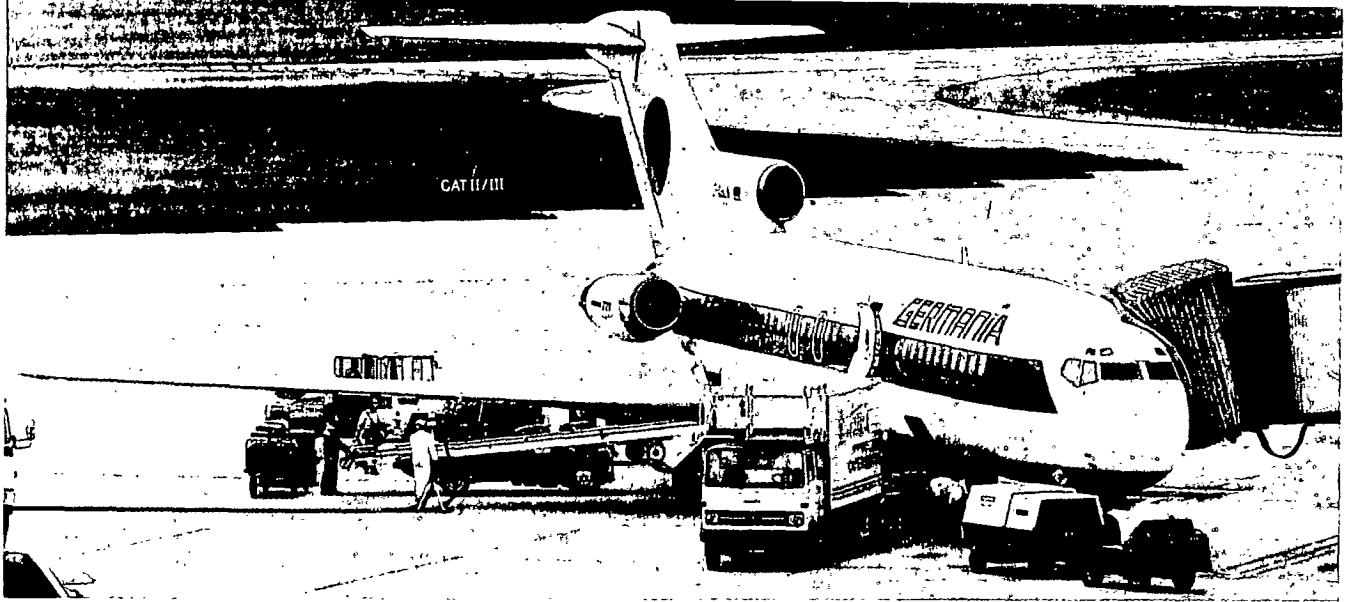




Germania-Jet auf dem Köln-Bonner Flughafen: Rückflugticket Hamburg-München für 385 Mark?

FLUGVERKEHR

Appetit auf Rosinen

Die Charterfluggesellschaft Germania will der Lufthansa Konkurrenz machen. Das Kölner Unternehmen plant Linienflüge zum Billigtarif.

Über Hinrich Bischoff, den Inhaber der Kölner Charterfluggesellschaft Germania, erzählt man sich in der Branche manch wunderliche Geschichte. Auf einem Flug nach Fernost etwa soll der als Finanzkünstler geltende Manager einen neben ihm sitzenden Scheich derart beeindruckt haben, daß dieser ihn noch vor der Landung als Berater engagierte.

Einen Antiquitätenhändler in Berlin soll Bischoff, der auch Mitglied einer Berliner Anwaltskanzlei ist, solange beschwatzt haben, bis der ihm ein altes Bild zum halben Preis verkaufte. Tatsächlich soll der Wert des Gemäldes um ein Vielfaches über dem von Bischoff bezahlten Preis gelegen haben.

Windungsreich ist die Karriere des Hinrich Bischoff als Luftfahrtmanager. 1979 kündigte er seinen Geschäftsführer-Job bei der Hapag-Lloyd Flug. Bischoff stieg bei der Charterfluggesellschaft SAT ein und hatte Erfolg. Die SAT, die damals drei Düsenflugzeuge des Typs Caravelle besaß, gedieh zu einem gutverdienenden Unternehmen.

Im vergangenen Jahr firmierte Bischoff die SAT, die inzwischen mit zwei Boeing-727-Jets Urlauber der Touristik-Firmen TUI und Neckermann in den Süden fliegt, in Germania Fluggesellschaft um.

Kürzlich heckte Bischoff („Ich habe viel Zeit“) wieder etwas Neues aus. Der Germania-Chef will der Lufthansa Kon-

kurrenz machen. Vom nächsten Winter an soll seine Germania Linienflüge zwischen Hamburg und München sowie zwischen Hamburg und London-Gatwick anbieten.

Um das Publikum von der Lufthansa wegzulocken, sollen die Preise der Germania erheblich unter den Lufthansa-Tarifen liegen. Ein Rückflugticket Hamburg-München will Bischoff für nur 385 Mark anbieten. Die Lufthansa verlangt für die gleiche Strecke in der Economy-Class als Normaltarif 698 Mark.

Noch drastischer ist der Preisunterschied auf der Strecke Hamburg-London. Die Lufthansa berechnet für ein gewöhnliches Rückflugticket von Hamburg in die britische Hauptstadt 979 Mark. Bei der Germania soll der Flug nur 320 Mark kosten. Das ist sogar noch 68 Mark billiger als der Lufthansa Super Flieg-&-Spar-Tarif, der für ganz bestimmte Flüge und bei zweiwöchiger Vorausbuchung gilt.

Es hat natürlich einen Grund, daß Bischoff nur die Strecken Hamburg-München und Hamburg-London bedienen will. Diese Routen gelten, vor allem frühmorgens und abends, als sogenannte Rosinenstrecken: Die Maschinen sind meist gut gebucht, die Luftfahrtunternehmen verdienen ordentlich dabei.

Die Idee, der Lufthansa auf ihren Monopol-Strecken Konkurrenz zu machen, hatten auch schon andere. Im vergangenen Sommer beantragte die Münchner Firma Air Flight ebenfalls eine Linienlizenz. Air Flight, die sich inzwischen German Wings nennt, will von München aus nach Frankfurt, Hamburg, Düsseldorf und Köln fliegen. Außerhalb der Bundesrepublik sollen Malaga, Lissabon, Paris, London und Zürich angesteuert werden. German Wings will nicht über den Preis, sondern über den

Komfort mit der Lufthansa konkurrieren. Die Firma, die vier Maschinen des Typs MD 87 von McDonnell Douglas einsetzen will, kündigte an, sie werde zum Preis des Lufthansa-Economy-Tarifs First-Class-Standard bieten.

Ob sich die Linienmaschinen der German Wings jemals in die Luft erheben, ist ebenso unsicher wie der Take-off der Germania. Beide Gesellschaften benötigen die Zustimmung des Bundesverkehrsministers – und der stellt sich bislang ganz breit vor die Deutsche Lufthansa.

Wie üblich haben die Verkehrsministerien nach dem Eingang des Bischoff-Antrags erst mal eine Stellungnahme der Lufthansa angefordert. Die Airline-Manager liefern in ihrem Brief haufenweise Argumente gegen eine Lizenzerteilung.

Die Lufthansa-Manager bezweifeln, daß die Germania genügend Ersatzmaschinen hat, um bei technischen Störungen den Flugplan einzuhalten. Offen sei zudem, ob zu den von der Germania gewünschten Zeiten auf dem stark belasteten Münchner Flughafen überhaupt noch zusätzliche An- und Abflüge möglich seien.

Die „Wirtschaftlichkeit“ der von der Germania beantragten Dienste scheint den Lufthansa-Managern „fraglich“. Das Unternehmen könne allenfalls dann kostendeckend fliegen, wenn seine Maschinen auf der Strecke Hamburg-München im Schnitt zu 60 Prozent ausgelastet wären. Auf der London-Route müßten sogar 80 Prozent der Sitze verkauft werden. Das aber können sich die Lufthansa-seaten gar nicht vorstellen.

Die Manager der Staatslinie ziehen daraus den Schluß, daß die Germania gar keinen dauerhaften Linienverkehr aufziehen wolle. Dem Neuling komme es

sommer dagegen hatte die Germania genug im Chartergeschäft zu tun. Original-Ton Lufthansa: „Die für den öffentlichen Verkehr erforderliche Kontinuität der Bedienung wäre demnach nicht gewährleistet.“

Im übrigen, argumentieren die Lufthansa-Manager, bediene die Bundeslinie die von der Germania beantragten Strecken bereits heute bestens. Weder die gegenwärtig angebotene Kapazität noch die Abflug- und Ankunftszeiten würden durch das Germania-Angebot verbessert.

Ob die Maschinen pünktlich fliegen, ob das gegenwärtige Angebot wirklich so gut ist – dies alles sind Gesichtspunkte, über die in einer Wettbewerbswirtschaft letztendlich der Kunde, bei der Wahl der Fluggesellschaft, befindet. Erst zum Schluß ihrer Stellungnahme ziehen die Lufthansa-Manager ein Argument hervor, das wirklich bedenkenswert ist.

„Die von Germania ausgewählte Strecke“, heißt es in ihrem Brief, dürfe „nicht isoliert von dem gesamten innerdeutschen Lufthansa-Angebot betrachtet werden“.

Tatsächlich ist der Lufthansa zugute zu halten, daß sie außer den Rosinenstrecken auch ertragsschwache, wenn nicht gar defizitäre Verbindungen abfliegt. Dazu zählen in der Bundesrepublik Strecken wie Frankfurt-Stuttgart, Frankfurt-Köln oder Frankfurt-Nürnberg. Darüber hinaus bietet die Lufthansa auf vielen Strecken nicht nur am Morgen oder am Abend, sondern auch in der weniger gefragten Mittagszeit eine Verbindung an.

Ob die Lufthansa aus ihrem breiten Linienangebot einen Monopolanspruch ableiten kann, ist unter Experten umstritten. Lange Zeit hat die Bonner Regierung, der gut 70 Prozent der Lufthansa-Aktien gehören, stets die Interessen ihrer Airline gebührend gesichert. In der letzten Zeit allerdings deuteten die Ministerialen eine Kursänderung an. Neben der Lufthansa erhielten kleinere Regionalflugunternehmen, wie etwa der Nürnberger Flugdienst oder die Regionalflug GmbH, eine Linienfluglizenz.

Germania-Chef Bischoff stützt seinen Antrag vor allem auf ein Urteil des Verwaltungsgerichts Köln aus dem Jahr 1972. Darin ging es um eine Klage der Charterfluggesellschaft Atlantis, die Linienflugrechte zwischen der Bundesrepublik und den USA beantragt hatte. Die Kölner Richter entschieden damals weitgehend zugunsten der Atlantis. Das Urteil hatte nur deshalb keine Folgen, weil die Atlantis kurz darauf den Flugbetrieb einstellte.

Danach sieht es bei Hinrich Bischoff gegenwärtig nicht aus. Der quirilige Luftfahrtunternehmer hat bei Boeing in Seattle drei neue Boeing 737 bestellt. Die erste wird im kommenden November geliefert.

„Bulletten“ an die Front

Frauen rücken verstärkt in die Reihen der Ordnungshüter ein – jetzt auch beim Bundesgrenzschutz. Nur die Bayern sträuben sich noch gegen bewaffnete Polizistinnen.

Die hochrangige Herrenrunde war entzückt, als hätte sie soeben ein leckeres Lachsparrfait verspeist. Selten zuvor hatte in der Konferenz der bundesdeutschen Innenminister ein Thema soviel Eintracht und Wohlgefallen verbreitet wie der Tagesordnungspunkt 14: „Frauen im Vollzugsdienst der Schutzpolizei“.

Die Minister, in den letzten Jahren meist von schrecklichen Vorkommnissen

schon auf „Frau Wachtmeister“.

Damit hat sich nun bei allen Innenministern eine Erkenntnis durchgesetzt, die Polizeipraktiker schon länger hatten: Frauen sind als Polizisten ebensogut, oftmals sogar besser als die Männer: „Nahezu ausnahmslos“, heißt es im AK-II-Erfahrungsbericht, hätten die Frauen eine „bessere Qualifikation“, zeigten „starkes berufliches Engagement“, „überdurchschnittliches Leistungsvermögen“ und „Durchsetzungswillen“. Die verlangten Fähigkeiten, weiß die Kölner Polizei-Vizepräsidentin Barbara Bludau-Krebs, sind „nicht an das Y-Chromosom gebunden“.

Anfängliche Zweifel an der Schlagkraft des schwachen Geschlechts sind inzwischen zerstreut. Polizistinnen, so



Polizistinnen beim Scharfschießen: „Nicht an das Y-Chromosom gebunden“

wie Geiselnahmen und Terroranschlägen heimgesucht, hatten einen Bericht ihres Arbeitskreises II (AK II – „Öffentliche Sicherheit und Ordnung“) vernommen, der die Erfahrungen einiger Bundesländer mit dem Einsatz weiblicher Schupos resümierte. Das Gesamtergebnis war, so der Niedersachse Wilfried Hasselmann, Vorsitzender der Innenministerkonferenz, „rundum positiv“.

Stimuliert von der netten Runde im April, hat nun auch Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann (CSU) beschlossen, bei der von ihm befehligten Bundespolizei, dem Bundesgrenzschutz (BGS), weibliche Verstärkung ins Glied rücken zu lassen. Anfang Oktober sollen die ersten 30 Frauen antreten.

Im Herbst werden auch Bremen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz mit der Ausbildung von rund hundert

der Bericht, reagieren in schwierigen Situationen mit mehr Einfühlungsvermögen und Geduld als Männer, zeigen auch „größeres Gesprächsgeschick“.

Inzwischen arbeiten rund 2000 Frauen bei der Schutzpolizei – zur einhelligen Begeisterung der verantwortlichen Herren. Bei einem Seminar über die „Integration von weiblichen Beamten“ rühmten Polizeiführer übereinstimmend „die universelle Verwendbarkeit der Frauen“. Niedersachsen bewertet seinen 1981 gestarteten Test als „überaus erfolgreich“, die Hessen vergeben die Note „hervorragend“.

Selbst die „Anwendung von Zwangsmitteln“, so lehren die Erfahrungsberichte, wird in kritischen Situationen durchaus „auch von Beamtinnen konsequent durchgeführt“. Selbstbewußt drängen die „Bulletten“, wie sie von Kollegen liebevoll-derb genannt werden,