

Wann platzt die Bombe?

Luftnummer Billigtarife

Übernächtigte Piloten, Ölgeruch in der Kabine, Triebwerkprobleme, knapp betankte Flugzeuge oder auch nur zerstörte und ausgeräumte Koffer – die Negativschlagzeilen bei den Fluggesellschaften ließen sich beliebig fortsetzen. Dennoch sind immer neue Sternschnuppen am Airline-Himmel zu beobachten. Einige von ihnen sind schon wieder verglüht, andere steigen gerade erst auf. Sie alle unterbieten sich mit Billigtarifen, oft sind dies aber Preise ohne Sicherheit.

1971 bot die in den USA neu gegründete Southwest Airlines erstmals inneramerikanische Personenflüge zu Niedrigpreisen an. In Europa entdeckte 20 Jahre später die irische Fluggesellschaft Ryanair das lukrative Geschäftsmodell und läutete damit einen gnadenlosen Preiskampf im europäischen Luftraum ein. Einige Fluggesellschaften, wie z.B. Air Berlin, wandelten sich in der Folgezeit zur Billigairline. EasyJet dagegen wurde direkt als Billigfluggesellschaft gegründet. Platzhirsche wie die Lufthansa wiederum sahen sich gezwungen, einen Teil ihres Geschäfts in Tochterunternehmen auszulagern, um beim Billigflugboom mithalten zu können. Mit Germanwings hat die Kranichairline eine Marke geschaffen, die nun mit der Enkelgesellschaft Eurowings eine neue Generation der Billigflieger einführt. Eurowings soll auf der Langstrecke neue Kundensegmente erschließen und mit 23 Flugzeugen auch Non-Stop-Strecken zum Dcounterpreis fliegen.

Es ist allerdings ein Irrglaube anzunehmen, dass man für Ticketpreise unter 50 Euro ein Flugzeug kostendeckend in die Luft bringen kann. Es gilt daher, überall einzusparen – und zwar vor, während und nach dem Flug. Während die etablierten Linienfluggesellschaften die gesetzlichen Auflagen und Mindeststandards meist übertreffen, agieren die Billigairlines eher in den Grenzbereichen. Das fängt bei der Gepäckabfertigung an, setzt sich über Servicekürzungen in der Kabine fort und erfasst schließlich auch so sensible Bereiche wie Wartungsintervalle der Maschinen.

Nicht zuletzt das Germanwings-Unglück im März 2015 hat ein weiteres Sicherheitsrisiko von Billigfliegern offenbart: Piloten werden nicht fest angestellt, sondern nach Bedarf rekrutiert und hohem Zeitdruck ausgesetzt. So sind bei Europas größtem „Low-Cost-Carrier“ Ryanair etwa 50 % der Piloten zeitlich befristet angeheuert. Dahinter rangieren EasyJet, Vueling, Wizz und Germanwings. Eurowings umgeht teure Ausbildungskosten, indem sie externe Piloten mit einmaligen Bonuszahlungen und schnellen Aufstiegschancen ins eigene Cockpit lockt. Was zunächst wie eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten aussieht, entpuppt sich schnell als gefährliche Luftnummer. 2014 kam es zum stärksten Anstieg an Unfallopfern im Flugverkehr der letzten Jahre. Zudem häufen sich die „kleineren“ Zwischenfälle, wie die Bundesstelle für Flugunfälle meldet. Dazu gehören etwa der Austritt von Giftstoffen, die in die Kabine gelangen, oder sog. „Loss-of-Control-Situationen“. Zu diesen kommt es dann, wenn die Messtechnik etwas anderes anzeigt als der Bordcomputer im Cockpit.

Um Zeit zu sparen, erheben inzwischen die Discounter eine Gebühr von bis zu 100 Euro je einzubelegendes Gepäckstück. Dieses Geld soll Passagiere veranlassen, möglichst wenige Koffer aufzugeben, um die Standzeit der Maschinen zu verkürzen und die Airline von ihrer Sicherungspflicht zu entbinden. Nach § 9 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) sind die Fluggesellschaften für die Sicherheit bei der Abfertigung von Fluggästen, beim Check-in und der Behandlung von Gepäck und Fracht verantwortlich. Außerdem müssen sie das abgestellte Flugzeug so sichern, dass weder unberechtigte Personen Zutritt haben, noch verdächtige oder gefährliche Gegenstände in das Flugzeug gelangen können.

Um so brisanter ist ein dokumentierter Vorfall von Anfang Dezember, der Eurowings einen geradezu fahrlässigen Umgang mit diesen Sicherungsmaßnahmen bescheinigt. Auf einem ihrer Direktflüge innerhalb der EU wurden nach dem Einchecken des Gepäcks



Marlis Weidtmann

gezielt Wertgegenstände aus einem separaten Transportbehältnis im Koffer entwendet. Wenn aber an einer der sensibelsten Sicherheitsschleusen mit all ihren Kontrollmechanismen ein so organisierter Diebstahl möglich ist, wäre im Umkehrschluss ein ebenso planmäßiges Bestücken des Koffers mit Sprengstoff denkbar.

Angeichts zunehmender Terrorgefahr setzt dieser Vorfall Fluggesellschaften wie Flughafenbetreiber gleichermaßen in die Verantwortung und sollte mit oberster Priorität behandelt und aufgeklärt werden. Nicht nur die Billigairlines greifen auf die Dienstleistungen der Flughäfen bei der Passagier- und Gepäckabfertigung zurück. Um so skandalöser ist der Umgang mit diesem Zwischenfall. Obwohl sowohl bei Eurowings als auch bei allen anderen relevanten Stellen in Deutschland und am Zielort umgehend gemeldet, liegt der Fall bis heute unbearbeitet. Auch die Anfrage des ES blieb bislang unbeantwortet. Weder Fluggesellschaft noch Flughafenbetreiber hielten es bisher für nötig, sich zum Sachverhalt und den damit verbundenen Sicherheitsrisiken zu äußern.

Dabei mussten erst kürzlich Experten feststellen, dass der Absturz der russischen Passagiermaschine über dem Sinai durch eine Bombe verursacht wurde, die ein Flughafenangestellter über ein Gepäckstück mit an Bord brachte. Am Morgen des 23. Dezember 2015 detonierte neben einem Flugzeug auf dem Sabiha-Gökçen-Airport in Istanbul eine Bombe, die eine Reinigungskraft tötete und eine weitere schwer verletzte. Es ist daher nur eine Frage der Zeit, wann die nächste Bombe in einem Flieger landet.

Der Kampf um die billigsten Flugtickets ist teuer, denn er wird auf Kosten der Sicherheit geführt. Dies gefährdet nicht nur das Leben der Flugreisenden, sondern auch die Gesellschaften selbst. Das einst als sicherstes Verkehrsmittel gepriesene Flugzeug wird zunehmend zum Sicherheitsrisiko für Passagiere, Betreiber und Anteilseigner.