

## A schöne Sach'

**Mit der Bewerbung um die Olympischen Winterspiele von 1992 riskiert das Berchtesgadener Land, wie Olympia-Gegner befürchten, den „Ruin“ der Bergwelt.**

Im südöstlichsten Winkel der Bundesrepublik ist die Umwelt noch halbwegs intakt: Die Gebirgsidylle am Königssee ist von Motorbooten und Uferstraßen bislang verschont geblieben, zum mächtigen Watzmann-Massiv im Hintergrund führt noch immer keine Seilbahn hinauf.

Der 21 000 Hektar große Alpen-Nationalpark von Berchtesgaden schützt Bayerns letzte Zirbelkiefern ebenso wie die Felsmonumente des „Steinernen Meeres“ und ein paar Rudel Steinwild. Stellenweise scheint in der beschaulichen Bergregion noch immer das Wort des Heimatdichters Ludwig Ganghofer zu gelten: „Wen der Herrgott liebhat, den läßt er fallen in dieses herrliche Land.“

Den Segen der Natur, kein Wunder, betrachten die einheimischen Landräte und Bürgermeister, Hoteliers und Touristikmanager seit Jahrzehnten als ein „Kapital“, das für immerwährenden Aufschwung des Fremdenverkehrs sorgen soll – gerade so, als wäre die Idylle nie kaputtzukriegen.

Nicht genug, daß die Region als traditionelle Sommerfrische schon fast drei Millionen Übernachtungen im Jahr registriert, daß Abertausende in die Kitzlädern am Königssee und zu Adolf Hitlers Berghof auf den Obersalzberg strömen – Berchtesgaden will nun partout auch als Wintersportzentrum in aller Welt berühmt werden: Die Gemeinde bewirbt sich im Verein mit Bad Reichenhall und einigen anderen Orten des oberbayrischen Chiemgaus um die Austragung der Olympischen Winterspiele 1992.

Offiziell ist die Kandidatur seit November. Das Nationale Olympische Komitee der Bundesrepublik zog das von Berchtesgaden angeführte Kommunen-Kollektiv dem Rivalen Garmisch-Partenkirchen vor, der schon einmal, 1936, die Ehre hatte. Berchtesgadens Bürgermeister Anton Plenk freut sich: „Des is' a schöne Sach'.“

Zwar wird sich erst 1986, wenn das Internationale Olympische Komitee (IOC) seine Entscheidung trifft, herausstellen, ob die Oberbayern auch gegen die Konkurrenz aus Schweden, Norwegen, Frankreich, Italien, Bulgarien und der Sowjet-Union bestehen können. Doch im Berchtesgadener Land befanden sich Gegner und Befürworter der Olympia-Kandidatur schon jetzt so heftig, daß sogar Gerichte bemüht werden müssen – beispielsweise in der Frage, ob die Gegner Informationsstände aufstellen dürfen oder nicht.

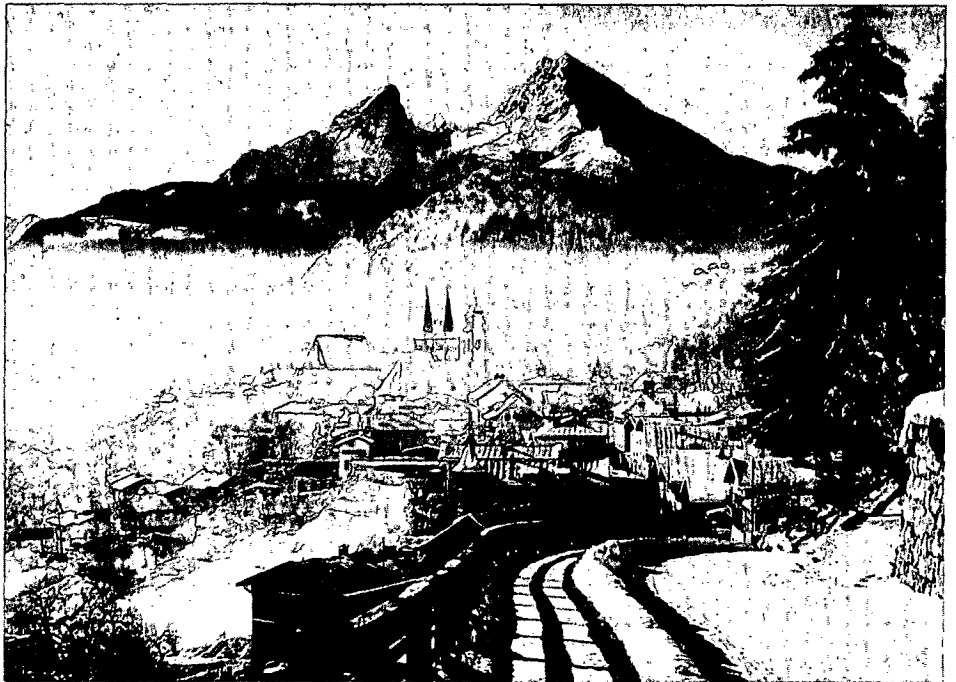
Vorreiter der Olympia-Idee ist Berchtesgadens Kurdirektor Michael Dyckerhoff. Der Touristikmanager, der die olympischen Ringe gern mit Laserstrahlen auf den Watzmann projizieren würde, wenn's 1992 klappt, glaubt „die weitestgrößte Mehrheit der Bevölkerung im Rücken“ zu haben.

Das gleiche behaupten freilich die in Bürgerinitiativen organisierten Spiele-Gegner von sich – und sie haben womöglich recht. Jedenfalls stimmten Anfang dieses Monats in Bad Reichenhall bei einer Umfrage der örtlichen Initiative über 71 Prozent der Befragten gegen den Ringe-Reigen; an dem Votum beteiligten sich über die Hälfte der wahlberechtigten Reichenhaller, mehr als bei der letzten Oberbürgermeister-Wahl.

Schon vor eineinhalb Jahren hatten sich bei einer vergleichbaren Umfrage im

Auch was noch hergerichtet werden müßte, etwa ein auf 40 Millionen Mark veranschlagtes Eisstadion in Bad Reichenhall oder zusätzliche alpine Pisten am Jenner, muß bei naturschonender Gestaltung keineswegs die ganze Gegend ruinieren. Und Inzells Bürgermeister Ludwig Schwabl mag sogar recht haben mit der Behauptung: „Wir machen seit 15 Jahren olympische Generalproben.“

Zu befürchten steht aber, daß die Olympia-Premiere samt touristischem Folgedruck, Zersiedelung und sozialem Strukturwandel den idyllischen Winkel umkrepeln wird: Wenn die Region, in der die Winterurlauber bislang gerade 20 Prozent der Erholungsuchenden ausmachen, wirklich zu dem von Kurdirektor Dyckerhoff angestrebten „Vierjahreszeitenland“ wird, könnte, so die Olympia-



**Olympia-Bewerber Berchtesgaden: Laserstrahlen auf den Watzmann?**

Berchtesgadener Land 55 Prozent der konsultierten Bürger gegen die Olympia-Bewerbung ausgesprochen und ihr Votum mit geharnischten Protestbriefen unterstrichen. „Das Berchtesgadener Land“, hieß es beispielsweise, „wird wegen 14 Tagen zum Jahrmarkt umgewandelt.“

Solcher Protest mag polemisch klingen angesichts der Tatsache, daß Olympische Winterspiele in den Berggemeinden, anders als es etwa in Sarajevo der Fall war, keinen sonderlichen baulichen Aufwand erfordern. So verfügt Reit im Winkel über brauchbare Sprungschanzen und ausreichend Loipen-Gelände, am Königssee gibt es Eiskanäle fürs Rodeln und Bobfahren, Inzell präsentiert sein Bundesleistungszentrum für den Eisschnelllauf, in Siegsdorf könnte eine vorhandene Ferienwohnanlage in ein olympisches Dorf umfunktioniert werden.

Gegner, der „sanfte“ Tourismus in einen „aggressiven“ umschlagen.

Dann bleiben, meint Peter Karger, Studienrat und Sprecher der Berchtesgadener Bürgerinitiative, auf Dauer die „zufriedenen Langzeiturlauber“ aus, die „eine Art zweite Heimat suchen“ und „keinen olympischen Ramschladen“ wollen. Nicht wenige Bürger im Berchtesgadener Land fragen sich auch, ob nicht „einige wenige den großen Reibach“ machen, während „der große Rest auf Jahrzehnte die Zeche begleichen“ müsse, etwa aufgrund „untragbarer Lebenshaltungskosten“ und „enormer Mietpreiserhöhungen“.

Womöglich aber sind bis 1992 alle Olympia-Debatten gegenstandslos – sei es, daß die IOC-Funktionäre vom Berchtesgadener Land nichts halten, sei es aus einem ganz anderen Grund: Wenn das anhaltende Waldsterben auch die bayri-



**Berchtesgadener Bürgermeister Plenk (r.)\***  
Bevölkerung im Rücken?

schen Gebirgswälder ruiniert, könnten, so befürchtet der Bund Naturschutz (BN) in Bayern, Hangerosionen und Vermurungen „die Bewohnbarkeit ganzer Alpentäler in Frage stellen“.

Es sei, äußerte deshalb schon ein BN-Sprecher, „gar nicht mehr so sicher“, ob 1992 in den Alpen noch Olympische Spiele veranstaltet werden können.

## LUFTHANSA

### Mit 55 von Bord

**Flugkapitäne haben die Lufthansa verklagt, weil sie zu früh aufs Altenteil gesetzt wurden.**

Für Flugkapitän Ulrich Reifenstein, 58, ging es bei der Lufthansa steil nach oben. Der Pilot startete 1961 mit der zweimotorigen Propellermaschine vom Typ Convair Metropolitan, steuerte danach die Düsenjets Boeing 727 und 707 und stieg nach erfolgreicher Umschulung mit 52 Jahren auf das Großraumflugzeug DC-10 um.

Seit einem Jahr sitzt Reifenstein nur noch im Cockpit einer altmodischen Turboprop vom Typ Beachcraft 99. Der Kapitän aus Kronberg im Taunus transportiert nachts anderthalb Tonnen Zeitungen von Frankfurt nach London und die gleiche Menge englischer Newspapers zurück. Im Sommer bringt er mit dem 15sitzigen Flieger auch manchmal Urlauber von München auf die Insel Elba, „so wie ich es gerade brauche“.

Kapitän Reifenstein muß mindestens zwanzig Stunden im Jahr in der Luft sein, um seine Lizenz zu behalten. Denn der Pilot, der sich durch Marathonläufe fithält, will wieder Linienjets der LH

\* Mit dem Bürgermeister von Garmisch-Partenkirchen, Neidlinger, und dem Chiemgau-Landrat Schmucker.

fliegen. Ob er es darf, ist in der Schwebe.

Vor dem Landesarbeitsgericht (LAG) Frankfurt läuft derzeit ein Prozeß, in dem Reifenstein gegen das Luftfahrtunternehmen auf Weiterbeschäftigung als Kapitän klagt. Das Verfahren richtet sich gegen eine umstrittene Neuregelung der Lufthansa, entgegen langjähriger Übung die Arbeitsverträge mit dem Bordpersonal über das 55. Lebensjahr hinaus grundsätzlich nicht zu verlängern.

Gegen diese Entscheidung, die ganz im Trend vielseitiger Bestrebungen zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit liegt, hat auch schon ein Kapitän in Hamburg Klage erhoben. Und die Zahl der Betroffenen bei der Lufthansa wächst von Jahr zu Jahr: 1990 werden insgesamt 53 Piloten mit 55 Jahren aufhören müssen, auch wenn sie weiterhin tauglich sind und weiter fliegen wollen.

Der Prozeß wird womöglich auch zu klären helfen, ob es so etwas wie ein Recht auf Arbeit im Alter gibt. In der ersten Verhandlung vor dem LAG Frankfurt deutete der Vorsitzende Richter Hanns Eberhard Schäcker am Mittwoch letzter Woche an, daß „Revision zum Bundesarbeitsgericht zugelassen“ werden sollte – wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sache.

Andererseits hat der Umgang mit dem älteren Personal bei der Lufthansa seine Eigenheiten. Während andere Unternehmen ihren Arbeitnehmern die Wahl lassen, ob sie bei reduzierten Bezügen früher aufhören wollen, haben es laut tarifvertraglicher Regelung die LH-Chefs in der Hand, nach ihrem Ermessen Piloten bis zum gesetzlich festgelegten Höchstalter von 60 Jahren weiter zu beschäftigen oder sie bei Zahlung eines Übergangsgeldes zu entlassen.

Die Sondervereinbarung brachte lange keine Probleme. Die Verträge mit dem fliegenden Personal wurden von der LH-Führung auf Wunsch stets verlängert. Als Kapitän Reifenstein jedoch 1981 um Weiterbeschäftigung bat, erhielt er eine Abfuhr. Wegen der verschlechterten wirtschaftlichen Lage, so teilte ihm LH-Vorstandsmitglied Werner Utter mit, habe der Vorstand „entschieden, daß ab sofort für über 55-jähriges Bordpersonal keine Vertragsverlängerungen mehr möglich sind“. Die Führungsspitze sei „zuversichtlich, daß es uns mit dieser und anderen Entscheidungen gelingen wird, die Lufthansa wieder auf Erfolgskurs bringen zu können“.

Der Beschluß, der nicht einstimmig gefaßt wurde, weckt Zweifel, ob die Lufthansa nicht am falschen Ende spart. Durch die Verlängerungssperre, so Reifensteins Anwalt Peter Kehrberger, trete

„gerade eine wirtschaftliche Verschlechterung“ ein: Die Lufthansa lasse „höchstqualifiziertes Personal“ gehen, bei dem die „Ausbildungskosten weitgehend amortisiert“ sind.

Die ausscheidenden Kapitäne, rechnet Kehrberger vor, „müßten durch neu auszubildende Nachrücker ersetzt werden, deren Ausbildung ungleich teurer wäre als die der alten“. Auch das Argument, es würden neue Arbeitsplätze geschaffen, zieht nach Ansicht der Kläger nicht. Vorstandsmitglied Utter selbst hatte die Verlängerungssperre mit „Personalüberhängen“ im Nachwuchsbereich begründet. Rechtsanwalt Kehrberger: „Weil die Planung nicht gestimmt hat, sollen die Älteren jetzt früher gehen.“

Die Lufthansa verzichtet womöglich auf ihre besten Flieger. Untersuchungen in den USA jedenfalls haben ergeben, daß die Flugsicherheit bei gesunden Piloten über 60 eher gewährleistet ist als bei jüngeren. Die amerikanischen Luft- und Raumfahrtbehörden haben daher das Alterslimit von 60 Jahren aufgehoben. Und die Swissair setzte Anfang 1983 die Beschäftigungsgrenze für ihre Piloten von 55 auf mindestens 58 Jahre herauf.

Auch Arbeitsrechtler greifen die vorgezogene Ruhestandsregelung der Lufthansa an. Das Unternehmen, stellt der Frankfurter Professor Manfred Wolf in einem Gutachten fest, habe seine „Fürsorgepflicht“ verletzt. Kapitän Reifenstein hätte aufgrund „betrieblicher Übung“ weiterbeschäftigt werden müssen.

Die Luftfahrtgesellschaft will ihre harte Linie gleichwohl weiterverfolgen. Vor dem Landesarbeitsgericht Frankfurt erklärte LH-Rechtsanwalt Wolfgang Hacker letzte Woche, es sei „besser, den Nachrückenden eine Chance zu Lasten der Älteren zu geben“.



**Flugkapitän Reifenstein**  
Verzicht auf beste Flieger?