter Erinnerung: Im Januar 1999 missglückte der Landeanflug eines Junkers der Großschiff, weil der Pilot Fehler machte und das Flugzeug 22 aufgestandene Lampen der Anflugbeleuchtung mit sich riss. Nach Expertenmeinung hätte daraus leicht ein Katastrophe werden können. Im Februar 2007 gab es bei Flügen ab und via Frankfurt eine Panne, bei der auch eklatante Mängel bei der Passagier- und Gepäcküberprüfung eine Rolle spielten. Sie führten neben Verspätungen von mehr als 26 Stunden auch zur Umkehr eines Fluges.

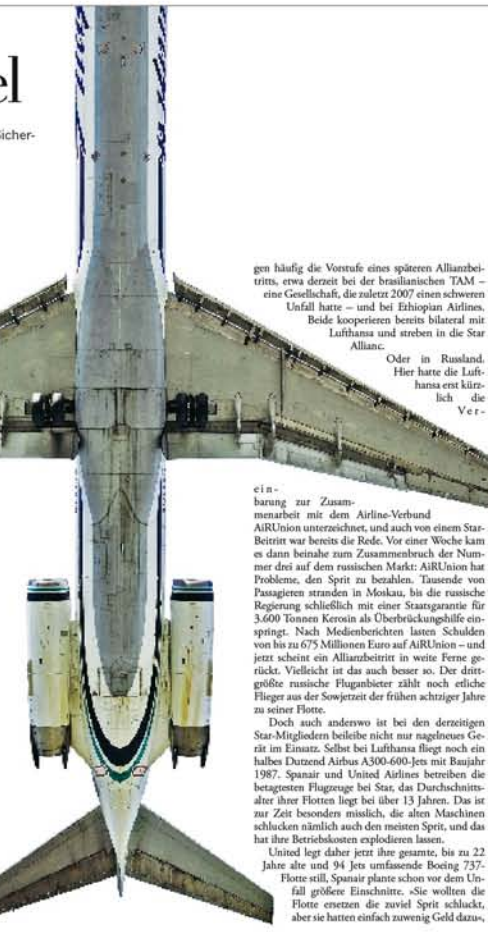
Im Augenblick geht es den indischen Airlines wirtschaftlich besonders schlecht. Das liegt an den hohen Kerosinpreisen und einem mörderischen Wettbewerb auf dem indischen Heimatmarkt. Air India erwartet für das zuletzt abgeschlossene Finanzjahr ein Minus von 458 Millionen Dollar – schlechte Voraussetzungen für die Verbesserung der Flotte und des Service, die die indische Staatlinie angekündigt hat. »An unseren Standards wird nicht getrickelt, egal wie strategisch wichtig ein Markt auch ist«, beteuert der Star-Alliance-Manager Christian Klück.

Das Allianz-Mitglied Lufthansa scheint allerdings großzügigere Maßstäbe anzulegen und kooperiert eng mit den Indern. Neben den Partnerschaften innerhalb der Star Alliance unterhält die Lufthansa nämlich auch noch so genannte Codesharing-Verbindungen mit anderen Airlines, darunter seit Oktober 2004 mit Air India. Wer etwa ab Frankfurt mit der LH 1612 nach Delhi reist, findet sich in einem betagten Jumbo von Air India wieder.

Der Grund dafür: Die indische Regierung ist mit der Erteilung von Verkehrsrechten an ausländische Gesellschaften sehr restriktiv, und durch Codesharing kann die Lufthansa zusätzliche Plätze anbieten. »Beim Codesharing besteht kein territorialer Unterschied«, umschreibt Lufthansa-Sprecher Boris Ogursky dies Arrange- ment. »Jede Airline bewahrt sich ihren local anchor.« Das Thema Sicherheit ist er ohne Sorge: »Air India ist ein verlässlicher Codeshare-Partner für Lufthansa, und in Sachen Sicherheit stellen Lufthansa und Star Alliance die gleichen hohen Anforderungen an ihre Partner.«

Tatsache ist, dass der indische Markt für die Kranich-Linie besonders wichtig ist. Sie verbindet sieben Metropolen des Subkontinents via Frankfurt mit dem West und westlich davon ver- vorragend. Nach den indischen Chartisten in Frankfurt Anfang 2007 wurde bei der Lufthansa zusätzlich zu einem Aussetzen der Kooperation ge- scheidet, doch stattdessen begann Ende 2007 das Betriebsverfahren zur Star Alliance – mit der Lufthansa als Mentor.

Auch sonst sind Codesharing-Vereinbarun-



gen häufig die Vorrufe eines späteren Allianzbe- trits, etwa derzeit bei der brasilianischen TAM – eine Gesellschaft, die zuletzt 2007 einen schweren Unfall hatte – und bei Ethiopian Airlines. Beide kooperieren bereits bilateral mit Lufthansa und streben in der Star Alliance.

Oder in Russland. Hier hat die Lufthansa erst kürzlich die Vereinbarung

ein- barung zur Zusam- menarbeit mit dem Airline-Verbund AIRUnion unterzeichnet, und auch von einem Star- Beitritt war bereits die Rede. Vor einer Woche kam es dann beinahe zum Zusammenbruch der Nummer drei auf dem russischen Markt: AIRUnion hat Probleme, den Sprit zu bezahlen. Tausende von Passagieren stranden in Moskau, bis die russische Regierung schließlich mit einer Staatsgarantie für 3.600 Tonnen Kerosin als Überbrückungshilfe ein- springt. Nach Medienberichten lasten Schulden von bis zu 675 Millionen Euro auf AIRUnion – und jetzt scheint ein Allianzbeitritt in weiter Ferne gerückt. Vielleicht ist das auch besser so. Der dritt- größte russische Fluggesellschaft zählt noch etliche Flieger aus der Sowjetzeit der frühen achtziger Jahre zu seiner Flotte.

Doch auch andernwo ist bei den derzeitigen Star-Mitgliedern belächelt nicht nur nagelrotes Ge- zirr im Einsatz. Selbst bei Lufthansa liegt noch ein halbes Dutzend Airbus A300-600-Jets mit Baujahr 1987. Spanair und United Airlines betreiben die betagtesten Flugzeuge bei Star, das Durchschnitts- alter ihrer Flotten liegt bei über 13 Jahren. Das ist zur Zeit besonders misslich, die alten Maschinen schlucken nämlich auch den meisten Sprit, und das hat ihre Betriebskosten explodieren lassen.

United legt daher jetzt seine gesamte, bis zu 22 Jahre alte und 94 Jets umfassende Boeing 737- Flotte still. Spanair plante schon vor dem Un- fall größere Einsparnisse. »Sie wollen die Flotte ersetzen die zuviel Sprit schluckt, aber sie hatten einfach zuwenig Geld dazu,

sagte José María Vázquez, der Präsident des spa- nischen Pilotenverbandes, der Zeitung El País.

Im Prinzip sind alle Flugzeuge zwar kein Deut weniger sicher als moderne – aber das gilt nur, so- lange sie ausreichend gewartet werden. Eine längere Lebensdauer erfordert einen größeren Wartungs- aufwand, der sich wiederum in höheren Kosten niederschlägt.

Unter dem heutigen Effizienzdruck aber sind Flugzeuge viel kürzer am Boden als früher. Kleinere Fehler werden da oft taglang mitgeschleppt, wäh- rend sie früher grundsätzlich gleich behoben wur- den. Dieser Trend hält seit Jahren an. »Viele Bean- standungen werden heute aus Pilotensicht zu lange zurückgestellt um Wartungskosten zu sparen«, erklärt der Lufthansa-Langstreckenpilot gegenüber der ZEIT. »Es gibt für je- den Flugzeugtyp eine so genannte Minimum Equipment List (MEL), die festlegt, welche Systeme auf je- den Fall beim Start funktionieren müssen und welche bis zu zehn Tagen defekt sein dürfen während das Flugzeug mit Passagieren unterwegs ist«, erläutert er.

Das kann weniger wichtige Dinge wie Lande- schwinne betreffen, aber auch Entscheidungsre- »So darf der Linkschraub in einem Triebwerk auch bei einem Zweirahler bis zu zehn Tage in- operativ sein, das finde ich eines der kritischen Dinge). Die Schubumkehr dient dazu, nach dem Aufsetzen das Flugzeug schnell abzumachen, un- terstützt durch Bremsklappen und Radbrem- sen.« Ich würde etwa nach Afrika auch nie ohne funk- tionierendes Kollisionswarngerät (TCAS) fliegen, auch wenn das die MEL erlaubt, so der Lufthansa- at. Für ihn ist klar: Selbst die Lufthansa selber geht heute oft bis runter auf den gesetzlichen Mindest- standard. Flieger habe sie zusätzliche, freiwillige Si- cherheitsmargen eingehalten.

Lufthansa-Sprecher Ogursky widerspricht die- sem Eindruck: »Für die durchschnittliche Laufzeit von zurückgestellten Bestandungen haben wir ein genaues Monitoring, da können wir keinen negativen Trend erkennen«, entgegnet er. »Wäre dies der Fall, zöge dies eine nachdrückliche Reaktion nach sich.« In etlichen Sicherheitsfragen tue die Lufthansa weiterhin deutlich mehr als vorgeschrie- ben. Die Piloten absolvieren etwa vier statt der ge- setzlich geforderten zwei Schichten im Simulator, und Lufthansa schule das Cockpitpersonal selbst. »Man kann durchaus konzedieren dass auch Luft-

Blocker Übersicht

Faci blam quatem irit augiam dolo sensis aut magnis non necsem zrriliquams atum in venim sed elescete necsem zrriliquams atum in dno cosendm inm dno cosed sed elescete necsem

ans ist erstmal das IOSA-Sicherheits-Audit der IATA entscheidend, erklärt Christian Klück, Vizechef von Star Alliance. Das Luftfahrt-Fachlatein meint jene tiefgehende Überprüfung der Sicherheitstandards, die die Linienluftfahrtorgani- sation IATA vornimmt. 21 Fluggesellschaften aus aller Welt haben diesen TÜV der Lüfte bis- her durchlaufen. Er ist zu einem branchenweiten Gütesiegel geworden. Eine Besonderheit der Star Alliance ist dieses Zertifikat nicht. »Darüber hi- nau hat die Star Alliance eine eigene Sicherheits- gruppe, die direkt mit den einzelnen Vorstands- chefs im Austausch über die Sicherheitsstandards steht«, rügt Klück hinzu.

Erkundung man sich bei Piloten, klingt die Sa- che etwas anders. »Die Star Alliance hat mit mehr Sicherheit überhaupt nichts zu tun«, sagt ein er- fahrener Lufthansa-Langstreckenpilot, der na- mentlich nicht genannt werden will, der ZEIT. »Das ist ein Gebilde um die Fluglinie besser zu verorten. Wir schlagen manchmal die Hölde über dem Kopf zusammen, wenn alles in die Star Alliance aufgenommen wird.« Ein anderer Kra- nich-Pilot erklärt: »Nach dem Absturz von Ma- drid bin ich mir nicht mehr ganz sicher ob ich in

Effizienter Im Business. Mehr vom Tag.

Mit dem neuen Lenovo Notebook können Sie dank serienmäßig integriertem UMTS Broadband von Vodafone sofort online gehen und die nationale Internetvernetzung 30 Tage kostenlos testen* So haben Sie Ihr Business unterwegs noch besser* in Griff und bringen Arbeit und Freizeit in die richtige Gleichgewicht.

Make Infos: www.vodafone.de/lenovo
 Lenovo ThinkPads mit integriertem UMTS Broadband sind im IT-Fachhandel erhältlich.

Make the most of now.

vodafone