

Rund 30 Milliarden Mark wollen die Wolfsburger bis Mitte der neunziger Jahre weltweit investieren. Mehr als sieben Milliarden davon sollen allein ins spanische Martorell nahe Barcelona fließen. Nach Spanien, zur VW-Tochter Seat, will VW die Gesamtproduktion seines Kleinwagens Polo verlegen.

Das wäre auch ein Auto für die DDR und die übrigen Oststaaten. Die Spanier befürchten daher schon, sie könnten Opfer neuentdeckter deutsch-deutscher Gemeinsamkeiten werden.

Zumal der Standort im Sächsischen Finanzvorteile bringt. Die Arbeitskosten liegen in der DDR bei nur einem Viertel vergleichbarer westdeutscher Aufwendungen, noch jedenfalls. So billig kann kein EG-Land produzieren.

Zu einer Filiale der Wolfburger allerdings, das hat Dieter Voigt seinem Gast aus dem Westen deutlich gemacht, wollen die Sachsen sich nicht machen lassen. „Wir bauen hier keinen Polo nach VW-Plänen“, sagt der Generaldirektor selbstbewußt, „wir wollen mit der Hilfe des Volkswagen-Konzerns eigene, neue Fahrzeuge entwickeln.“

Berlin-Flüge

## Alles viel zu schnell

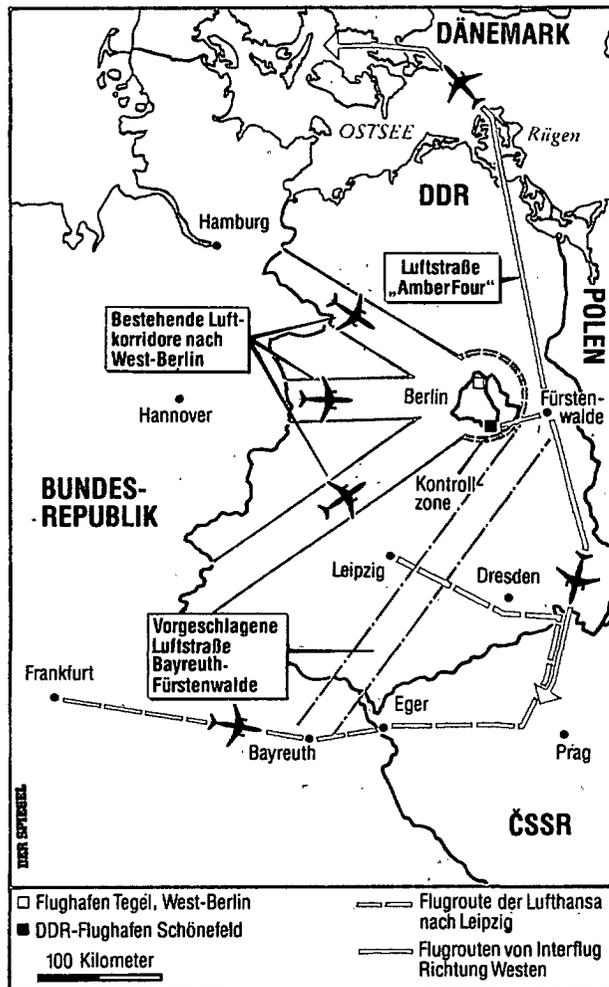
Lufthansa und Interflug möchten den Berlin-Verkehr ausbauen – sperren sich die Alliierten wieder?

An ihrem Gründungsort Berlin ist die Deutsche Lufthansa nur noch symbolisch präsent: mit einem Boeing-Oldtimer auf dem Flughafen Tegel und einem Verkaufsbüro auf dem Ku'damm. Auch einen „Lufthansa-Cup“ im Damen-Tennis gibt es, den Steffi Graf in diesem Jahr gewann.

Anfliegen darf die bundesdeutsche Staatslinie die ehemalige Reichshauptstadt seit dem Kriegsende nicht mehr. Die drei Luftkorridore, die Berlin mit der Bundesrepublik verbinden, stehen unter der Hoheit der alliierten Siegermächte. Sie dürfen nur von Flugzeugen mit deren Kennzeichen passiert werden.

Für Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau ist diese Praxis ein Ärgernis. „Die Lufthansa muß wieder nach Berlin fliegen dürfen, denn dort gehört sie hin“, verkündet er bei jeder Gelegenheit.

Vergangene Woche schien es so, als könnte Ruhnau Wunsch bald in Erfüllung gehen. DDR-Beamte ließen ihre Kollegen aus dem Bonner Verkehrsministerium wissen, daß die DDR eine neue Luftstraße zwischen Berlin und dem Bundesgebiet eröffnen möchte.



Die neue Strecke soll von Bayreuth über Leipzig nach Fürstenwalde östlich von Berlin führen. Dort würden die Maschinen dann auf die „Amber Four“ stoßen – eine internationale Luftstraße, die in Nord-Süd-Richtung an der polnischen Grenze entlangläuft.

Über diese Luftschneise, die nach der DDR-Offerte allen Fluggesellschaften zugänglich sein soll, könnte neben dem Ost-Berliner Flughafen Schönefeld auch Tegel in West-Berlin angefliegen werden – von Osten her, ohne Nutzung der alliierten Korridore.

Der Anschluß des neuen Verkehrsweges an „Amber Four“ brächte den Deutschen einen weiteren Vorteil. Transit-Flüge von Skandinavien in den Mittelmeerraum, die bisher den überfüllten Luftraum der Bundesrepublik durchqueren, könnten über die neue Route an Westdeutschland vorbeigeführt werden.

Doch so sehr der Plan den Wünschen der Lufthansa auch entgegenkommt – er hat leider einen Haken: Auch die neue Luftverkehrsstraße kann nur befliegen werden, wenn die Alliierten zustimmen.

Die nämlich kontrollieren seit Kriegsende den gesamten Luftraum über Berlin. Jede Maschine, die in Berlin einfliegt, muß der Luftsicherheitszentrale

im Gebäude des Alliierten Kontrollrats gemeldet werden.

Auch an der Grenze zwischen der Bundesrepublik und der DDR läuft nichts ohne die Schutzmächte. Parallel zur innerdeutschen Grenze richteten die drei Westalliierten die „Air Defense Identification Zone“ ein, die ohne ihre Genehmigung nicht durchfliegen werden darf.

Wie undurchlässig dieser Schutzstreifen ist, erleben Fluggäste, die mit der Lufthansa von Frankfurt nach Leipzig reisen. Die Maschinen müssen in einem Bogen über die Tschechoslowakei in die DDR einfliegen. Durch diesen Umweg wird die Strecke von 310 auf etwa 700 Kilometer verlängert.

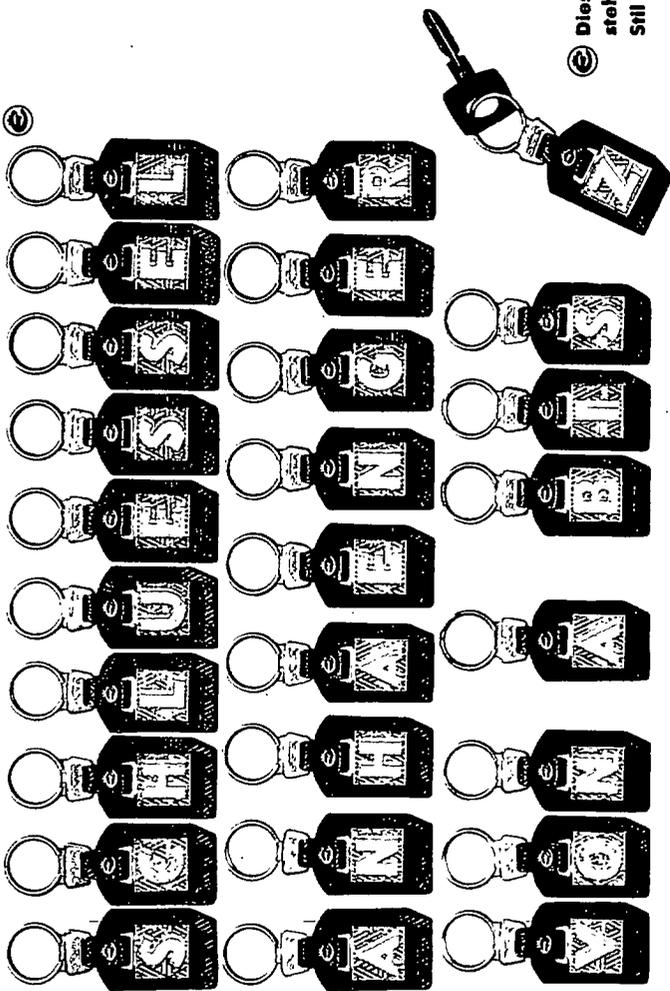
Flieger zwischen Dresden und Hamburg müssen wegen der alliierten Kontrollzone einen Umweg über Dänemark machen. Dadurch verdoppelt sich die Flugzeit von 40 auf 80 Minuten.

Selbst die krumme Tour läuft nicht ohne die Alliierten. Das Bonner Verkehrsministerium darf die innerdeutschen Flüge nur genehmigen, wenn die Siegermächte zugestimmt haben. Das Recht dazu leiten die Besatzer aus dem Deutschland-Vertrag ab.

Von der Freizügigkeit, welche die Westmächte sonst immer von den Staaten des Ostblocks fordern, ist im deutsch-deutschen Luftverkehr wenig zu spüren. So dauerte es fast vier Jahre, bis die Alliierten den von der Lufthansa und der DDR-Gesellschaft Interflug beantragten Linienverkehr zwischen Frankfurt, Düsseldorf und Leipzig genehmigten.

Vor allem die Amerikaner legten sich immer wieder quer. Die offizielle Begründung: Sie befürchteten, daß von Leipzig aus Anschlußverbindungen nach Berlin eingerichtet werden und daß über diesen Umweg der Berlin-Verkehr ausgehöhlt würde.

Doch diese Erklärung ist fadenscheinig. Selbst als Lufthansa-Chef Ruhnau 1986 dem damaligen US-Botschafter Richard Burt versicherte, es werde keine Anschlußverbindungen geben, blieben die Amerikaner hart. Erst im August dieses Jahres genehmigten die



Dieses Zeichen steht für Still in Sachen Leder.

ESQUIRE-LEDERWAREN finden Sie im guten Fachgeschäft. Informationsprospekt von ESQUIRE-LEDERWAREN, RUPP & RICKER GmbH, Postfach 11 60, 6054 Rodgau I.



USA die innerdeutschen Flüge – zunächst nur bis zum 31. Oktober.

Ähnlich widerwillig verhielten sich die drei Westmächte bei der Genehmigung der Verbindungen München–Leipzig und Hamburg–Dresden. Für diese Flüge wurde zunächst nur eine Einzelgenehmigung erteilt. Seit Donnerstag vergangener Woche gilt die Erlaubnis bis zum 15. Januar. „Das geht uns alles viel zu schnell“, begründete ein Schutzmacht-Diplomat die zeitliche Befristung.

Der wahre Grund für die alliierte Luftblockade ist leicht auszumachen: Die drei Westmächte befürchten, daß die Normalisierung des Flugverkehrs zwischen der Bundesrepublik und der DDR eines Tages auch das einträgliche Berlin-Monopol ihrer Fluggesellschaften beschädigen könnte. Es wird auf Dauer nicht möglich sein, den Deutschen den Anflug von Leipzig und Dresden zu erlauben, ohne ihnen gleichzeitig den Zugang nach Berlin zu gewähren.

Die DDR-Regierung ist ohnehin daran interessiert, Berlin für den internationalen Luftverkehr zu öffnen. Als Gegenleistung für die Benutzung ihrer Luftstraßen erwartet sie von Bonn das – bislang verweigerte – Recht für Transit-Flüge durch die Bundesrepublik.

Zudem würde die Entspannung über dem Himmel von Berlin eine sinnvolle Kooperation zwischen den Flughäfen Tegel (West) und Schönefeld (Ost) ermöglichen. Der Stadtflughafen Tegel bietet sich als Abflugort für Deutschland- und Europa-Flüge an. Schönefeld hingegen könnte zum Drehkreuz für Interkontinental-Flüge ausgebaut werden.

Der Lufthansa wäre das recht. Sie ist bereit, von Schönefeld aus nach Nordamerika und Fernost zu starten. Bislang ist sie auch im Osten Berlins schwach vertreten: Gelegentlich braust ein Bus in den Farben der Lufthansa über das Schönefelder Rollfeld, um die Interflug mit Airbus-Ersatzteilen zu versorgen.

————— Konzerne —————

## Kurze Drähte

Mannesmann-Chef Dieter will einen Konzern mit Weltgeltung aufbauen; der Auftrag für das Mobilfunk-Netz bringt ihn einen Schritt weiter.

**C**hris Luk, ein in Hongkong geborener Chinese, hätte den Mannesmann-Konzern fast um einen Milliarden-Auftrag gebracht. Konkurrenten, die sich ebenso wie Mannesmann um die Lizenz für das private Mobiltelefon in Deutschland bewarben, hielten Luk für einen Japaner.

Wenn die Japaner mit Mannesmann gemeinsame Sache machten, so meinten