

### Germanwings

Die zum Lufthansa-Konzern gehörende Germanwings fliegt seit 2002 und streckt ebenfalls die Fühler nach möglichen Kooperationspartnern aus. Dabei ist indes nicht an einen Zusammenschluß gedacht. Vielmehr will Germanwings ein paneuropäisches Netzwerk knüpfen. Neben einer eher losen Kooperation mit der British-Midland-Tochter BMI-Baby hat die Kölner Luftfahrtgesellschaft im Januar eine Zusammenarbeit mit Centralwings vereinbart, der Billigfliegertochter der polnischen Lot: Werbeflächen werden wechselseitig vergeben; auf der Internet-Seite des einen Partners auch Flüge des anderen gebucht werden können. Die beiden Unternehmen haben zudem ein gemeinsames Service-Center eingerichtet und nutzen dasselbe Reservierungssystem. Mit gemeinsamem Marketing in Drittmärkten und gebündeltem Einkauf von Dienstleistungen sollen die Kosten weiter reduziert werden. Germanwings steigerte 2004 den Umsatz um mehr als 60 Prozent auf knapp 250 Mio. Euro, beförderte 3,5 Millionen Passagiere und erwirtschaftete operativ einen Gewinn. Die Zahl der Flugzeuge soll von 15 auf bis zu 20 im Sommer steigen. eag

### Air Berlin

Air Berlin ist nach der Lufthansa die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft. Gegründet Anfang der 90er Jahre, flog das Unternehmen zunächst für deutsche Reiseveranstalter. Seit einigen Jahren bietet Air Berlin – dank ausgeklügelter Informationstechnologie – Flüge sehr erfolgreich auch Einzelreisenden an. Deren Anteil am Gesamtgeschäft beträgt mittlerweile 60 Prozent. Im vergangenen Jahr vereinbarte Air Berlin eine Kooperation mit der österreichischen Fluggesellschaft Niki, die der ehemalige Formel-1-Pilot Niki Lauda betreibt. Von den Börsenplänen aus dem vergangenen Jahr spricht bei Air Berlin heute niemand mehr: Das Unternehmen hat einige wenige Gesellschafter und bleibt auch ohne Kapitalpritze auf Wachstumskurs. Inzwischen sind 60 neue Airbus A320 bestellt. Derzeit verfügt Air Berlin über 48 Maschinen, im Sommer sollen es 52 werden. Im vergangenen Jahr wurde erstmals ein Milliardenumsatz erzielt. Air Berlin beförderte 2004 knapp zwölf Millionen Gäste – ein Plus von 25,4 Prozent gegenüber 2003 (da flogen 9,6 Millionen Menschen mit Air Berlin) und besetzt damit Platz drei unter den europäischen Billigfliegern. eag

### Thomas Cook

Die vier Fluggesellschaften des Thomas-Cook-Konzerns befördern pro Jahr mit 73 Jets mehr als 13 Millionen Passagiere. Sorgenkind war im vergangenen Jahr die deutsche Condor. Um Überkapazitäten abzubauen, wurden zwölf Flugzeuge verkauft. Derzeit fliegen insgesamt 25 Boeing 757 und 767 sowie zwölf Airbus A320 für Condor. Wirtschaftlich vorgebracht hat die ehemals reine Chartergesellschaft agierende Condor der Einstieg in das Einzelplatzgeschäft. Mit der sehr erfolgreichen Fliegen-Werbekampagne und Billigpreisen konnten die Erlöse massiv gesteigert werden. Hinter den Kulissen wird über eine Zusammenarbeit mit Germanwings diskutiert. eag



Billigflieger auf dem Flughafen Köln/Bonn: Mit neuen Geschäftsmodellen und Kooperationen wie der von Bischoffs Gexx und der DBA wird das deutsche Flug-Geschäft neu geordnet

**Hinrich Bischoff,**  
Besitzer der  
Fluglinie Gexx, **geizt**  
bei den Gehältern  
seiner Piloten, **kauft**  
**billigst** Flugzeuge  
aus Konkursmasse  
und vermietet  
Maschinen plus  
Mannschaft an  
andere. Managern  
der Konkurrenz gilt  
er als **Vorbild**

# Knallharter Kaufmann



VON ERNST AUGUST GINTEN

**D**as Gefährliche an Hinrich Bischoff ist, daß er nicht gefährlich aussieht. Man unterschätzt ihn leicht. Der Mann trägt gern Pull-over und weniger gern Anzüge, er fährt einen VW Golf, würde leicht als Ordnungsdienstmitarbeiter durchgehen oder als Teeladenbesitzer. Tatsächlich ist Heinrich Bischoff der Mann, der in den vergangenen Jahren die deutsche Luftfahrtbranche aufgemischt hat, der fast immer dabei war, wenn es in Sachen Flug etwas zu verdienen gab. Der Multimillionär Bischoff, der die Kunst wie auch den Sport liebt und als Philanthrop gilt, hat als Eigentümer von insgesamt 41 Flugzeugen im Verborgenen ein kleines Luftfahrtimperium aufgebaut. Man muß mit ihm rechnen – das betrifft vor allem die Konkurrenz. Der unscheinbare ältere Herr verdient sein Geld als kostenbewußter, knallharter Kaufmann – das sind Tugenden, die heute im umkämpften Markt der Billigflieger besonders viel zählen.

In Internetforen klatschender deutscher Piloten wird Bischoff durchaus schon mal als „Ausbeuter“ angepöbeln, der den Besatzungen seiner Flieger lächerlich niedrige Grundgehälter zahlt und dann pro geflogene Stunde drauflegt. Wer krank sei, gehe leer aus, wer gesund bleibe, bekomme ab und an eine Prämie zum Jahresende. Mit diesen Zahlungsmodalitäten setzt der Bremer Bischoff die etablierten Gesellschaften, die einen gültigen Tarifvertrag mit der Pilotenvereinigung Cockpit haben, gehörig unter Druck. Er hat in den vergangenen Jahren gut daran verdient, Flugzeuge und Crews an andere zu vermieten. Denn die größten Kostenblöcke im Fluggeschäft sind Anschaffung und Betrieb der Maschinen sowie die Personalausgaben. Wer hier vorn liegt, erobert Marktanteile. Bischoff ist der Manager der Chartergesellschaften Condor und Hapag Lloyd leuchtendes Vorbild in Tarifverhandlungen mit Piloten und Flugbegleitern.

Bischoff aber beläßt es nicht dabei. Vor kurzem erst hat er wieder ein spektakuläres Geschäft gemacht. Die DBA des Textilunternehmers Rudolf Wöhl und Bischoffs Germania Express (Gexx) kooperieren – heißt es offiziell. Hinter den Kulissen aber wird berichtet, Bischoff werde die DBA künftig führen. 2004 beförderte die



Hinrich Bischoff besitzt 41 Flugzeuge und gilt als einer der effizientesten Kostendrücker der Branche

DBA rund drei Millionen Passagiere, Gexx kam auf 1,4 Millionen Fluggäste. Die DBA rechnet für das im März endende Geschäftsjahr mit einem Umsatz von rund 260 Mio. Euro. Gexx verbuchte im Geschäftsjahr 2004 (bis Oktober) einen Umsatz von etwa 130 Mio. Euro. Beide Unternehmen arbeiten nach eigenen Angaben mittlerweile profitabel. Gexx gehört zu Bischoffs selbstgebautem Luftfahrtimperium: 41 Flugzeuge – große Boeing und kleine Fokker – sind Eigentum des promovierten Juristen. Seine 17 Fokker hat er vor knapp zwei Jahren für 2,6 Mio. Euro per Stück aus der Konkursmasse der US-Airways von der Kreditanstalt für Wiederaufbau übernommen – noch so ein legendäres Geschäft. 50 bis 60 Mio. Dollar kostet laut Liste eine einzige der Billigfluggesellschaften beliebten Boeing 737/700 – die nur wenig größer ist als die Fokker.

Künftig verleast Bischoff nun zwölf seiner Fokker 100 samt Besatzung an die DBA. Die übernimmt im Gegenzug „eingeflogene europäische“ Strecken der Gexx und soll wochenends Pauschaltouristen ans Mittelmeer befördern. „Wir zahlen eine feste Rate dafür, daß wir pro Stunde die Flugzeuge der Germania nutzen“, sagt DBA-Geschäftsführer Martin Gauss. Mehr nicht – durchaus ein Trend. In der gesamten Branche lösen sich derzeit die Grenzen zwischen touristischem Chartergeschäft und Billigfliegerei nach festem Flugplan auf. Ob das neue Konstrukt DBA nun erfolgreich in die Luft gehen kann, wird wesentlich vom

Streckennetz abhängen. Bislang fliegt die DBA fast nur innerhalb Deutschlands. Seit Bekanntgabe des Deals wettet die Branche, wem die Münchener mit ihren 27 Flugzeugen Marktanteile abjagen könnten. „Wir werden auf unseren Strecken im Sommer nur direkt mit der Lufthansa und ihren Töchtern gegeneinander anfliegen“, sagt Gauss.

Der Wettbewerbs- und Konsolidierungsdruck auf dem deutschen Markt ist hoch. Bischoff und Air-Berlin-Chef Joachim Hunold haben noch bis kurzem über eine weitgehende Kooperation verhandelt. Air Berlin wollte die eigene Marke durch die komplette Vermarktung des Gexx-Angebots gewichtiger machen. Daraus wird jetzt nichts.

Denn Bischoff hat sich für die DBA entschieden – wohl auch weil er Wöhl seit Jahrzehnten gut kennt und beide, wie es heißt, durchaus von sportlichem Ehrgeiz beim Wettkampf mit der Lufthansa getrieben sind. Die Kombination Gexx-DBA könnte der erste Schritt für einen langfristigen und strategisch durchgeplanten Großangriff auf die Konkurrenz sein.

An der Oberfläche sieht es zwar so aus, als habe sich Bischoff mit dem DBA-Geschäft auf das Flugzeug-Leasing zurückgezogen. Doch in der Branche heißt es, DBA-Haupteigentümer Rudolf Wöhl sei gar nicht mehr Herr im eigenen Haus, er habe vielmehr den größten Teil der Airline an Bischoff abgegeben. Der befehligt schon heute eine Flotte, die fast so groß ist wie die von Air Berlin, der zweitgrößten deutschen Airline nach der Lufthansa. Die zum Tui-Konzern gehörende Billigfluggesellschaft HLX fliegt seit ihrer Gründung vor zwei Jahren mit sechs Boeing 737, die Bischoff inklusive Personal an den Tui-Konzern verleast hat.

Mit Gexx startete Bischoff eine eigene Billigfluggesellschaft – und brachte sie gegen die großen Reisekonzerne Tui und Thomas Cook in Stellung. Gexx sollte ein Internet-basierter Anbieter für Billigreisen werden und automatisch kombinierte Pakete aus Hotel, Flug und möglichst noch Mietauto anbieten. Doch das funktionierte nicht, der Vertrieb kam nicht in Gang, der Bekanntheitsgrad der Marke blieb niedrig.

Für Wöhl und seine beiden Geschäftsführer Martin Gauss und Peter Wöhl – die jeweils zehn Prozent an der DBA besitzen – wäre Bischoffs Einstieg ein überaus gutes Geschäft. Wöhl hatte die

verlustreiche DBA 2003 von British Airways für einen Euro plus einer millionenschweren Mitgift für Leasingverträge und Rückstellungen für anstehende Flugzeugwartungen übernommen. Davon sind noch rund acht Mio. Euro übrig, sagt Peter Wöhl. Auch das Eigenkapital ist laut Gauss um einige Millionen höher als beim Start. Wenn alles gut geht, werde die DBA nun erstmals ein Geschäftsjahr mit rund einer Million Gewinn abschließen. „Für den laufenden Betrieb brauchen wir keine Kapitalpritze“, sagt Wöhl. Für die Anschaffung neuer Flugzeuge sind Kapitalgeber aber willkommen.

Bischoff bestreitet, daß er DBA-Teilhaber ist. Doch orakelte er bei der Bekanntgabe der Kooperation: „Jeder strebt immer eine Mehrheit an. Ob man sie bekommt, ist eine andere Frage.“ Die DBA verfügt laut Gauss über einen Verlustvortrag in Höhe von 171 Mio. Euro, mit dem sich – wenn man Gewinne macht – Steuern sparen lassen. Bekanntgeben würden die Beteiligten Bischoffs Engagement sowieso vorerst nicht. Denn Wöhl und seine Geschäftsführer müssen laut Vertrag mit British Airways bis 2006 ein Viertel des Gewinns aus einem Verkauf an die Engländer ablefern.

Lange schon ist Bischoff auf die DBA scharf. 1992 hatte er Flugzeuge an die Briten vermietet und geholfen, den Flugbetrieb aufzubauen. Ende der 90er Jahre verhandelte er in London über eine Übernahme. Und er war im Rennen, als British Airways 2003 nach mehr als zehn Jahren Verlusten endlich aussteigen wollte. Doch er kam damals nicht zum Zuge.

Wöhl hat gezeigt, daß die DBA eine Zukunft hat. Gauss und Wöhl sind auf Expansion eingestellt und trauen der DBA weiteres Wachstum zu. So soll vor allem die Vertriebsmannschaft aufgestockt werden. Seit einem Jahr verhandeln sie zudem mit Boeing und Air-Bus über die Anschaffung von bis zu 24 neuen Maschinen, die die alten Leasingverträge aus British Airways-Zeiten ersetzen sollen und deren Betrieb die Kosten weiter senken würden. Sie hätten aber auch wenig dagegen, zum Beispiel Bischoffs Boeing 737/700, die derzeit für HLX im Einsatz sind, nach Auslaufen der Verträge bei DBA fliegen zu lassen. Bischoff hat die Richtung schon vorgegeben. Zur Zusammenarbeit mit der DBA sagte er: „Es entsteht eine neue Marktmacht“.

### Hapag Lloyd/HLX

Die Tui-Tochter Hapag-Lloyd Express (HLX), die 2002 den Flugbetrieb aufnahm, soll dieses Jahr zum ersten Mal die Gewinnschwelle erreichen. Das Management des Unternehmens rechnet für 2005 mit insgesamt 3,8 Millionen Fluggästen – 2,7 Millionen waren es 2004. Die Flotte wird mit vier neuen Flugzeugen auf 15 aufgestockt. Gleichzeitig wird die Zusammenarbeit mit der Tui-Chartergesellschaft Hapag Lloyd intensiviert: Sebastian Ebel, als Vorstand für das gesamte Tui-Fluggeschäft zuständig, hat angekündigt, daß die Flugpläne der sechs Tui-Airlines besser miteinander verzahnt werden sollen. Auch bei der Vermarktung will Ebel Synergien heben. Basis dafür ist ein spezieller Tarifvertrag, wonach Piloten wie auch Flugzeuge zwischen allen Gesellschaften hin- und herversetzt werden können. Damit verwischt der Kostenvorteil der HLX gegenüber den anderen Gesellschaften. Branchenbeobachter erwarten, daß der Markenname HLX beizeiten verschwinden könnte. Denn auch Hapag Lloyd verkauft, wie HLX, Flüge verstärkt per Internet und nähert sich auch bei den Kosten der Billiggesellschaft an. Der Tui-Konzern verfügt über eine Flotte von 108 Flugzeugen. eag

### Ryanair/Easyjet

Beide Gesellschaften dominieren den europäischen Billigflugmarkt. Vor allem Easyjet greift seit 2004 in Deutschland an. Allein im nächsten Jahr sollen aus Berlin heraus drei Millionen Passagiere befördert werden – doppelt so viele wie im Vorjahr. Insgesamt flogen in den vergangenen zwölf Monaten knapp 25 Millionen Passagiere mit Easyjet. Der Umsatz (2003/2004) stieg um 17 Prozent auf 1,6 Mrd. Euro. Das Ergebnis vor Steuern konnte dabei um 21 Prozent auf 90,1 Mio. Euro erhöht werden. Ryanair steigerte die Zahl der Passagiere in der ersten Hälfte seines Geschäftsjahres (30. September) um 24 Prozent auf 14 Millionen, der Umsatz stieg um 21 Prozent auf 721,1 Mio. Euro. Der Ryanair-Gewinn lag bei 201,3 Mio. Euro. Insgesamt fliegt Ryanair derzeit mit 73 Maschinen. Easyjet beschäftigt 91 Flugzeuge. Beide Gesellschaften steuern zudem unvermindert auf Wachstumskurs. So hat Easyjet bei Airbus 120 neue A319 bestellt und hält weitere 120 feste Optionen. Erst jüngst erhöhte Ryanair seine Bestellungen beim amerikanischen Konkurrenten Boeing um 70 feste auf 225 Bestellungen plus weitere Optionen. eag

Anzeige




**Hotels zu Superpreisen**

- 150.000 Hotels weltweit
- Flächendeckend in allen Hotel- und Preiskategorien
- Kostenlose Buchung - auch ohne Kreditkarte

**Besuchen Sie uns auf der ITB Halle 9, Stand 201**

+49 (0)221/2077-600  
[www.hrs.com](http://www.hrs.com)