

TAP modernisiert sich im Geburtstagsjahr

AIRLINES Vor der geplanten Privatisierung, die in diesem Jahr noch über die Bühne gehen soll, investiert die 70-jährige Airline in neue Services am Boden und in der Luft.



TAP ist dieses Jahr 70 geworden.

Stephanie Günzler

Im Jahr ihres 70-jährigen Bestehens ist bei TAP Portugal einiges im Umbruch. Wichtigstes Projekt: Die Privatisierung, die Ende des Jahres abgeschlossen sein soll. Welche Veränderungen kommen, darüber wird öffentlich noch nicht gesprochen. Parallel fehlt die Fluggesellschaft jedoch gehörig an ihrem Image, modernisiert die Flotte und kann aus der Schweiz erfreuliche Zahlen melden.

Ausgebaut wurde der Platz in der Business Class, die bei TAP Executive Class heisst. Auf Mittelstreckenflügen werden in den A319, A320 und A321 pro Sitzgruppe nur zwei Plätze belegt. Der mittlere Sitz bleibt frei. Zudem soll

die Langstreckenflotte erneuert werden. Bestellt sind zwölf A350-900, welche die bisherigen A340 und A330 ersetzen bzw. ergänzen sollen. Die Auslieferung ist für 2017 geplant. Im Jubiläumsjahr wurde zudem ein neues Codeshare-Abkommen mit Ethiopian Airlines abgeschlossen. Die Airline ist wie TAP Mitglied der Star Alliance. Flüge zwischen Lissabon und Addis Abeba können nun auf den Websites beider Airlines gebucht werden.

NEU GIBT ES kostenloses WLAN an portugiesischen Flughäfen. Auch im Online-Reservierungsbereich hat man modernisiert. Auf der Website können Passagiere ihre Flugreservierung än-

dern, Buchungsdaten kontrollieren sowie Reiseroute oder Flugdaten ändern. Zudem können Sonderwünsche übermittelt werden. Voraussetzung ist, dass ein E-Ticket gekauft wurde. Bei Gepäckverlust werden Passagiere neu nach Angabe einer E-Mail-Adresse vom internationalen Suchsystem Worldtracker online über den Stand der Dinge informiert.

STABIL BLEIBT die Anbindung der Schweiz an das Drehkreuz Lissabon sowie nach Porto. Lissabon wird von Genf und Zürich jeweils bis zu dreimal täglich angefliegen, Porto ab Genf bis zu dreimal und ab Zürich einmal täglich. «Unser Schwerpunkt liegt auf der Optimierung des Produktes. Und dies nicht nur zwischen den beiden Ländern Schweiz und Portugal, sondern auch

hinsichtlich der Verbindungen nach Afrika und Lateinamerika mit aktuell je 15 Zielen», sagt Marta Alves, Country-Managerin Schweiz. Elf TAP-Ziele liegen in Brasilien, darunter auch die Olympiastadt 2016 Rio de Janeiro. Für die Olympiizeit erwarte man ein höheres Passagieraufkommen, so Alves. Ein Kapazitätsausbau ist aber nicht geplant.

Im Markt Schweiz ist mit zirka 60 000 Passagieren jährlich die Verbindung Genf–Lissabon die erfolgreichste für TAP, dicht gefolgt von Zürich–Lissabon mit 55 000 Passagieren. «Die wichtigsten Ziele über Lissabon hinaus liegen aus Schweizer Sicht alle in Brasilien», informiert Alves. In Sachen Passagierzahlen ex Schweiz liege man – bereinigt durch den sehr positiven WM-Effekt im Jahr 2014 – im Juli 2015 im einstelligen Wachstumsbereich.

70 Jahre TAP Portugal

Am 14. März 1945 gründet Portugals Staatssekretär für zivile Luftfahrt das Unternehmen Transportes Aéreos Portugueses. Die TAP ist geboren. Zu Beginn besteht die Flotte aus zwei 21-sitzigen Douglas-DC-3-Maschinen. Die erste reguläre Strecke verbindet ab 1946 Lissabon mit Madrid. In den 50er-Jahren wird TAP erstmals privatisiert und steuert neu Brasilien an. Nach der Revolution vom 24. April 1974 wird die TAP verstaatlicht und in TAP Air Portugal umbenannt. 2015 bedient TAP Portugal 84 Destinationen in 35 Ländern, die Flotte umfasst 77 Flugzeuge.

LEGAL MATTERS

DR. PETER KREPPER, ANWALT UND MEDIATOR

Die Reisegarantie als fragwürdige Zwangsversicherung

Für Pauschalreisen schreibt das Gesetz dem Reisebüro das Absichern der Kundengelder vor (PauRG 18). Auch wenn von den ca. CHF 12–15 Mia. Umsatz im Tourismus nur ein Teil auf Pauschalreisen fällt, geht es damit um viel Geld. Die derzeit drei «Versicherer» hierzulande interessiert dabei die statistische Gewinnmarge dieses ihnen gesetzlich zugespielten Massengeschäfts. Kein Wunder streben sie neuerdings auch noch nach der Strafbarkeit der sogenannten B-Reisebüros, die sich diesem Business zu ihren Lasten nicht unterordnen. Da auch Staatsanwälte und Gerichte nicht gratis arbei-



ten, ginge eine solche Gesetzesänderung letztlich zu Lasten der Steuerzahlenden. Dass der Branchenverband SRV dies offiziell auf seine Fahnen schreibt und damit auch aktiv die Kriminalisierung von Branchen-Mitgliedern betreibt, ist nur eine Ungereimtheit rund um die sogenannte Reisegarantie.

Das Geschäft mit der Kundengeldabsicherung kostet die Kunden Geld. Das PauRG verlangt zwar bei diversen Kosten der Reise Transparenz, nicht aber bei der Reisegarantie. Sie stellt im Grunde genommen eine Art Zwangsversicherung dar, die im Übrigen auch die Konsumenten von Nichtpauschalreisen letztendlich ohne jeden

Nutzen für sie selbst im bezahlten Reisesepre mit berappen müssen. Besonders fragwürdig erscheint es, wenn ein deutscher Anbieter mit Online-Sitz in der Schweiz das hiesige Absicherungssystem belastet, derweil Schweizer Kunden dieses Konkursiten nicht vom deutschen Sicherungsschein profitieren. So viel zum Konsumentenschutz. Das Reisebüro als Versicherungsnehmer wird durch die Reisegarantie auch nicht wirklich unterstützt. Dem Ansehen der Branche kann ein spektakulärer Konkursfall schaden und trifft Kunden hart (während der Reisepreis keine Existenz gefährdet). Sobald aber ein Versicherungsfall eintritt, beendet der Versicherer die Deckung der künftigen Kundengelder; und versetzt seinem Kunden, dem versicherten Reisebüro, den Todesstoss, indem er die Reservationssysteme blockieren lässt und eine Sanierung so verunmöglicht.

Wem also dient die Reisegarantie? Wenig jedenfalls dem Reisebüro. Besonders krass traf es einen schwankenden TO, der sämtliche Verpflichtungen gegenüber den Kunden durch eine kostspielige Neugründung mit privatem Geld erfüllte; das Handelsgericht liess ihn wissen, dass der Versicherer für die versicherten Kundengelder nicht aufkommen müsse, da wohl die Kundschaft, nicht aber deren – fehlendes – Kundengeld und seine Deckung auf das neue Unternehmen übergegangen sei. Dass der betroffene Versicherer sich gegen die Deckung zudem damit zur Wehr setzte, dass sein Geschäftsführer für das gegebene Zahlungsverprechen gar nicht zeichnungsberechtigt gewesen sei, war bei dieser Henkersmahlzeit noch ein besonders bitteres Dessert.

Bei Fragen zum Reiserecht: pk@ksup.ch