

Bald kräftige Schübe für die Interflug

BZ sprach mit Heinz Ruhnau, Vorsitzender der Deutschen Lufthansa AG

Erstaunlicherweise hat die Ankündigung einer 26prozentigen Beteiligung der Deutschen Lufthansa AG an der Interflug jenseits von Elbe und Spree mehr Staub aufgewirbelt als hierzulande. In der BRD erscheint nun mal die Lufthansa zunehmend als den Markt immer mehr beherrschender Monopolist, was vor allem beim Bundeskartellamt, dem Fusionskontrolleur der Bundesrepublik, von Einstiegs- zu Einstiegsgespräch der BRD-Fluggesellschaft die Sorgen erhöht. In der DDR wiederum begreift man solch eine Viertelbeteiligung als vergleichsweise harmlos.

Lufthansa-Vorstandsvorsitzender Heinz Ruhnau, mit dem BZ in Potsdam über die Verbindung sprach, sieht aber noch andere, für die gelassene Haltung in der DDR ursächliche Gründe. Vor allem den in der Absichtserklärung von Verkehrsministerium, Interflug und Lufthansa fixierten Willen, die DDR-Fluggesellschaft als selbstständiges Luftverkehrsunternehmen zu erhalten, die Arbeitsplätze abzusichern und die Modernisierung der Interflug in Richtung Wettbewerbsfähigkeit voranzutreiben.

Diesem Eheversprechen gingen bereits mehrere Vereinbarungen zwischen beiden Fluggesellschaften voraus, so zum Ausbau des Passagier- und Frachtverkehrs, zur Gründung der gemeinsamen Cateringgesellschaft „Interhansa Service“, zum gemeinschaftlichen Betreiben eines Airbus-A 310-Simulators in Schönefeld sowie zur Bildung der Software-Entwicklungsgesellschaft „Interhansa Software GmbH“. Hinzu kommt die Vereinbarung zwischen Interflug und Interhotel mit der Lufthansa-Tochter Penta zum Bau neuer Hotels in der DDR. Abschlüsse ohne Schwierigkeiten, wie Ruhnau betont.

Was kann die Interflug in die Verbindung mit der im Weltpassagierverkehr an dritter und im Frachtverkehr an erster Stelle liegenden Lufthansa einbringen — außer den Wunsch, am Leben erhalten zu werden? Ruhnau sieht zwei Faktoren: „Der wichtigste Wert der Interflug ist ihre qualifizierte Mannschaft, die wir vom Flugbetrieb her kennen und schätzen“, sagt er und spricht von der

Kraft und Kreativität deutscher Mechaniker, Ingenieure und Piloten, die nur freier Entfaltung bedarf. Ein Quentchen mehr muß aber doch sein, denn Ruhnau weiter: „Ich weiß nicht, ob bei uns jeder so erfolgreich unter diesen Bedingungen wie die Interflug-Leute gearbeitet hätte.“

Zweitens wäre da das Anlagenvermögen, das jedoch zunächst



Heinz Ruhnau, 61, verheiratet, 3 Töchter, ist gelernter Elektromaschinenbauer und studierter Betriebswirt. In den 50er Jahren leitete er den Bezirk Norddeutschland der IG Metall. Von 1965 bis 1973 war er Innensenator in Hamburg. Bis 1982 war Ruhnau Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Seitdem ist er Vorsitzender der Deutschen Lufthansa.

bewertet werden müsse, was bis zum 30. Juni geschehen sein soll. In dieser Zeit werden auch die Felder der Kooperation enger definiert, ein Modernisierungskonzept der Interflug-Flotte erarbeitet sowie die für die Beteiligung notwendigen Genehmigungen von staatlichen Behörden, Wettbewerbsaufsicht und Lufthansa-Aufsichtsrat eingeholt. Letzterer hat vorige Woche bereits zugestimmt, und das Kartellamt braucht man wohl deshalb nicht zu fürchten, weil die Interflug am Markt erhalten bleiben soll und sie ja (noch) keinen kartellrechtlichen Bestimmungen unterliegt.

In der DDR selbst geht der Vorstandsvorsitzende mit seinen 26

Prozent allen Schwierigkeiten ohnehin aus dem Weg. Er hält die 49/51-Prozent-Diskussion überhaupt für müßig. „Wenn ich nur 40 Prozent habe und der Rest ist Streubesitz, bin ich sowieso derjenige, der bestimmt.“

Was den neuen, für den Süden Berlins geplanten Flughafen betrifft, will der Lufthansa-Chef keine Zeit verlieren. Er rechnet mit etwa zehn Jahren Bauzeit. Schon im April wird das Thema im Berliner Regionalausschuß behandelt. Sobald ein Standort feststeht (Ruhnau: „Es gibt doch genügend Militärlughäfen und Übungsgelände in dieser Gegend, die voraussichtlich bald nicht mehr gebraucht werden.“), hält er für das Terrain Bauveränderungssperren für unumgänglich.

Damit zielt er natürlich besonders gegen jene in der DDR und Westberlin, die das Protestpotential gegen ein derartiges Airport-Projekt bilden werden, Bürgerinitiativen und Grüne. Allerdings ist der Lufthansa-Mann an Argumenten nicht verlegen. Die Zahl der Passagiere wird sich bis zum Ende des Jahrzehnts von heute neun Millionen (Tegel 6, Schönefeld 3) auf 20 bis 22 Millionen erweitern. Wenn Berlin als Wirtschaftsraum expandiert, woran kein Zweifel besteht, und sich zugleich zu einem Dienstleistungszentrum entwickelt, ist ein neuer Flughafen unumgänglich. Originalton Ruhnau: „Man kann nicht beides haben — mit der Lebensqualität einer Industriegesellschaft leben wollen und gleichzeitig auf einem Südseeatoll.“

Mit seinen Partnern auf der Chefetage der Interflug, auch mit Generaldirektor Klaus Henkes, hat Heinz Ruhnau keine Probleme. Ihn interessiert nicht, wie Führungskräfte politisch denken und dachten. Hauptsache sei Professionalität in der Unternehmensführung. Die eigene Erfahrung gibt dem langjährigen SPD-Mitglied recht, der mit einer CDU/CSU-geführten Regierung ebenso gut zurechtkommt wie einst mit Franz Josef Strauß, der im Lufthansa-Aufsichtsrat saß. „Es ist nun mal so, daß man hier in der SED sein mußte, wenn man hohe Posten in der Wirtschaft einnahm. Ich kenne jedenfalls eine Menge, die ich sofort bei mir einstellen würde.“

Heiner Pachmann