

der hier ungehemmt drüberfliegt. Dazu haben wir gar nicht den Platz. Da wird es, genau wie in England auch, eine „Flow control“, eine Verkehrssteuerung, geben müssen, die Flüge nach ihrer Wichtigkeit wertet. Eine solche Verwaltung des Mangels ist bedauerlich, aber unvermeidlich.

**SPIEGEL:** Wer fällt die Entscheidung, welcher Flug wie wichtig ist?

**GAEBEL:** Das ist eine politische Frage. Wir glauben, daß ein zuverlässiger Linienverkehr ein unabdingbares Erfordernis für unsere Volkswirtschaft ist. Das muß bei der Festlegung der Prioritäten beachtet werden.

**SPIEGEL:** Wie läuft es denn gegenwärtig ohne diese Flow control auf den Flughäfen?

**SPIEGEL:** Im Klartext: Vorrang für den Linienflug?

**GAEBEL:** Vorrang für den Linienflug, soweit es ein funktionsfähiges, zuverlässiges Streckennetz erfordert.

**SPIEGEL:** Soll das Nachtflugverbot aufgehoben werden?

**GAEBEL:** Eine Lockerung des Nachtflugverbots halte ich für erforderlich. Moderne Flugzeuge sind sehr leise und umweltschonend geworden.

**SPIEGEL:** Wären Sie organisatorisch in der Lage, Nachtflüge nur mit bestimmten Flugzeugtypen durchzuführen?

**GAEBEL:** Das ist eine Frage der Auflagen. Wenn es entsprechende Vorgaben gibt, wird man das sicherlich können.

**SPIEGEL:** Was muß noch geschehen, damit die Infrastruktur besser wird?

**GAEBEL:** Wir werden sicherlich über die militärischen Sperrgebiete reden müssen. Vorweg: Der militärische Auftrag wird von uns nicht bestritten.

Wir verlangen aber, daß es für die zivilen Korridore und die militärischen Flächen eine gemeinsame Flugsicherung gibt. Das schafft sofort sehr viel mehr Platz, denn derzeit werden Gebiete gesperrt, die nur eine halbe Stunde eines ganzen Tages von Militärmaschinen genutzt werden. Das ist eine unsinnige Verschwendung von Luftraum. Man muß sicher auch fragen, ob die Luftwaffen aus sieben Ländern ihre Übungen im deutschen Luftraum abhalten müssen.

**SPIEGEL:** Wer soll später die gemeinsame Flugsicherung organisieren?

**GAEBEL:** Am besten eine Organisation außerhalb des staatlichen Haushalts. Die aktuelle Organisation der Flugsicherung hat ja eine Reihe von Handikaps. Die Ausbildung der Fluglotsen dauert fast fünf Jahre, doppelt so lange wie die eines Piloten. Das Gehaltsniveau der Lotsen entspricht in keiner Weise den Anforderungen des Jobs. Ein Privatunternehmen könnte das flexibler handhaben als der Staat. Außerdem könnte eine solche Organisation schneller Investitionsmittel aufbringen. Das ist nämlich dringend notwendig. In den Ausbau der Flughäfen werden Milliardenbeträge investiert – in den Ausbau der Flugsicherung fließen vergleichsweise nur geringe Beträge.

**SPIEGEL:** Welche dieser Maßnahmen kann denn kurzfristig greifen und

das drohende Chaos zum Beginn der Sommerferien verhindern?

**GAEBEL:** Was diesen Sommer betrifft, bin ich eher pessimistisch. Aber wir müssen endlich anfangen, etwas zu bewegen, damit nicht noch im Sommer 1992 dieselben Probleme bestehen. Für diesen Sommer haben wir schon eine kleine Erleichterung organisieren können: Vom 1. Juli an müssen die Passagiere in München erst an Bord gehen, wenn die Flugsicherung einen baldigen Abflug zusagt. Das unter Umständen stundenlange Warten in der Maschine auf den Abflug entfällt damit.

**SPIEGEL:** Herr Gaebel, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

## AIRBUS

### Sehr, sehr hoher Preis

Die DDR-Fluggesellschaft Interflug kauft Airbuse, weil die sowjetischen Flugzeugbauer zwei Jahrzehnte hinter dem Westen zurückliegen.

Ein französischer Privatjet vom Typ Corvette wartete am frühen Morgen auf dem Ost-Berliner Flughafen Schönefeld auf einen sehr wichtigen Fluggast. Klaus Henkes, Generaldirektor der DDR-Fluggesellschaft Interflug, sollte, am Freitag vergangener Woche, auf dem einfachsten und bequemsten Weg nach Südfrankreich geflogen werden – Dienst an einem neuen Kunden des europäischen Flugzeugherstellers Airbus Industrie.

Einige Stunden später saß Henkes in der Airbus-Zentrale in Toulouse neben Airbus-Aufsichtsratschef Franz Josef Strauß, um vor der Sperrholz-Attrappe des Zukunftsflugzeugs A 340 ein dickbändiges und bemerkenswertes Vertragswerk zu unterschreiben: Interflug kauft drei Airbuse des Typs A 310.

Es ist das erste Mal, daß die ostdeutschen Linienflieger ein Flugzeug im Westen kaufen; das erste Mal auch, daß Airbus Industries Flugzeuge in einem Land des Ostblocks los wird.

Geliefert wird der Großraum-Jet A 310 in jener Version, die mit Zusatztanks bestückt ist und auf Langstreckenflügen eingesetzt werden soll. Henkes' Interflug wird mit den Airbussen non-stop von Schönefeld nach Havanna, Peking und Singapur düsen.

„Wir schreiben ein neues Kapitel Luftfahrtgeschichte“, freute sich der geschichtsbewußte Airbus-Promotor Strauß über den West-Ost-Handel. Und das ist noch nicht mal besonders übertrieben.

Bislang war die Grenze zwischen den Systemen undurchdringlich für die Flugzeughersteller. Im industrialisierten Westen und in den meisten Ländern der Dritten Welt fliegen die Jets aus den



Flüge streichen müssen"

**GAEBEL:** Da muß ein Kapitän eines Jumbos mit über 400 Passagieren warten, bis ein Sportflieger seine Platzrunde zu Ende geflogen ist. Das ist unerträglich.

**SPIEGEL:** Wie soll später die Verkehrssteuerung entscheiden, wenn ein Linienflug der Lufthansa gleichzeitig mit einem Charter-Jumbo voller Urlauber um Startgenehmigung nachsucht?

**GAEBEL:** Der Geschäftsreisende hat seine Bedürfnisse, und der Tourist hat auch seine Bedürfnisse. Ich kann nur sagen: Wir müssen durch einen funktionierenden Luftverkehr für eine funktionsfähige Volkswirtschaft sorgen. Das muß bei der Prioritätensetzung bedacht werden. Ich sage nicht, daß der Tourist nicht auch an sein Ziel kommen soll, aber wenn unsere Volkswirtschaft unter dieser Situation nachhaltig leidet, dann werden unsere touristischen Möglichkeiten vielleicht eingeschränkt werden.

USA und Europa. In den Ländern des östlichen Blocks steigen die Passagiere nahezu ausschließlich in Maschinen aus der Sowjet-Union.

Die historische Wende kostet die devisenarme DDR viel Geld. Rund 420 Millionen West-Mark müssen die Ostdeutschen für die Erneuerung ihrer zivilen Luftflotte überweisen. „Ein sehr, sehr hoher Preis“, stöhnte Henkes in mildem Sächsisch nach der Vertragsunterzeichnung. Die sechsmonatige Verhandlung mit den Airbus-Managern hat der Interflug-Chef nicht in bester Erinnerung: „Noch nie mußten wir so hart um den kleinsten Vorteil kämpfen.“

Interflug ist nicht die einzige östliche Fluggesellschaft, die sich jetzt westliche Maschinen in ihren Flugzeugpark holt. Vor den Ostdeutschen schlossen die Polen schon einen Vertrag mit kapitalistischen

Flugzeugbauern:

Demnächst wird die polnische Fluggesellschaft Lot mit zwei Großraumflugzeugen des Typs Boeing 767 über den Atlantik fliegen.

Daß Ostblock-Gesellschaften nun auf West-Gerät umsteigen, hat einiges mit Michail Gorbatschows Perestroika zu tun: Die Sowjets lassen ihren Satelliten mehr Spielraum beim Einkaufen.

Doch die neue Freiheit allein ist es nicht, die Boeing und Airbus zu der osteuropäischen Kundschaft verhilft. Mehr noch fällt ins Gewicht, daß die sowjetischen Flugzeugbauer den Anschluß an die Moderne verpaßt haben: Die Tupolews und Iljuschins sind technisch auf dem Stand der sechziger Jahre stehengeblieben.

Weil im Sowjetstaat das Geld fürs Militär und für die Raumfahrt draufging, weil jedweder Wettbewerbsdruck fehlte, mangelt es an praktisch allem, was neuzeitlichen Flugzeugbau auszeichnet: an leichten Materialien, an treibstoffsparender Aerodynamik, an Mikroelektronik im Cockpit und, vor allem, an neuzeitlichen Triebwerken.

Unter den Tragflächen der jüngsten Sowjetkreation beispielsweise, der Iljuschin 86, hängen vier Düsenmotoren. Der Airbus A 310, nicht viel kleiner als die Iljuschin, kommt mit zwei Triebwerken aus: Leistungsfähige Strahltriebwerke für Großraummaschinen haben die Sowjettechniker bis heute nicht zu bieten. Die Düsen, die Sowjetflugzeuge antreiben, sind lauter als westliche Aggre-

gate. Sie lassen viel mehr Dreck hinter sich und verbrauchen bedeutend mehr Sprit. Die alte Iljuschin IL-62 schluckt doppelt soviel Kerosin pro Passagier-Kilometer wie der Airbus A 310.

Allein der hohe Treibstoffverbrauch der Ost-Mühlen läßt es für die DDR oder die Polen lohnend erscheinen, auf West-Technik in der Luft umzuwechseln: Die Mietgebühren oder die Abschreibungskosten werden durch die Spritersparnis wieder reingeholt.

Zudem werden wegen des Höllenlärms, den die Steinzeit-Jets machen, die Ost-Flugzeuge bald von den Flughäfen Europas und Nordamerikas verbannt. Die osteuropäischen Fluggesellschaften verlor dann das devisenträchtige Geschäft mit den West-Reisenden.



**Geschäftspartner Strauß, Henkes\***  
Ein bißchen Kontrolle soll bleiben

Die West-Passagiere meiden ohnedies, wann immer sie können, den Lufttransport mit Ost-Gesellschaften. Die sowjetische Fluggesellschaft Aeroflot räumte unlängst ein, im West-Geschäft die Hälfte ihres Marktanteils verloren zu haben.

In schlechtem Ruf steht nicht allein der Service der sozialistischen Flieger. Zweifel bestehen auch an der Sicherheit der östlichen Flugmaschinen. Westliche Luftfahrtexperten verbreiten, daß der Osten pro Passagier-Kilometer dreimal so viele Crashes zu verzeichnen habe wie West-Transporteure. Die Ursache für die vielen Abstürze seien: rückständige Technik, ermüdetes Material und schlechter Unterhalt.

Erschwert wird das Luftfahrtmanagement der Ostblock-Linien nicht allein durch die technische Rückständigkeit

\* Am Freitag vergangener Woche in Toulouse, mit einem Modell der Interflug-A-310.

der Flugzeuge; dazu kommen Service-Praktiken, die westlichen Profis, so ein Lufthansa-Techniker, „geradezu abenteu-erlich“ erscheinen.

Airbus Industrie oder Boeing statten die Fluggesellschaften mit Ersatzteilen und Reparaturgerät aus, damit diese ihre Maschinen selbst warten können. Interflug hingegen muß die Jets für die Wartung in die Sowjet-Union fliegen. In der Regel, so erfuhren Lufthansa-Techniker von Interflug-Kollegen, dauert es sieben Monate, bis ein Flugzeug von dort wieder zurückkommt.

Die sogenannten Wartungsintervalle – die Zeiten zwischen den Inspektionsterminen – sind zudem deutlich kürzer als bei den West-Flugzeugen. Die Motoren einer neuen Iljuschin müssen nach 800 bis 1000 Flugstunden zur Inspektion. Ein neuer Airbus kommt wegen routinemäßiger Triebwerk-Checks nur alle 4000 Flugstunden in den Hangar.

Angesichts dieses technischen Notstands wäre es womöglich schon früher zu einem west-östlichen Flugzeuggeschäft gekommen, wenn nicht Cocom dazwischen gewesen wäre.

Cocom, eine Wachhund-Instanz der Nato-Staaten, sorgt dafür, daß militärisch interessantes Gerät nicht bei Handelsgeschäften von West nach Ost verkauft wird. Zivillflugzeuge standen lange Zeit auf der vor allem von den USA argwöhnisch gehüteten Cocom-Liste. Jüngst erst sind sie daraus gestrichen worden – Ergebnis des entspannteren Umgangs zwischen Ost und West.

Ein bißchen Kontrolle allerdings soll bleiben. Airbus Industrie mußte dem neuen Kunden zur Auflage machen, daß er seine Flugzeuge im Westen warten läßt. Lufthansa-Chef Heinz Ruhнау gewann den Auftrag für seine Hamburger Werft.

Bei den Airbussen, die demnächst von Interflug-Piloten gesteuert werden, dürfen die Eigentümer zudem keinen Einblick in die sogenannten „black boxes“ nehmen. Diese High-Tech-Bauteile, die auch in Militärmaschinen eingebaut werden, sollen versiegelt werden.

Und: Die Handbücher für die Überholungsarbeiten bleiben im Westen, bei den Technikern der Lufthansa.

## KONZERNE

### Spitzer Bleistift

**Edzard Reuter kann Bonner Angeboten nicht widerstehen – Daimler will MBB schlucken.**

Martin Bangemann hatte die Hoffnung fast schon aufgegeben. Monat um Monat machte der Wirtschaftsminister dem Daimler-Benz-Chef Edzard Reuter Avancen, und die versprochenen Geschenke wurden immer teurer. Der Stuttgarter Konzern solle sich