

Idyllische Ruhe

Weil die Ölpreise ihre Betriebskosten zu hoch trieben, stellte die ostdeutsche Gesellschaft Interflug kurzerhand ihre Inlandsflüge ein.

Regelmäßig, nach Flugplan, starten die Maschinen von Berlin-Schönefeld in Richtung Maputo und Moskau, Hanoi und Havanna. Nur nach Erfurt und an die Ostsee fliegt die DDR-Linie Interflug nicht mehr — dafür ist der Sprit zu teuer.

Weil die Strecke Berlin—Erfurt „zu unrentabel“ sei, so die Interflug vergangene Woche, wurden die Flüge in die thüringische Großstadt gestrichen. Und damit stellte die DDR-Gesellschaft den gesamten inländischen Flugbetrieb ein.

Der war ohnehin, im Laufe der letzten vier Jahre, arg zusammengeschnürt — von regelmäßig 34 auf zuletzt neun Flüge in der Woche. In Schönefeld, schrieb die Fachzeitschrift „Flug Revue“, „herrscht eine geradezu idyllische Ruhe“.

Im Sommer 1975, als die Sowjets noch reichlich und preiswert Erdöl lieferten, war auf dem Flugfeld südöstlich von Berlin noch etwas mehr Betrieb.

Pro Woche startete 17mal ein Flieger nach Erfurt. In der Urlaubszeit gingen wöchentlich bis zu 16 Flüge nach Heringsdorf auf der Ostseeinsel Usedom, bis zu elf nach Barth bei Stralsund.

Zwei Jahre später wurden zunächst die Flüge nach Barth gestrichen, nach Heringsdorf gingen nur noch halb so viele Maschinen. Die für Wirtschaftsfunktionäre wichtige Strecke nach Erfurt bediente die Interflug weiterhin.

Im vergangenen Jahr schließlich, als die sprunghaft angestiegenen Kosten für Ölimporte das Loch in der DDR-Handelsbilanz erschreckend vergrößerten, stellte Ost-Berlin den Flugbetrieb nach Heringsdorf ganz ein. Die Flüge nach Erfurt wurden von 17 auf neun verringert, pro Woche 40 000 Liter Sprit gespart.

Schon im vergangenen Jahr hatte SED-Generalsekretär Erich Honecker im Zentralkomitee über eine „weitere Verschärfung“ der Energielage geklagt. Die DDR müsse heute dreimal soviel exportieren wie 1970, um ihre Ölimporte bezahlen zu können.

Zwar verlangt der Hauptlieferant für Öl, die Sowjet-Union, derzeit 15 bis 20 Prozent weniger als die Opec-Staaten. Aber die DDR kann sich schon jetzt die künftigen Preisschübe ausrechnen, denn Moskau folgt mit einer zeitlichen Verzögerung dem Weltmarktpreis.

Um Energie einzusparen, ordnete Ost-Berlin bereits im letzten November

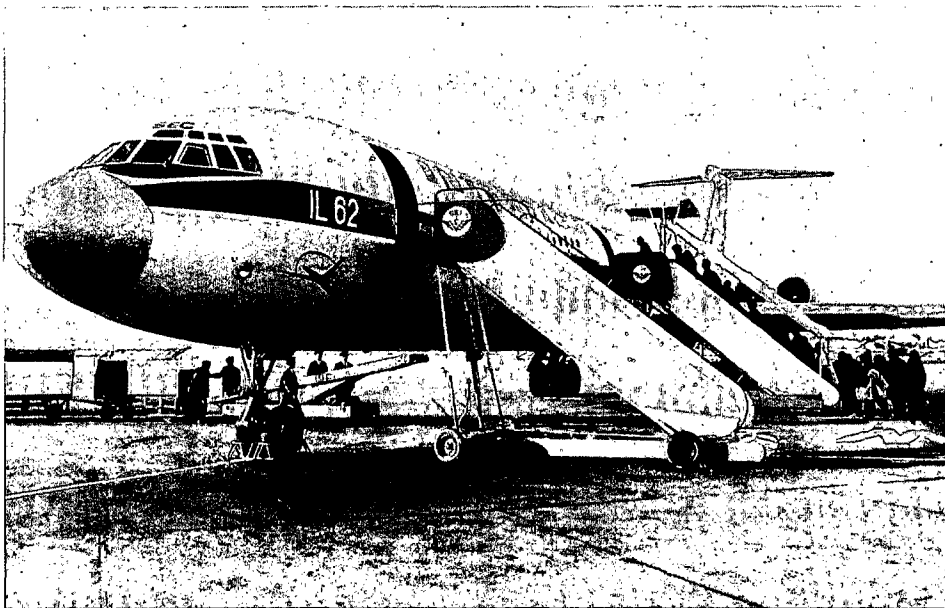
eine Reihe drastischer Maßnahmen an: So wurden, unter anderem, die Straßen dunkler und die Fabrikhallen kälter — wo die Werktätigen gelegentlich hin- und herlaufen, sollten 16 Grad reichen, für Schwerarbeiter wurde die Heizung auf 12 Grad heruntergedreht. Um die Einhaltung der Sparvorschriften zu kontrollieren, mobilisierte die Partei 190 000 Mann der „Arbeiter- und Bauerninspektion“.

Doch bald kündigten die Sowjets außer neuen Preislisten auch noch neue Lieferbedingungen an: Das Erdölkontingent von jährlich 19 Millionen Tonnen, so ließen sie ihren wichtigsten Verbündeten wissen, könne bis 1985 nicht erhöht werden. Die DDR aber braucht mehr Öl, um mehr zu produzieren, und sie muß mehr produzieren, um das Öl bezahlen zu können. Da waren, wie

westliche Linie mehr im Einsatz. Die Kurz- und Mittelstreckenmaschine der Lufthansa ist ein Jet (Boeing 737), fliegt schneller, hat ein Drittel mehr Plätze und verbraucht weniger Sprit.

Das modernste Interflug-Gerät, die 1973 eingeführte TU 134 A, hat nur 78 Sitzplätze. Ungleich profitabler fliegt die derzeit modernste Lufthansa-Maschine, der Airbus A 300, der bis zu 336 Passagiere befördert.

Die Interflug-Maschinen kommen inzwischen auf derart hohe Betriebskosten, daß die Gesellschaft längst den Plan aufgegeben hat, in den westlichen Touristik-Markt einzusteigen. Die konkurrenzlos billigen Tarife, mit denen die DDR-Planer West-Touristen auf den Umweg über Ost-Berlin nach Schönefeld locken wollten, können sie nicht mehr bieten, weil sie wenigstens



Interflug-Maschine in Berlin-Schönefeld: Hoher Spritverbrauch, wenig Plätze

Parteichef Honecker klarmachte, „einige Fragen neu zu durchdenken“.

Bei der Suche nach Möglichkeiten zur Energieeinsparung machten sich die DDR-Planer rasch an ihre Luftflotte. Auslandsflüge mochten sie aus Prestige Gründen nicht streichen, selbst die wenig rentierliche 11 000-Kilometer-Strecke nach Maputo (Mosambik) nicht. So blieb nur die Erfurt-Tour.

Und da läßt sich in der Tat eine ganze Menge sparen. Das Fluggerät, ausnahmslos sowjetischer Provenienz, schluckt viel Treibstoff: Die veralteten Iljuschins und Tupolews der Interflug brauchen nach Berechnung westdeutscher Experten wesentlich mehr Sprit und haben weit weniger Sitzplätze als vergleichbare Maschinen der Lufthansa.

Der Kurz- und Mittelstreckenflieger IL 18 etwa, der bislang nach Erfurt flog, ist eine Konstruktion aus den 50er Jahren. Vergleichbares Gerät hat keine

ihre Treibstoffkosten einfliegen müssen.

Da inzwischen auch westliche Linien- und Chartergesellschaften Billigflüge offerieren, mögen Bundesdeutsche kaum noch den Umweg über Schönefeld nehmen — nur wenige Außenseiter, denen die oft tagelangen Wartezeiten auf den Anschlußflug nichts ausmachen.

Auch auf ein anderes prestigeträchtiges Vorhaben muß die Interflug nun verzichten. Seine Gesellschaft, so hatte Interflug-Generaldirektor Klaus Henkes noch vor zwei Jahren verkündet, werde, „so bald es gehe, den Überschall-Luftverkehr einführen“.

Daran ist nicht mehr zu denken. Selbst wenn die Sowjet-Union solches Gerät liefert, könnte Ost-Berlin kein Interesse mehr zeigen — die Überschall-Maschine schreckt, wie auch die britisch-französische Concorde, durch einen extrem hohen Treibstoffverbrauch. ◆