

**Wirklich absurd**

**Die Lufthansa und die DDR-Gesellschaft Interflug haben die Eröffnung einer regelmäßigen Flugverbindung nach Leipzig beschlossen. Die USA blockieren das Abkommen.**

Einen Weltflughafen hat Leipzig nicht gerade zu bieten. Das Abfertigungsgebäude im DDR-Schmuddellok verfügt gerade mal über die Ausmaße, die westdeutsche Provinz-Airports wie Saarbrücken oder Paderborn aufzubieten haben; das Vorfeld ist kaum größer als ein Fußballplatz.

Mehr braucht Leipzig auch nicht. Denn richtigen Flugverkehr gibt es auf dem Flughafen der sächsischen Metropole nur zweimal im Jahr: zur Leipziger Frühjahrs- und zur Herbst-Messe.

In diesen Wochen fliegt auch die bundesdeutsche Lufthansa nach Leipzig. Die Linienverbindung zur Messezeit, im Herbst 1984 aufgenommen, erwies sich als gutes Geschäft: Von diesem Jahr an schickt die Lufthansa zur Messezeit sogar zwei Maschinen täglich auf die Strecke Frankfurt-Leipzig-Frankfurt.

Ginge es nach der Lufthansa, dann würden schon längst auch außerhalb der Messezeiten die Lufthansa-Boeings in Leipzig landen. Ohne jedes öffentliche Getöse haben sich im vergangenen Herbst bereits die beiden deutschen Staatsfirmen Lufthansa und Interflug auf regelmäßige Verbindungen geeinigt. Die Lufthansa sollte die Strecke Frankfurt – Leipzig bedienen, die Interflug Düsseldorf – Leipzig. Geplant war, vorerst, ein Flug pro Woche.

Daß dieses symbolträchtige Stück gesamtdeutscher Gemeinsamkeit bisher nur Absicht blieb, liegt nicht an der Lufthansa, auch nicht an den DDR-Deutschen.

Das Bonner Verkehrsministerium versagt den Unternehmen bislang die Genehmigung zur Aufnahme des regelmäßigen Flugbetriebs. Der Grund: Briten und Franzosen, vor allem aber die Amerikaner sind dagegen.

Die Affäre um den Liniendienst nach Leipzig zeigt wieder mal, daß die Bundesrepublik auf einigen Gebieten ein nur bedingt souveräner Staat ist. Ein deutsch-deutsches Luftverkehrsabkommen dürfen die Bonner nur abschließen, nachdem sie die Westalliierten konsultiert haben.

Warum die Amerikaner gegen einen Liniendienst Frankfurt – Leipzig ein Veto eingelegt haben, ist den Kölner Lufthansa-Managern bislang nicht ganz klar. Fürchtet Washington zuviel deutsch-deutsche Gemeinsamkeit? Oder bangen die Amerikaner um ihre eigenen Fluggeschäfte? Vermutlich spielt beides eine Rolle.

Das Kommerz-Interesse betrifft die Liniendienste nach Berlin. Flüge von und nach Berlin sind allein britischen, französischen und amerikanischen Gesellschaften vorbehalten, die auf drei Luftkorridoren DDR-Gebiet überqueren dürfen. Die Air France startet und landet in Düsseldorf, British Airways in Köln, Düsseldorf, Stuttgart und Hannover; am besten im Berlin-Geschäft ist die Pan Am, die von Hamburg, Frankfurt, München, Nürnberg und Stuttgart aus fliegt.

Wenn die Lufthansa eine Linienverbindung nach Leipzig schaffe, so begründen die USA ihren Einspruch, höhle dies den Berlin-Verkehr aus. Schließlich könne man dann eines Tages von Frankfurt über Leipzig nach (Ost-)Berlin fliegen –

Weil die kommerziellen Erwägungen allein kein vernünftiges Motiv für den US-Einspruch liefern, liegt der Gedanke, daß politische Überlegungen eine Rolle spielen, nicht fern: Allzuviel Normalität zwischen West- und Ostdeutschen hat Washington schon immer gestört.

Die Amerikaner hatten schon Anstoß daran genommen, daß die Lufthansa ihre Verbindung zur Messezeit aufnahm.

Heinz Ruhnau hatte mit seinem Kollegen Klaus Henkes von der Interflug heimlich die Modalitäten der Messe-Linie abgesprochen.

Das Abkommen, auf das sich die beiden Deutschen bei Spaziergängen auf dem Ost-Berliner Dorotheen-



**Lufthansa-Maschine in Leipzig\***: Die Amerikaner protestieren

vorausgesetzt, die DDR nimmt ihre vor Jahren eingestellten Inlandflüge wieder auf.

Nachzuvollziehen ist dieser Gedankengang nicht. Ein Lufthansa-Manager: „Das ist wirklich absurd: Der Weg über Leipzig nach Berlin dauert doppelt so lang und ist doppelt so teuer.“ 442 Mark kostet der von Bonn subventionierte Pan-Am-Flug Frankfurt – Berlin-West in der Business-Klasse, aber 700 Mark allein das Ticket von Frankfurt nach Leipzig.

Wirtschaftlichen Sinn macht das Veto nur, wenn Washington fürchtet, daß deutsch-deutsche Linienflüge auf Dauer das Berlin-Monopol der Westalliierten beschädigen könnten. Die Bundesdeutschen, so womöglich das Kalkül der Amerikaner, könnten schließlich die Frage stellen, warum die Lufthansa zwar nach Leipzig, nicht aber nach Berlin fliegen darf.

Friedhof verständigten, präsentierte Ruhnau dann in Bonn als „Bedarfsverkehr zu festen Flugzeiten“.

Die Amerikaner, vor vollendete Tatsachen gestellt, nahmen dies verärgert hin. Ihr Luftfahrtattaché an der Botschaft in Bad Godesberg protestierte beim Auswärtigen Amt wegen der „Verletzung der Konsultationspflicht“.

Während die Messeverbindung nahezu ausschließlich von Geschäftsleuten genutzt wird, soll die regelmäßige Liniemaschine vor allem Touristen ins Sächsische befördern. Das liegt durchaus auch im Interesse der DDR: Außerhalb der Messetage stehen in Leipzig die Hotels leer.

Wo es nicht genügend komfortable Hotel-Betten gibt, hätte die Lufthansa helfen können: Bei der bundesdeutschen Fluggesellschaft war bereits erwogen worden, in Dresden und anderen attraktiven DDR-Städten Lufthansa-Hotels zu errichten.

\* Nach ihrem Eröffnungsflug am 30. August 1984.