

Henning, Franz

Article — Digitized Version

Von "Europair" zur "Airunion"

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Henning, Franz (1959) : Von "Europair" zur "Airunion", Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 39, Iss. 6, pp. 313-314

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132811>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Franz Henning, Hamburg

Von „EUROPAIR“ zur „AIRUNION“

Der internationale und insbesondere der europäische Luftverkehr stehen unmittelbar vor einer neuen und in ihren Auswirkungen noch nicht überschaubaren Entwicklungsstufe: dem Verkehr mit Düsenflugzeugen. Amerikanische und englische Luftverkehrsgesellschaften verfügen bereits über zahlreiche Maschinen mit Düsenantrieb, die seit dem Herbst vergangenen Jahres im transatlantischen Dienst eingesetzt sind. Was aber können die relativ kleinen Luftverkehrsgesellschaften des europäischen Kontinents angesichts dieser amerikanischen Konkurrenz tun und wie kann man versuchen, Anschluß an diese neue Epoche des Luftverkehrs zu gewinnen?

Die Vorgeschichte

Schon im Jahre 1956 hat der damalige hamburgische Verkehrssenator, Ernst Plate, einmal ausgeführt, daß im Hinblick auf den zukünftigen interkontinentalen Verkehr mit Düsenflugzeugen nur ein poolartiger Zusammenschluß der europäischen Luftverkehrsgesellschaften die Existenz im Wettbewerb mit den großen amerikanischen Gesellschaften gewährleisten könne.

Im November 1957 hat dann das Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa, H. Bongers, ein Memorandum über die Zusammenarbeit im europäischen Luftverkehr vorgelegt. Er erklärte, daß bei Beginn des Düsenflugs der Kampf um den Passagier eine Kostensenkung erforderlich mache, da nur durch eine fühlbare Herabsetzung der Flugpreise neue Bevölkerungsschichten für den Luftverkehr erschlossen werden könnten.

Diese Diskussion um das Zusammengehen der europäischen Luftverkehrsgesellschaften gewann aber erst an echter Aktualität, als im Herbst 1958 die schweizerische Luftverkehrsgesellschaft Swissair und das skandinavische Luftfahrtunternehmen SAS aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen ein Poolabkommen schlossen. Sie vereinbarten, die gleichen Typen von Düsenflugzeugen in Dienst stellen zu wollen, die Maschinen gemeinsam zu warten und entsprechend der Gestaltung der Flugpläne untereinander auszutauschen. Die fünf großen Luftverkehrsunternehmen im Raum der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft begannen daher um die Jahreswende herum, die Konsequenzen, die sich aus den bisher aufgezeigten Faktoren ergeben, zu besprechen. Es handelte sich bei diesen Unternehmen um die Air France, die Deutsche Lufthansa, die holländische KLM, die belgische Sabena und die italienische Alitalia. Daß gerade diese Gesellschaften sich zusammenfanden,

war aus dem Entstehen des europäischen Gemeinsamen Marktes heraus zu erklären. Zunächst handelte es sich bei diesen Gesprächen, die teils in Brüssel und teils in Paris geführt wurden, nur um theoretische Erörterungen, die noch kein konkretes Ziel verfolgten.

Besonders interessant ist in dieser Hinsicht ein französischer Standpunkt, der die Notwendigkeit der gemeinsamen Geschäftspolitik der europäischen Luftverkehrsgesellschaften damit begründet, daß das Interesse am Lufttransport schwindet, sobald der Reiseweg unterhalb einer gewissen Entfernung liegt. So läßt in vielen Fällen die Anhäufung dicht bevölkerter Zentren oder wirtschaftlicher Schwerpunkte in Europa die praktischen Vorteile des Flugzeugs und die Annehmlichkeiten, die es bietet, fragwürdig erscheinen. Gerade aber in Mitteleuropa ist diese Erscheinung in sehr ausgeprägter Form anzutreffen. Hier, wo die Siedlungen aufs engste aneinanderrücken, ist auch der dichteste, der bequemste und der schnellste Oberflächenverkehr zu finden.

Der Weg, um hier Verbesserungen zu erreichen und unnötige Konkurrenz zu vermeiden, ginge über die Gründung einer gemeinsamen Unternehmung oder die Errichtung gemeinsamer Dienste.

Divergente Interessen

Eine europäische Luftfahrtintegration stößt aber auf vielfältige, sich z. T. widersprechende Interessen. Wenn man sich auch für die Zukunft ohne weiteres auf eine gemeinsame Materialpolitik einigen kann, waren doch die traditionellen Flugzeugtypen der Gesellschaften bisher sehr abweichend voneinander. Allein diese Vielfalt der Typen auf einen generellen Nenner zu bringen, ist schon nicht einfach.

Nach den vorbereitenden Gesprächen kam es am 1. April d. J. zu einer Konferenz mit offiziellem Charakter in Rom. Die Luftverkehrsgesellschaften der EWG-Länder trafen sich hier — außer Luxemburg, das über keine eigene Luftfahrt verfügt —, um über die Zusammenarbeit ihrer Unternehmen Einigung zu erzielen. Wenn man bei diesen ersten Verhandlungen auch noch nicht zu einer Verwirklichung des gesetzten Zieles kam, wurde bereits in vielen Punkten eine grundsätzliche Übereinstimmung erzielt. So z. B. über die Rationalisierung der Bodendienste, über die Vereinheitlichung der Flugzeugtypen, wenn die gegenwärtig vorhandenen Maschinen und die bereits bestellten Düsenmaschinen abgeschrieben sind, über die Zusam-



menlegung der Passage- und Buchungsbetriebe sowie über eine gemeinsame Werbung und endlich auch über die Ausarbeitung eines gemeinsamen Flugplanes.

Worüber man sich bei diesen Gesprächen noch nicht einigen konnte und was weiterhin im Mittelpunkt der Besprechungen blieb, war die Quotenaufteilung unter den beteiligten Gesellschaften. In Rom wurde von der Mehrheit der Partner die Auffassung vertreten, die Anteile nicht nach dem gegenwärtigen Stand zu vergeben, da sich die eine oder andere Gesellschaft nach dem Kriege über ihre heutige Bedeutung hinaus habe aufblähen können. Während die französische Gesellschaft Air France im Verkehrsaufkommen als verhältnismäßig konsolidiert gilt, verfügen die Deutsche Lufthansa und die italienische Alitalia noch nicht über das der Größe ihrer Länder entsprechende Verkehrsaufkommen. Die beiden anderen Partner, die holländische KLM und die belgische Sabena, sind dagegen Fluggesellschaften, deren Verkehrsaufkommen das der Größe ihrer Heimatländer entsprechende Maß erheblich übersteigt.

Die Quotenverteilung

Nach damaligen Informationen beanspruchte die Air France eine Quote von 30—32 % des gemeinsamen europäischen Luftverkehrs, während sich die Lufthansa auf 28—30 % festlegen wollte und Alitalia 20—25 % forderte. Daß sich die KLM und die Sabena nicht mit dem verbleibenden Rest von bestenfalls 22 % zufrieden gaben, war nur allzu klar. Ende April traf man sich daher in Holland erneut, um sich endgültig über die Quotenverteilung zu einigen. Obwohl bei allen Partnern eine gewisse Konzessionsbereitschaft hinsichtlich der Anteile der KLM zu beobachten war, war diese ihrerseits nicht zu einem Einlenken zu bewegen, wie überhaupt der Eindruck entstand, daß sich bei dieser Gesellschaft hinsichtlich dieses Projektes ein grundsätzlicher Sinneswandel vollzogen hat. Die KLM verließ also den Kreis der Gesellschaften, und die verbleibenden vier Unternehmen einigten sich auf ein neues Zusammentreffen am 20. Mai d. J. in Frankfurt a. M.

Dieser Zusammenkunft war dann endlich ein Erfolg beschieden. Man einigte sich darauf, daß die Deutsche Lufthansa, die Air France, die Alitalia und die Sabena ab 1. April 1960 unter dem einheitlichen Namen „AIRUNION“ und unter der gleichen Flagge auf allen nationalen und internationalen Routen erscheinen werden. Um nicht den Eindruck zu erwecken, daß sich die Zusammenarbeit der genannten Gesellschaften nur auf die Basis der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft beschränken soll, wurde der bisher projektierte Name „EUROPAIR“ fallen gelassen. Mit der Wahl des Namens „AIRUNION“ ist die völlige Freizügigkeit hinsichtlich des künftigen Verhaltens gewahrt und dem Beitritt anderer großer Luftfahrtunternehmen die Tür offen gelassen. Die Vertragspartner hoffen nach wie vor, daß die starke KLM doch noch den Weg in die neue Gemeinschaft finden wird.

Die in der EUROPAIR-Diskussion im Vordergrund stehende Aufteilung der Quoten wurde von den Mitgliedern nach dem Ausscheiden der KLM neu geregelt. Man ging dabei von der Vorstellung aus, daß die beteiligten Gesellschaften in 9—12 Jahren einen Gesamtwert von ca. 2400 Mill. tkm erstellen werden. An diesem Gesamtaufkommen soll die Air France mit 34 %, die Deutsche Lufthansa mit 30 %, die Alitalia mit 26 % und die Sabena mit 10 % beteiligt sein. Von diesem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt ab wird die Teilnahme an Kosten und Gewinn auf der Grundlage der obengenannten Prozentsätze erfolgen. Bis zu diesem

Zeitpunkt gelten stufenweise errechnete Sätze für die einzelnen Partner, über die aber auch bereits Einigung erzielt wurde.

Sollte sich die KLM dennoch zu einem Beitritt entschließen, würde sie einen Anteil von 20 % erhalten, während sich die Quoten der übrigen Partner entsprechend verringern würden. Die Lufthansa z. B. würde dann ihren Anteil auf 24,5 % reduzieren. Unter Einfluß der KLM würde sich die vorausberechnete Verkaufsleistung von 2,4 Milliarden tkm auf 3 Mrd. tkm erhöhen. Zur Zeit werden von den vier Gesellschaften rd. 500 Mill. tkm verkauft. Man rechnet also in den nächsten 10 Jahren mit einer Verfünfachung des Transportvolumens. Im Jahre 1958 haben im internationalen Verkehr die Air France rd. 250 Mill. tkm (1970 schätzungsweise 816), die Lufthansa 80 (732 Mill.), die Alitalia 75 (600 Mill.) und die Sabena 90 (251 Mill.) tkm verkauft. Zum Vergleich seien hier auch die Zahlen für die KLM genannt, die 1958 rd. 260 Mill. tkm verkaufen konnte. Mit der ihr zugesprochenen Steigerung auf 600 Mill. tkm im Jahre 1970 war die Gesellschaft jedoch nicht einverstanden.

Aufbau und Zielsetzung

Die Zusammenarbeit wurde für 99 Jahre vereinbart, womit man unterstreichen wollte, daß man auf keinen Fall wieder auseinandergehen will und die Quoten als endgültig anerkennt. Die einzelnen Mitgliedsgesellschaften geben ihre finanzielle Selbständigkeit nicht auf. Es handelt sich bei der „AIRUNION“ also nur um ein Konsortium und nicht um eine juristische Person. Inwieweit sich dieser Status ändern wird, soll von der politischen Entwicklung in Europa abhängig gemacht werden.

An der Spitze der „AIRUNION“ steht ein Exekutivkomitee, in das jede der vier Gesellschaften zwei Vertreter entsendet. Dem Komitee steht ein Sekretariat in Paris zur Seite. Dem Exekutivkomitee werden ferner Ausschüsse für Planung, Verkauf, Technik und Verkehrspolitik angegliedert.

Zweck und Ziel der „AIRUNION“ ist es, die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und durch eine gemeinsame Verkaufs-, Verkehrs- und Materialpolitik zu einer Kostensenkung zu kommen. Was die praktische Arbeit angeht, wurde beschlossen, zunächst nur alle internationalen Strecken gemeinsam zu bedienen. Ausgeklammert wurden zunächst der nationale Verkehr und der Verkehr mit den Kolonien sowie der nationale Verkehr innerhalb der Kolonien. Allerdings soll der Verkehr zwischen Mutterland und Kolonien in die Verrechnung der Leistungen einbezogen werden.

Das alles bedeutet, daß die Verkaufsorganisationen zusammengelegt werden, daß die Werbung unter dem neuen Namen zentralisiert wird und die Verkehrsbedienung durch den geeignetsten Flugzeugtyp erfolgt. Mit 295 zur Zeit im Einsatz befindlichen Flugzeugen bildet die „AIRUNION“ ein nicht mehr übersehbares Gegengewicht zu anderen großen Gesellschaften. So verfügen die SAS/Swissair über 94 Maschinen, die KLM über rd. 100, PAA über 152, TWA über 200, BEA über 113 und die BOAC über 59 Flugzeuge. Die Mitglieder der „AIRUNION“ hatten im Jahre 1958 zusammen eine Kapazität von 1,115 Mrd. tkm, BEA und BOAC hatten ein Angebot von zusammen 753 Mill. tkm, SAS/Swissair ein solches von 609 Mill. tkm, und die KLM endlich bot 448 Mill. tkm an. Zum Vergleich noch eine Zahl der PAA, die im letzten Jahr rd. 1,2 Mrd. tkm anbot. Die „AIRUNION“ wird nach Inkrafttreten des Übereinkommens ein Streckennetz von 643 394 km befliegen.