

# Kommentar

Thomas Jäkke

## Preußische Freundlichkeit



Hacken zusammen, Gurt anlegen und salutieren, dass man zum Abflug bereit ist – Flugreisende, die mit der Kranich-Airline fliegen, haben ob des preußischen Charmes oft das Gefühl, sich statt in der Kabine eines Flugzeugs auf einem Fliegerhorst in Berlin-Köpenick zu befinden. Klischee? Der österreichische Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhober hat seine Kraniche gelehrt, dass Service und Freundlichkeit am Kunden keine leeren Worte sein dürfen. Ein Ziel, das sich auch AUA-General Alfred Ötsch aus gutem Grund gesetzt hat – abseits der Sanierung und des Kampfes gegen Billigflieger. Ötsch hat Ruhe verordnet. 950 Planstellen gilt es ohne Turbulenzen aufzulösen. Die Störmanöver der Piloten dürften vorbei sein. Viele hoch bezahlte Luftkapitäne haben großzügige Golden Handshakes dankend angenommen, um auf die feine Airline Emirates gegen fette Gagen umzusteigen. Gut gezockt! Ob das Bodenpersonal zu beruhigen ist? Wer die rot gewandeten Austrians im Flughafenbus nach Schwechat reden hört – und nicht nur dort, hat seine Zweifel. Klagen über niedrige Gagen, hohen Leistungsdruck und wenig Jobperspektiven lassen einen glauben, dass es schwer ist, „Friendly Austrian“ zu sein. Wenn bei Hotlines Auskünfte eher preußisch-barsch ausfallen, bestimmte Gutscheine in Tickets nur abzüglich einer Gebühr von 30 Euro einlösbar sind und abgeholt werden müssen statt via Internet eingelöst werden zu können, wirft das dunkle Schatten auf die ernsthaften Service-Absichten der AUA, die lang nicht nur von Österreichern geliebt wurde. Friendly soll wieder das Sein bestimmen – nicht nur intern. Preußische Freundlichkeit wird nicht reichen, um die AUA als Braut für eine Übernahme zu schmücken. Aber auch nicht, um die künftig zahlreichen zahlungskraftigen Osteuropäer in die AUA-Maschinen zu lotsen. Das machen im Übrigen auch die Kraniche – aber mit preußisch-österreichischem Charme. Und mit viel Erfolg.

Alexandra Riegler

## Hype 2.0



Freimütige Angebote, wie sie während des Internet-Hypes Ende der 1990er Jahre üblich waren, sind wieder in Mode: So hält sich das hartnäckige Gerücht, dass Facebook, eine Art My Space für Schüler und Studenten, ein Kaufangebot von Yahoo über eine Mrd. US-Dollar (760 Mio. Euro) ausgeschlagen haben soll. Yahoo zog unverrichteter Dinge von dannen, ohne sein Höchstgebot von 1,6 Mrd. US-Dollar verraten zu haben. Seit das Verlangen nach Unternehmen steigt, hinter denen mehr Hype als Geschäftsmodell steckt, sollten in der IT-Branche die Alarmglocken schellen. Zumal Analysten die keimende zweite Dot-com-Blase mit Zahlenspielen untermalen. Demnach könnte My Space laut einer Schätzung in ein paar Jahren 15 Mrd. US-Dollar auf die Waage bringen. Auch gibt es längst mehr als virtuelle Zahlen: Google, das 1,65 Mrd. US-Dollar für das von Urheberrechtsklagen bedrohte You Tube hinlegte. Rupert Murdoch, der sich My Space sicherte (580 Mio. US-Dollar). Und Ebay, das das IP-Telekommunikationsunternehmen Skype in Gold aufwog (2,6 Mrd. US-Dollar). Die Business-Modelle sind dabei unverändert verwundbar – Web-2.0-Partystimmung hin oder her: Möglichst viele Benutzer in möglichst kurzer Zeit zu locken, bietet heute ähnlich geringe Sicherheiten wie damals. Und auch Telkos testen wieder das Terrain. Wie Craig McCaw, der Anfang März mit seinem Wi-Max-Start-up Clearwire den Börsengang wagte. Zwar gilt das Unternehmen aufgrund steigender Kundenzahlen als adretter Übernahmekandidat. Seinen Funkfrequenzen wird zudem ein Wert von zwei Mrd. US-Dollar zugeschrieben. Doch mit saftigen Schulden und noch höheren in Aussicht, verkauft McCaw eine mehr als unsichere Zukunft – und macht dem Begriff Venture Capital alle Ehre: hoch und mit gutem Timing zu pokern. Mit anderen Worten: möglichst weit weg zu sein, wenn die Blase platzt.

# Saubere Ideen gesucht

Die Umwelt schonen ist nicht nur Privatsache, auch wenn das Entscheidungsträger gerne hätten: Was fehlt, ist ein europäisches Verkehrskonzept zur Vermeidung von Schadstoffen.

Christian Ellison

Der Mensch war noch nie so mobil wie jetzt. Heute hier, morgen da. Er ist immer und auch noch flott unterwegs. Ein Termin in Berlin oder New York, ein Urlaub in der Karibik – alles kein Problem mehr und dank zahlreicher Billig-Anbieter auch schon relativ erschwinglich. Oder ist das etwa doch ein Problem? Ein Problem für die Umwelt nämlich?

Der Verkehr ist für Treibhausgas mitverantwortlich. Das weiß man seit langer Zeit. Seit aber der UN-Klimabericht in den Medien zum Teil zu hysterischen Reaktionen führte, tun viele Politiker und Entscheidungsträger auf der Suche nach Auswegen aus der drohenden Klimakatastrophe so, als würden sie den Verkehr als Umweltsünder erst jetzt entdecken. Und haben einige in der Öffentlichkeit mitunter mit Heiterkeit aufgenommene Lösungen parat, wie man den Verkehr und damit die Luftverschmutzung eindämmen könnte.

Dass viele Menschen Fernweh haben und ihren Urlaub lieber unter Palmen als in den schneelosen Bergen oder an den Seen in Österreich verbringen, ist unbestritten. Ihnen zu empfehlen, der Umwelt zuliebe auf Fernreisen zu verzichten, scheint aber zu kurz gedacht. Sicher könnte man durch ei-

nen geringeren Verbrauch von Treibstoff für Flugzeuge (Kerosin) der Umwelt viel Gutes tun. Laut einer Studie der Universität York aus dem Jahr 2005 erzeugte die Luftfahrt schon damals 300 Mio. Tonnen Treibhausgas. Die in oberen Luftschichten freigesetzten Schadstoffe seien dreimal so schädlich wie solche in unteren Schichten, hieß es im Endbericht der Wissenschaftler.

### Fehlendes Verkehrskonzept

Doch was ist mit Geschäftsreisen mit dem Flugzeug? Sind die weniger schädlich für die Umwelt als Urlaubsreisen? Ja, sicher, werden nun viele einwerfen, weil sie logischerweise nicht so häufig sind wie Touristenflüge. Nur könnte man sie ja vielleicht genauso einschränken wie Reisen, die das Ziel haben, am Strand bei 30 Grad Celsius im Schatten der gestressten Welt für kurze Zeit Adieu zu sagen. Wer sagt, dass man ein Meeting in Washington nicht durch eine Video-Konferenz ersetzen kann? Die Technologien dazu würde es in vielen Unternehmen geben. Die Technologien, um sich Palmen-Feeling zu Hause zu verschaffen, wird wohl nicht jeder zur Verfügung haben.

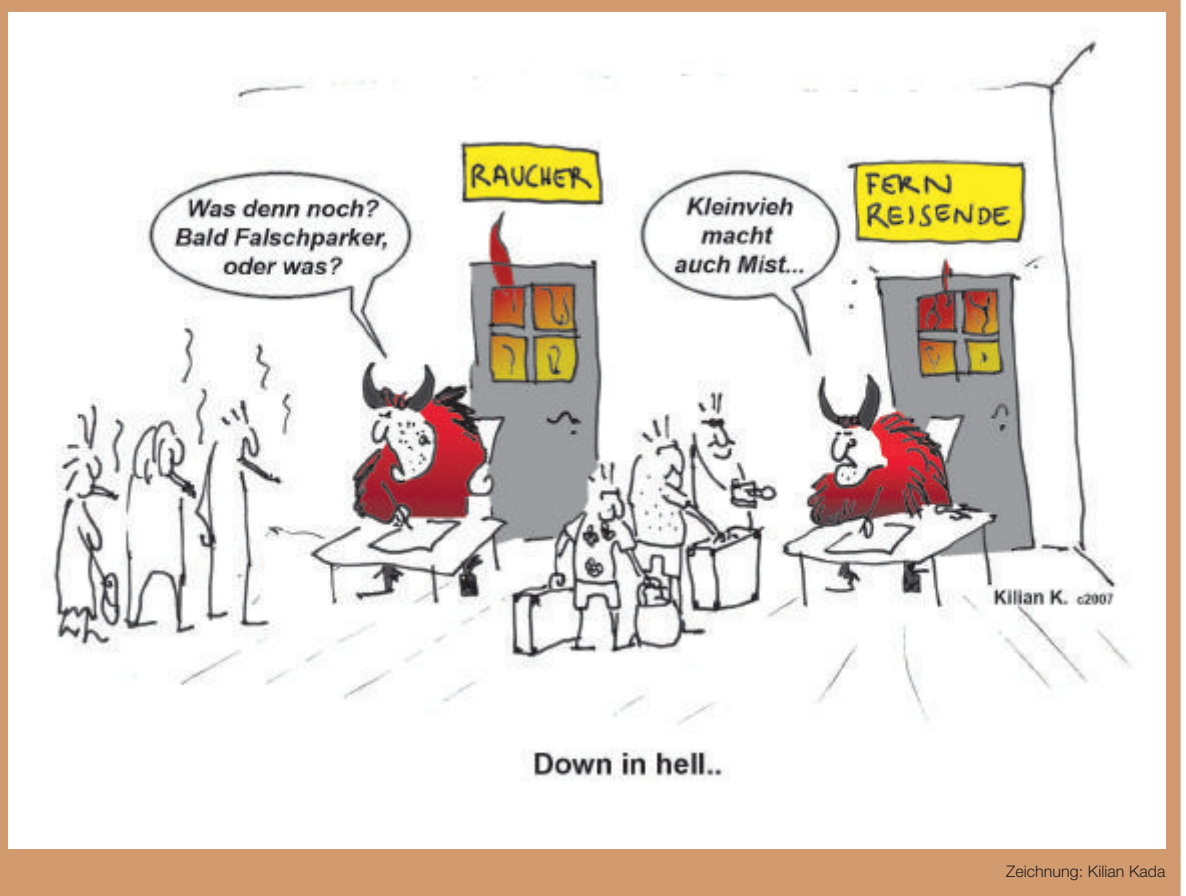
Genauso, wie die einen weniger Tourismus in die Ferne verlangen, fordern die anderen mehr umweltfreundlichere

Hybridautos. Logisch erscheint der Vorschlag, bei Fernreisen einen vielleicht nicht allzu großen Preisaufschlag zu machen, der dann den Fluglinien für Forschung und Entwicklung zum Thema „Umwelt schonen“ zur Verfügung gestellt werden soll.

Die Diskussion um Details zeigt aber ein großes Manko auf: Es scheint bis dato kein wirklich durchdachtes, umweltfreundliches, ganzheitliches Verkehrskonzept zu geben. Ansätze kann man freilich erkennen. Aber sie werden nicht konsequent zu Ende gedacht. Warum zum Beispiel haben umweltfreundlich denkende Bürger nicht noch mehr finanzielle Vorteile? Europas Eisenbahnen könnten sicher noch um einiges günstiger werden – der Umwelt und letztlich auch der eigenen Auslastung zuliebe. Die Anschaffung von Erdgas-Autos könnte auch deutlich billiger sein als die von herkömmlichen Benzinkutschen.

Wie auch immer: Der deutsche Umweltminister Sigmar Gabriel hatte schon recht, als er sagte, man dürfe den Klimaschutz nicht privatisieren, indem man ihn auf den Einzelnen abwälzt. Der Einzelne sollte selbst die Möglichkeit haben, die Wahl zu treffen, und zwar aufgrund der offenkundigen finanziellen Vorteile die richtige, also umweltfreundliche Wahl.

## Karikatur der Woche



Zeichnung: Killian Kada