



Concorde-Maschine der Air France: Statussymbol der Reichen und Einflussreichen

LUFTFAHRT

Think small

Nach dem Concorde-Absturz wächst die Angst der Topmanager vor einem Trip mit dem Überschalljet. Experten prophezeien: Den Herstellern kleiner Business-Jets steht nun ein Boom bevor.

Wenn Bertelsmann-Chef Thomas Middelhoff und seine Vorstandskollegen Mitte August aus dem Urlaub zurückkehren, steht ein wichtiger Termin in ihrem Kalender. Die Topmanager müssen entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel sie künftig ihr US-Imperium (Bertelsmann Music Group, Random House) besuchen wollen.

Bislang flogen die Bertelsmann-Bosse mit einem ihrer Business-Jets nach Paris oder London. Dort bestiegen sie die Concorde und landeten nur dreieinhalb Stunden später in New York. „Unsere beiden Maschinen vom Typ Falcon 50“, rechtfertigt Bertelsmann-Flottenchef Stefan Bierfischer den Zwischenstopp, „brauchen für die Strecke über acht Stunden.“

Doch seit am Dienstag vorletzter Woche eine voll besetzte Concorde bei Paris zerschellte und 114 Menschen in den Tod riss, sucht Bierfischer nach alternativen Transportmöglichkeiten. Auf einer ihrer nächsten Vorstandssitzungen sollen die Bertelsmann-Oberen klären, ob sie einen zusätzlichen superschnellen Langstreckenjet erwerben. „Solange die Unfallursache nicht eindeutig geklärt ist“, warnt Bierfischer, „kann ich unseren Vorständen kaum empfehlen, die Concorde weiter zu benutzen.“

Wie der Bertelsmann-Experte denken inzwischen viele Topmanager in der Bun-

desrepublik. Jahrzehntlang galt der elegante Vogel als Statussymbol der Reichen und Einflussreichen, ein Concorde-Ticket als Ausweis der eigenen Unentbehrlichkeit. DaimlerChrysler-Chef Jürgen Schrepp und seine Kollegen nutzten den Flieger regelmäßig für ihre Vorstandssitzungen in New York. Auch Allianz-Vorstand Herbert Hansmeyer oder SAP-Chef Hasso Plattner gehörten zu den Stammkunden.

Doch das könnte sich schon bald ändern. „Ich würde mich da jetzt nicht reinsetzen“, gesteht ein hoher DaimlerChrysler-Manager in Stuttgart. Noch deutlicher wird der deutsche Modeschöpfer Karl Lagerfeld. Die Concorde-Jets, meint er, „gehören allesamt ins Luftfahrtmuseum“.

Vielleicht erfüllt sich Lagerfelds Wunsch ja schneller als gedacht. Für die Fluggesellschaften Air France und British Airways (BA), die zusammen jetzt noch zwölf Maschinen betreiben, hat die Verunsicherung ihrer Kunden schon jetzt fatale Folgen. Vergangenen Donnerstag beschlossen die Franzosen, ihre fünf Concorde-Jets bis auf weiteres stillzulegen.

Auf der Startbahn in Paris fanden die Unfallermittler Teile einer Schutzplatte, die verhindern soll, dass Wasser oder Fremdkörper in die Turbinen geraten. Geplatze Reifenteile, so die Vermutung der Experten, könnten die Metallabweiser beschä-

Business-Flugzeuge – beliebte Modelle

► Challenger 604

Favorit von Telekom-Chef Ron Sommer, fliegt fast mit Schallgeschwindigkeit

► Falcon 50

Bertelsmann benutzt diese Maschinen der Firma Dassault

► Global Express

Bevorzugter Superjet von Milliardären und Filmstars, kostet bis zu 80 Millionen Mark



FOTOS: ACTION PRESS

dig und Teile davon die Tragflächentanks durchschlagen haben. Vergangenen Freitag entdeckten die Spezialisten noch ein weiteres 40 Zentimeter langes Metallstück, das nicht zu dem verunglückten Flugzeug gehörte. Die Herkunft ist bislang ungeklärt.

Die Briten wollen ihre Flotte vorerst dennoch weiterbetreiben. „Wir haben volles Vertrauen in unsere Concorde-Flugzeuge“, versichert eine BA-Sprecherin. Doch ihre Sturheit kommt die BA-Manager schon jetzt teuer zu stehen.

Statt zwei Hin- und Rückflügen bieten die Briten neuerdings nur eine tägliche Frequenz an. Auch Charterflüge, die zusätzlich Geld bringen, bleiben auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Gleichzeitig ordneten die BA-Manager aufwendige Zusatzkontrollen an, die den Betrieb der 30 Jahre alten Maschinen weiter verteuern.

Bereits vor dem Crash puselten Techniker nach jedem Einsatz bis zu 50 Stunden an den Jets herum, achtmal so lange wie bei einem Boeing-Jumbo. Seit der Katastrophe werden Rumpf, Triebwerke oder das hydraulische System doppelt und dreifach gecheckt. Auch Reifen und Fahrwerke werden akribisch geprüft. Mit Hilfe von Ultraschallgeräten durchleuchten die Concorde-Techniker zudem unzugängliche Stellen, um Hinweise auf Risse oder Materialermüdung zu bekommen.

Ob die Extra-Checks ausreichen, um das Vertrauen der Vielflieger zurückzugewinnen, ist fraglich. Bereits am vorvergangenen Mittwoch, einen Tag nach dem Absturz, verzichteten 29 von 78 Passagieren, die auf die Frühmaschine von London nach New York gebucht waren, auf den Überschalltrip.

Wie spärlich die Jets zurzeit besetzt sind, zeigte sich auch am vorletzten Wochenende, als mehrere Zwischenfälle mit dem angejahrten Prestigeflieger bekannt wurden.

In einer Maschine waren nur 33 von 100 Plätzen belegt, in einer anderen saßen sogar nur 18 Passagiere. „Dabei brauchen die Airlines rund 70 Prozent Auslastung, um rentabel zu fliegen“, sagt ein Concorde-Spezialist der Air France.

Von solchen Zahlen können die Betreiber künftig wohl nur noch träumen. „Der Concorde-Absturz dürfte eine Katalysatorwirkung auf viele Großkonzerne in Deutschland haben“, prophezeit Bertelsmann-Flottenchef Bierfischer.

Schon jetzt ziehen es viele Topmanager vor, im eigenen Firmenjet zu Terminen in aller Welt zu reisen. So ersparen sie sich lange Warteschlangen vor den Pass- und Sicherheitskontrollen, auch die für alle lästige und für manchen unerträgliche Fummelei beim Check-in entfällt.

Einer der Pioniere der Bewegung ist Telekom-Chef Ron Sommer. Noch 1997 musste er sich öffentlich anprangern lassen, weil er eine geleaste Challenger 604 für Geschäftsreisen rund um den Globus nutzte. Heute ist ein eigener Firmenjet für die meisten Top-Vorstände so selbstverständlich wie Dienstwagen, Bodyguards oder Stock-Options. Will BMW-Chef Joachim Milberg seine

Tochter im amerikanischen Spartanburg besuchen, nutzt er die hauseigene superschnelle Gulfstream V. Auch die Manager des sparsamen schwäbischen Bosch-Konzerns oder der britische Stararchitekt Norman Foster wissen den Komfort eines eigenen Firmenjets zu schätzen.

VW-Chef Ferdinand Piëch wird künftig sogar im kleinsten Modell der Airbus-Familie, einer A 319, durch die Welt düsen. Das rechnet sich. Immerhin kostet ein einziges kurzfristig gebuchtes Concorde-Ticket bis zu 15 000 Mark.

Welcher Boom inzwischen bei den exklusiven Bedarfsfliegern eingesetzt hat, lässt sich auch an den Auftragsbüchern der

Hersteller ablesen. Allein der US-Konzern Boeing hat 60 Bestellungen für die 37 Millionen Dollar teure Geschäftsreise-Version seines Erfolgsmodells 737 in den Büchern. Der kanadische Business-Jet-Spezialist Bombardier verkaufte in den ersten sechs Monaten des Jahres 116 Maschinen, so viel wie nie zuvor in diesem Zeitraum.

Die General-Dynamics-Tochter Gulfstream schiebt einen Auftragsbestand von gut sechs Milliarden Mark vor sich her. Wer will, kann seinen Flieger dort für rund sieben Millionen Mark sogar mit einem Raketenabwehrsystem ausstatten lassen.

Die Amerikaner basteln, ähnlich wie der französische Anbieter Dassault, bereits an Überschallmodellen für Geschäftskunden. Obwohl so eine Mini-Concorde bis zu 150 Millionen Mark kostet, melden sich schon jetzt jede Menge Interessenten.

Zusätzlich Auftrieb erhält die boomende Branche durch eine neue Geschäftsidee, die 1986 von dem US-Mathematiker Richard Santulli entwickelt wurde. Wer sich scheut, ein eigenes Flugzeug anzuschaffen, etwa weil Betriebsräte oder die knauserigen Controller meutern, kann neuerdings Anteile an Flugzeugen bei Jet-Sharing-Firmen wie Net Jets oder FlexJet kaufen, einem Ableger von Bombardier.

Je nach Flugzeugtyp und Größe des Anteils werden als Einstiegspreis bis zu zwei Millionen Mark fällig. Hinzu kommen Gebühren für die monatliche Wartung und eine Pauschale pro Flugstunde.

Welches Potenzial in dem neuen Geschäftszweig schlummert, hat ein Mann erkannt, der selbst seit Jahren mit Privatjets durch die Welt düst, der amerikanische Milliardeninvestor Warren Buffet. Der schillernde Großspekulant kaufte 1998 den Marktführer Net Jets für rund 1,5 Milliarden Mark.

Gerade die sicherheitsbewussten Amerikaner wissen das neuartige Angebot zu schätzen, da die Flugzeuge besonders penibel gewartet werden und extrem niedrige Unfallraten aufweisen. Gelingt es Air

France und British Airways nicht, ihre Passagiere zu überzeugen, dass ihre 30 Jahre alten Concorde-Flieger genauso sicher sind, dürften sie noch weitere Stammkunden an die neue Konkurrenz verlieren.

Einen von ihnen können sie schon jetzt aus ihrer Concorde-Datei streichen: Karl Lagerfeld. „Ich würde in das Flugzeug kein weiteres Mal einsteigen“, bekannte er vergangene Woche gegenüber einem US-Nachrichtenmagazin. Seine zahlreichen Modelle, die mit dem eleganten Vogel gern zwischen New York und Paris hin- und herjetteten, dürften genauso denken.

DINAH DECKSTEIN



Investor Buffet
Neuer Jet-Ableger



Prominente Privatjet-Passagiere (Norman Foster, Tina Turner, Michael Douglas): Lästige Fummelei entfällt