

Ostgrenze der Republik nicht verrotten lassen und einiges an Geld anweisen werden. Vielleicht bekommen sie den Einsatz irgendwann auch wieder zurück: wenn der Konzern floriert und er sich, wie jüngst die Veba, zur Privatisierung eignet.

FLUGVERKEHR

Jedesmal Überrascht

Lufthansa fliegt nicht mehr über Moskau nach Tokio – das Geschäft brachte nur den Sowjets Vorteile.

Sibirien ist eine fabelhafte Gegend, zum Drüberfliegen jedenfalls. Wer von Frankfurt nach Tokio will, ist vier- bis fünf Stunden eher am Ziel, als wenn er die Route über den Pol nimmt.

Ärgerlich nur, daß dazwischen immer Moskau liegt. Und da, so meinten die Experten der Deutschen Lufthansa, gingen die Vorteile des kürzeren Weges schnell wieder verloren: Mit dem Sommerflugplan, gültig vom 25. März an, gibt die Lufthansa die Sibirien-Strecke auf.

Es ist der undramatische Abschluß eines langen, zähen Ringens mit den Sowjets, bei dem es letztlich immer wieder nur um die eine Frage ging: Die Deutschen wollten im Wettbewerb mit der sowjetischen Fluglinie Aeroflot zumindest fair behandelt werden.

Nach einem Zusatzprotokoll vom Mai 1973 zum deutsch-sowjetischen Luftverkehrsabkommen konnten Lufthansa und Aeroflot zusätzlich zu anderen Verbindungen je einmal pro Woche die Route Frankfurt-Tokio über Sibirien in beiden Richtungen fliegen. Zwischenstation war immer in Moskau.

Das schien zunächst ein vielversprechender Anfang für beide Seiten zu sein. Doch die Sowjets hatten von vornherein darauf geachtet, daß die technisch überlegene Lufthansa ihrer Staatslinie nicht allzusehr zu schaffen machte.

Seit Beginn der Linienflüge zwischen beiden Staaten nämlich darf die Lufthansa-Vertretung in Moskau keine eigenen Flugtickets verkaufen. Sie kann ihre Kunden zwar beraten und ihnen eine Reiseroute planen, aber wenn es um den Kauf des Flugscheines geht, werden die Passagiere zur Aeroflot geschickt.

Die sowjetische Linie dagegen hatte in der Bundesrepublik freie Hand. Über eigene Aeroflot-Büros oder über Agenturen wie die DKP-nahe Hansa Tourist GmbH konnte sie beliebig Flugscheine verkaufen.

Zum wachsenden Ärger des deutschen Konkurrenten nutzten die Sowjets diesen Vorteil zielstrebig aus. Sie verkauften Tickets für die Route Frankfurt-Moskau-Tokio weit unter dem regulären Tarif. Mit der Lufthansa kostete die Tokio-Reise in der Vollzahler-Klasse

(Business Class) 6772 Mark, ein Aeroflot-Ticket war für 2277 Mark zu haben.

Der barsche Ton und die karge Verpflegung an Bord der Iljuschin 62 schienen viele Fluggäste bei solchen Billigtarifen wenig zu stören: Rund zwei Drittel aller Passagiere auf der Sibirienroute ab Frankfurt flogen mit Aeroflot, ein Drittel nahm die Lufthansa.

Mit Mißvergnügen sahen die Lufthansa-Leute zudem, wie die Aeroflot mit ihren Dumpingpreisen mehr und mehr auch Reisende auf anderen Strecken an sich zog. So verdientes die Sowjets zusätzliche Devisen im Flugverkehr mit den osteuropäischen Nachbarstaaten, aber auch auf den Umsteigeverbindungen etwa nach Afrika.

Seit Jahren schon suchte deshalb die Lufthansa mit Unterstützung des Bonner Verkehrsministeriums, den Sowjets ein

zum Luftverkehrsabkommen. Nach Ablauf der Kündigungsfrist stellen nun die beiden Fluggesellschaften die Sibirienflüge ein – und die Aeroflot darf, wie die Lufthansa in Moskau, keine eigenen Tickets mehr in der Bundesrepublik verkaufen.

Die Lufthansa bietet als Ersatz bereits eine neue Schnellstrecke an. Einmal wöchentlich fliegt sie mit nur einem Stopp in der pakistanischen Stadt Karatschi nach Tokio, Flugzeit 18 Stunden. Das sind vier Stunden mehr als über Moskau, aber im weltweiten Karatschi werden Unwägbarkeiten entfallen, die den Fluggesellschaften in Moskau oft zu schaffen machen.

„Für die Sowjets“, so ein Lufthansa-Mann in Moskau, „scheint es jedesmal eine Überraschung zu sein; wenn eine unserer Maschinen reinkommt.“ Seit



Aeroflot-Büro (in Hamburg): Nach Fernost zu Dumpingpreisen

Zugeständnis abzuhandeln. Da die Russen sich hartnäckig gegen einen Verkauf von Lufthansa-Tickets in Moskau sperrten, wollten die Deutschen wenigstens modernere Maschinen auf der Sibirienroute einsetzen, um Kosten zu drücken.

Die bislang fliegende Boeing 707 nämlich ist veraltet und wird auf anderen Strecken wegen zu hohen Spritverbrauchs längst ausgemustert. Die Sowjets aber wollten die modernen Boeing 747 oder DC 10 mit dem Lufthansa-Kranich in Moskau nicht sehen – obwohl Gesellschaften wie Japan Airlines mit solchen Maschinen auf dem Flughafen Scheremetjewo landen.

So konnte auch der sowjetische Botschafter Wladimir Semjonow, der noch in letzter Minute bei der Lufthansa in Köln um einen Termin bat, die Entscheidung nicht verhindern: Im vergangenen Jahr kündigte Bonn das Zusatzprotokoll

Jahren versuchte die deutsche Fluggesellschaft, einen festen Stellplatz für ihre regelmäßig fliegenden Jets in Scheremetjewo zu bekommen – vergeblich.

Passagiere, die in Moskau ausstiegen, mußten oft länger als eine Stunde auf ihr Gepäck warten. Es fehlte an Personal und Gerät, vielfach langten deutsche Lufthansa-Angestellte selbst mit zu, um die Flugzeuge zu entladen.

Die Sowjets nehmen den Wegfall der Sibirien-Route und ihrer Privilegien in der Bundesrepublik scheinbar gelassen zur Kenntnis. Es gebe ja, so heißt es bei Aeroflot, genug Verbindungen über Moskau, die Passagiere müßten da eben nur umsteigen.

Das jedoch wird so manchen Kunden verprellen. Wann nämlich die Anschlußmaschine in Moskau startet, ist nach bisherigen Erfahrungen nie genau zu sagen. ◆