

Fabrikanten Arend Oetker aus Bad Schwartau, den Ehemann von Otto Wolffs Tochter Claudia, in den PWH-Aufsichtsrat.

Wenn Rohwedder nun doch aufsteckt, will Wolff das ärgerliche Tauziehen um die Weserhütte schnell beenden. Er weiß auch wie: Er selbst möchte den Hoesch-Anteil kaufen. Potente Geldgeber weiß er hinter sich – die Freunde von der Deutschen Bank.

FLUGVERKEHR

Sehr peinlich

Die Konkurrenz möchte im europäischen Verkehr billiger fliegen, Lufthansa reagiert gereizt.

Nichts scheint die führenden Männer der Deutschen Lufthansa (LH) mehr zu erregen als die Aussicht auf sinkende Preise im europäischen Flugverkehr. Wer solche Hoffnungen nähre, meint Karl W. Ambrosius, LH-Verkaufsdirektor in Köln, der betreibe „eine publikumswirksame Effekthascherei“.

Gemeint sind diesmal die Regierungen Großbritanniens und der Niederlande. Die nämlich haben ihren nationalen Fluglinien gestattet, zum billigen Sondertarif von 49 Pfund (185 Mark) zwischen London und Amsterdam zu fliegen. Bislang war der günstigste Tarif 132 Pfund.

Die Lufthansa-Manager reagierten schnell – zu schnell, wie sich bald darauf zeigte.

Kaum hatten British Airways (BA), British Caledonian, Air UK und die niederländische KLM die Preissenkung verkündet, streute die Lufthansa ein Hintergrund-Papier zur „vertraulichen Information“ aus. Mit der Tarifenkung solle, hieß es da, „die Öffentlichkeit für dumm verkauft werden“.

Just diesen Vorwurf muß sich nun die Lufthansa gefallen lassen. Sie hat mit falschen Zahlen operiert.

Der Billigtarif London-Amsterdam (Meilenpreis: 0,24 Pfund), so ein LH-Sprecher, sei reine „Augenwischerei“. Deshalb legte die Lufthansa ihrer „Hintergrund-Information“ ein Tabellenwerk bei, das beweisen sollte, wie günstig die Tarife der Lufthansa seien, wenn die Preise pro geflogener nautischer Meile (1,85 Kilometer) verglichen würden.

Die Konkurrenz rechnete nach und kam zu erstaunlichen Ergebnissen. Die Lufthansa hatte für alle Entfernungen „unglaublich hohe Meilenzahlen“ (so ein Insider) zugrunde gelegt. Das heißt: Für so weite Strecken sehen die hohen LH-Preise pro Meile sehr niedrig aus.

Doch so weit sind die tatsächlich geflogenen Strecken gar nicht. Für die Route London-München beispielsweise gab die Lufthansa 696 nautische Meilen an. Das offizielle Handbuch – das Iata Distance Manual – aber nennt als die kürzeste



LH-Verkaufschef Ambrosius
Die Konkurrenz rechnete nach

Wir wollen, daß Sie preisgünstiger fliegen.

Wir kennen die Wünsche unserer Fluggäste: Viele würden gerne mehr fliegen, aber weniger dafür bezahlen.
Wir meinen, in einem Land, in dem es die freie Marktwirtschaft gibt, sollte man nach deren Gesetzmäßigkeiten handeln. Deshalb haben wir am 17. August 1984 beim Bundesverkehrsministerium in Bonn den „Sparlöwen-Tarif“ beantragt:

Frankfurt-London-Frankfurt DM 340,-

Dies wäre der günstigste Tarif auf dieser Strecke. Ab 1. Oktober 1984. Ein fairer, gut kalkulierter Preis, der einen Flug von Europa nach Europa nicht an den Kosten scheitern läßt, vorausgesetzt, er wird uns genehmigt. Und darauf haben wir leider keinen Einfluß.

British Caledonian Airways
Rolfmarkt 23, 6000 Frankfurt/Main, 069-2903 71

We never forget you have a choice.

British Caledonian

British-Caledonian-Anzeige
Billigtarif durch Wettbewerb

mögliche Entfernung nur 510 Meilen. Weil die kürzeste Strecke häufig nicht geflogen werden kann, rechnen die Fluggesellschaften zwar üblicherweise mit einem realistischen Durchschnittswert, aber auch der liegt nach britischen Angaben bei nur 545 Meilen.

Daraus ergibt sich beim von der Lufthansa zu niedrig angegebenen Normaltarif ein Preis von 0,42 Pfund pro geflogener Meile. Nach der LH-Rechnung – mit falschen Entfernungen und Preisen – waren es nur 0,33 Pfund. Als Flieg & Spar-Tarif gaben die Lufthanseaten 559 Mark an. Der tatsächliche Preis beträgt 631 Mark. Ähnlich kraß verrechneten

sich die Lufthansa-Leute auch bei anderen Strecken.

Als besonders schweren Fehler muß sich die Lufthansa ankreiden lassen, daß sie die Kurzstrecke London-Amsterdam mit weit längeren Strecken verglich. Gerade solche Vergleiche hatten die Deutschen früher stets als unzulässig zurückgewiesen. Denn bei kurzen Strecken schlugen die fixen Kosten wie etwa Start- und Landegebühren besonders stark auf den Meilenpreis durch.

„Die Zahlen stimmen nicht“, gab ein LH-Sprecher auf Befragen schließlich zu. „Da sind sehr blöde Fehler drin. Es ist uns sehr peinlich.“

Zu erklären sind solche Fehlleistungen wohl nur aus der Angst, das „restriktive System von Pool-Abkommen“ (British-Caledonian-Chef Sir Adam Thomson) könnte ins Wanken kommen.

Nach diesem System kungeln die nationalen Fluggesellschaften – die im Pool auf einer Strecke zwischen zwei Ländern fliegen und bei den Einnahmen halbe halbe machen – untereinander die Tarife aus. Das Kartell bescherte Europas Flugreisenden bisher besonders hohe Preise.

Vor allem die Briten wollen nun dafür sorgen, daß Fliegen in Europa billiger wird. „Auf den Haupttrouten sollten mehr Airlines zugelassen werden“, fordert Thomson. Das führe zu mehr Wettbewerb und niedrigeren Flugpreisen.

Für die Briten ist denn auch die Über-einkunft mit den Niederländern, die Route London-Amsterdam billiger anzubieten, erst der Anfang. Daß sie es ernst meinen, beweisen Sie auch auf Flügen von England in die Bundesrepublik und zurück: Vom 1. Oktober an gilt ein Sondertarif, der rund 67 Prozent unter dem üblichen Economy-Preis liegt.

Auch LH-Konkurrent British Caledonian kennt „die Wünsche unserer Fluggäste“. Die Briten haben beim Bonner Verkehrsministerium einen „Sparlöwen-Tarif“ von Frankfurt nach London und zurück beantragt: 340 Mark soll der Trip kosten.

Die Lufthansa dagegen bietet von Deutschland aus wie bisher nur den teureren Flieg & Spar-Preis (496 Mark). Warum das so sein muß, möchte die Lufthansa in klarem Deutsch offenbar nicht mitteilen. „Wir meinen“, sagt LH-Sprecher Helmut Kaulich, „es hat keinen Sinn, mit einem neuen Tarif die Verunsicherung der Fluggäste weiterzutreiben.“

Die Billigpreise der Briten nach Holland seien ohnehin nur ein „Fülltarif... für eine eng limitierte Anzahl von Reisenden“, wie LH-Verkaufsdirektor Ambrosius meint. Doch auch da liegt die Lufthansa schief.

Allein British Caledonian nämlich bietet 30 bis 40 Plätze pro Flug ohne jede Einschränkung zum Billigtarif – pro Woche immerhin je 250 in beiden Richtungen. Bei der BA sind es gar 500, bei KLM noch einmal ebenso viele.