

## Pakt mit der Kleinsten

Die Lufthansa bekommt neue Konkurrenz: British Airways will innerdeutsche Flüge anbieten.

**L**ufthansa-Chef Jürgen Weber beruhigte seinen Aufsichtsrat: Er habe ein Anrecht erworben, zur Hälfte bei Aero Lloyd einzusteigen. Damit sei die Gefahr gebannt, daß British Airways sich bei der Frankfurter Charter-Gesellschaft einkaufe und so auf den deutschen Markt vordringe.

Die Lufthansa-Aufseher stimmten Weber zu. Die zehn Millionen Mark, die das Vorkaufsrecht kostete, schienen ihnen gut angelegt.

Doch sie hatten sich getäuscht. Einen Tag nach der Lufthansa-Aufsichtsratsitzung gaben die Briten bekannt, daß sie einen anderen Partner gefunden hatten: die Delta Air aus Friedrichshafen.

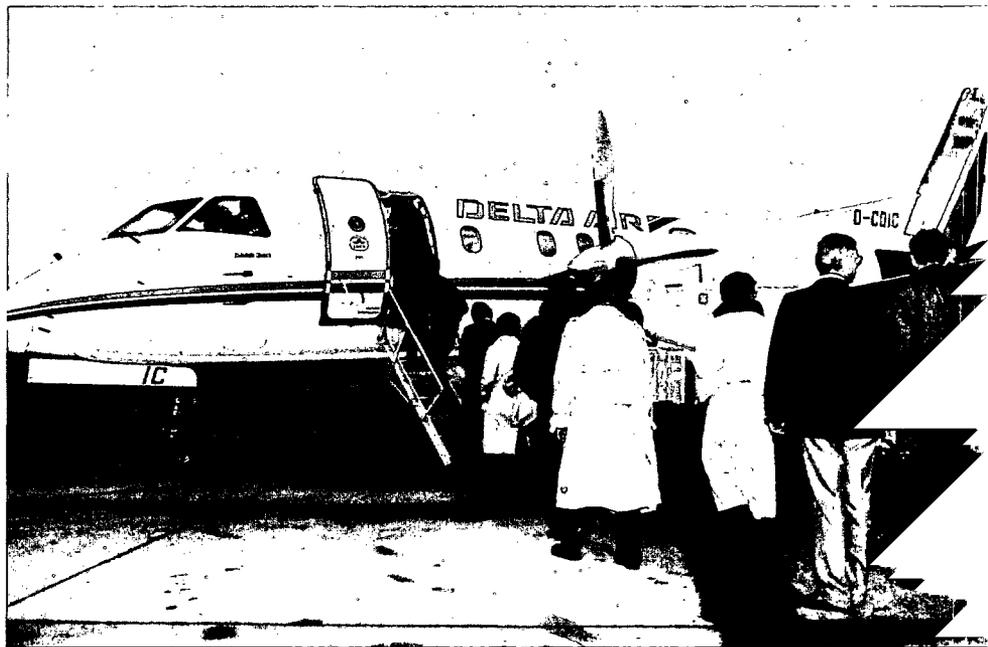
Deren Anteilseigner, die Basler Crossair (40 Prozent) und der Essener Krupp-Abkömmling Friedrich von Bohlen und Halbach (59 Prozent), wollen das kleine Flugunternehmen vom Bodensee für 30 Millionen Mark an British Airways (BA) verkaufen. Gleich danach soll Delta in Deutsche BA umbenannt werden.

Den Einstieg der Briten bei der süd-deutschen Regionalgesellschaft vermittelte der Münchner Anwalt Rudolf Nörr. In dessen Sozietät sitzt auch der frühere Bundesverkehrsminister und heutige Lufthansa-Aufsichtsrat Friedrich Zimmermann. Der verriet jedoch kein Wort von den Plänen der Briten.

British Airways, die größte europäische Fluggesellschaft, hat nun in der Bundesrepublik eine Startbasis, von der sie gegen die Lufthansa anfliegen kann. Bis zum Jahresende soll die Friedrichshafener Linie, die zur Zeit mit neun 33sitzigen Turboprop-Maschinen knapp zwei Dutzend Strecken bedient, sieben Boeing-Jets in Dienst stellen.

Die modernen Düsenmaschinen sollen vorrangig auf Routen eingesetzt werden, die bisher nur von Lufthansa befliegen wurden. Die Briten, so der zukünftige Geschäftsführer der neuen Linie, Richard Heideker, wollen ein nationales und internationales Streckennetz aufbauen, „das dem deutschen Kunden eine echte Alternative bietet“.

Auf einen Preiskampf mit der Lufthansa werden die Briten sich nicht einlassen. Sie setzen auf besseren Service und mehr Komfort. Eine Einflugschneise ins Lufthansa-Land haben die British-Airways-Manager seit längerem gesucht. Bereits Anfang vergangenen Jahres gründeten sie gemeinsam mit der Commerzbank,



Delta-Flugbetrieb: „Dem deutschen Kunden eine Alternative“

der Berliner Bank und der Bayerischen Vereinsbank die „Deutsche BA Luftfahrtunternehmen GmbH“ mit Sitz in Berlin.

Die neue Gesellschaft mit deutscher Kapitalmehrheit (Bankenanteil: 51 Prozent) sollte den Briten vor allem ermöglichen, künftig weiter von Berlin aus deutsche Städte anzufliegen. Aus diesem Geschäft müssen sich die ausländischen Fluggesellschaften zurückziehen, seit der Viermächtestatus der Stadt erlosch. Verkehrsrechte für Inlandflüge werden jetzt nur noch an Firmen vergeben, die sich überwiegend in deutschem Eigentum befinden.

Die British-Airways-Manager hatten daher vor, ihre Berliner Aktivitäten auf die neue Gesellschaft zu übertragen. Die etwa 700 deutschen Mitarbeiter hingegen sollten nur zu wesentlich schlechteren Bedingungen in die neue Firma übernommen werden.

Doch die Gewerkschaft ÖTV legte sich quer. Nach monatelangen Verhandlungen mußten die BA-Manager einsehen, daß sie so nicht weiterkamen.

Auch der Versuch, einen Partner für den deutschen Markt zu finden, glückte nicht. Die Kölner Chartergesellschaft Germania zuckte nach vielversprechenden Gesprächen zurück.

Die Anteilseigner der Aero Lloyd scheuten sich ebenfalls, den Briten die Tür zum deutschen Markt zu öffnen. Das millionenschwere Beteiligungsangebot der Lufthansa erleichterte ihnen die Entscheidung.

So blieb den BA-Managern schließlich nur noch eine Wahl: Entweder sie geben auf, oder sie kaufen sich mit Delta Air bei einer der kleinsten Gesellschaften aus deutschen Landen ein.

Für die Regionallinie vom Bodensee sprachen überdies gute Gründe. Die beinahe 200 Delta-Mitarbeiter verzichteten bisher auf deutsche Eigenarten wie einen Betriebsrat und Tarifverträge mit den Gewerkschaften. Die Personalkosten sind besonders niedrig.

Die BA-Manager glauben, daß sie mit der neuen Firma eine gute Startposition haben. Anders als die früheren Herausforderer der Lufthansa, German Wings und Aero Lloyd, verfügt die britische Muttergesellschaft über genügend finanzielle Mittel, um Anfangsverluste auszugleichen. Zudem bietet das weltweite Vertriebssystem von British Airways einen entscheidenden Verkaufsvorteil.

Ob das reicht, ist nicht sicher. Das Unternehmen hat weder Erfahrung im Jet-Betrieb noch einen festen Standort auf einem deutschen Großflughafen.

Das wollen die Briten allerdings ändern. Ihr deutscher Statthalter Heideker will vor allem von Berlin und von München-Erding aus ein Streckennetz aufziehen. In Berlin spekuliert Heideker auf Startrechte von British Airways, in München sind ohnehin noch genügend Start- und Landezeiten frei.

Eines haben die Briten jetzt schon erreicht: Sie haben bei der Lufthansa heftiges Nachdenken ausgelöst. Die Männer um Weber suchen nach Konzepten, mit denen sie die Eindringlinge wirkungsvoll abfangen können.

Erste feine Nuancen des beginnenden Wettbewerbs wurden vergangene Woche in Anzeigen der Lufthansa für ihre Langstreckenflüge deutlich. Die Schlagzeile „Die neue deutsche Linie“ ähnelte auffällig dem Slogan der Briten: „Die neue Linie im Land“.