

bettelarm – so etwa die jüdischen Frauen und Mädchen, die in Hessisch Lichtenau für die Dynamit AG Pikrinsäure kochen und TNT abfüllen mußten, bis die giftigen Chemikalien Gesicht und Körper gelbgrün verfärbten.

Rund 1500 dieser Frauen hatten die jüdischen Organisationen im Verlauf der Verhandlungen mit Flick immerhin ausfindig machen können. Ihre Akten lagern seitdem in den Kellern von Jad Waschem, dem israelischen Dokumentationszentrum zum Gedenken an den Holocaust. Nun, nachdem die neuen Anteilseigner „humanitäre Gründe“ (Deutsche Bank) vor Recht haben ergehen lassen, werden die Ansprüche neu geprüft werden müssen.

„Aber wer“, fragt Gemeindevorsteher Galinski, „wird noch am Leben sein?“

BERLIN

Dumm da

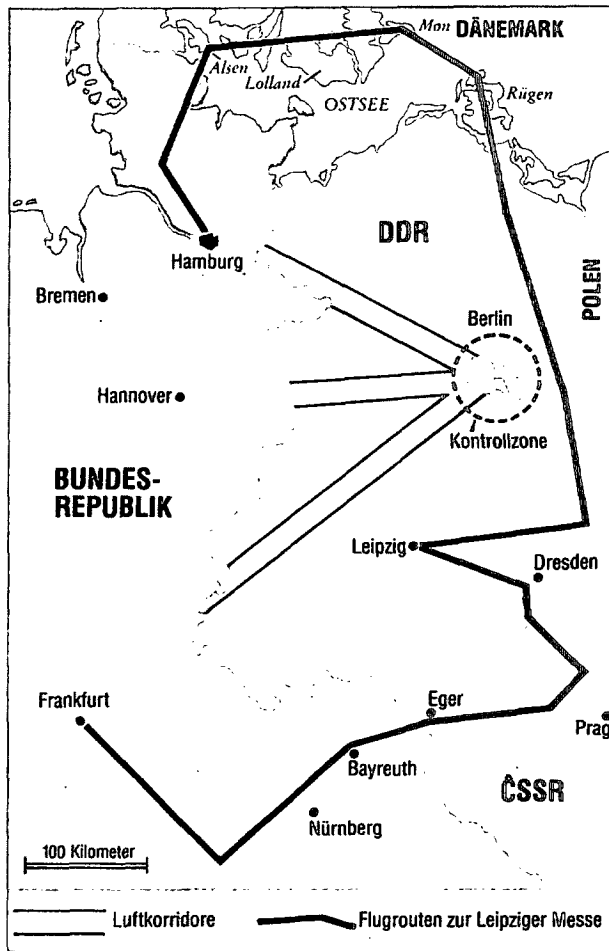
Bürgermeister Dieppen und Lufthansa-Chef Ruhnau wollen das Berlin-Monopol der Alliierten aufweichen.

Als der Sozialdemokrat Hans Apel 1984 für das Amt des Berliner Bürgermeisters kandidierte und zeitweise allwöchentlich zwischen der Halbstadt und seiner Heimatstadt Hamburg unterwegs war, faßte er seine schlechten Erfahrungen mit Service und Komfort der alliierten Fluggesellschaften in ein militärisch knappes Urteil: „Saftladen.“

Selbst Vertreter der Westalliierten beklagen bisweilen die Folgen des Umstandes, daß das Zugangsrecht auf den drei nach Berlin führenden Luftkorridoren per Nachkriegsbeschluß den Flugzeugen der Siegermächte vorbehalten ist. „Ich sage ja schon immer“, rügt ein Schutzmacht-Diplomat die Monopol-Linien, „die Brüder geben sich keine Mühe.“ Beschwerden über Preistreiberie und schlechten Service füllen beim Berliner Senat mehrere Aktenordner.

Abhilfe versprechen sich Berlin-Politiker aller Parteien seit langem von einer Ausweitung des Zugangsrechts. Bislang sind die Korridore lediglich den Fluggesellschaften und Militärs der Alliierten reserviert, ferner der polnischen Airline Lot – Relikt aus Zeiten, als Polens Exilregierung in London amtierte. Diese Monokultur hat West-Berlin vom europäischen Durchgangsverkehr isoliert und zudem die Lufthansa vom Passagieraufkommen der bevölkerungsreichsten deutschen Stadt abgesperrt.

Schon vor 15 Jahren ersehnte der Regierende Bürgermeister Klaus Schütz (SPD) einen Ausbau der nur aus Richtung Westen erreichbaren West-Berliner Flughäfen zum „Luftkreuz“. Auch der sozialdemokratische Deutschland-Politiker Horst Grabert wollte „kurzfristig“ Berlin zumindest in die internationale Nord-Süd-Route von Skandinavien nach



Österreich einklinken. Und immer wieder mal bekundete die Lufthansa Interesse am West-Berliner Landeplatz Tegel – „unser gutes Recht“, wie Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau postuliert.

Obwohl alle diese Vorstöße stets auf Bedenken der Verbündeten stießen und am Widerstand der Sowjets scheiterten, holte Bürgermeister Eberhard Dieppen die alten Luft-Konzepte letzte Woche aus der Ablage und wünschte sich „mehr Fluggesellschaften nach Berlin“ – an einem historischen Datum, dem 60. Jahrestag der Lufthansa-Gründung, und zur Überraschung der Alliierten.

Die Vertreter der Siegermächte hätten eher gehofft, daß sie der Christdemokrat Dieppen nicht mit derartigen Vorstößen in Verlegenheit bringen würde. Denn einen Lufthansa-Antrag auf Landrechte in West-Berlin könnten sie kaum ablehnen, „ohne dumm dazustehen“, wie ein prominenter Diplomat befürchtet: „Man sähe es am liebsten, wenn die Frage nicht gestellt wird.“

Einige der vom Regierenden Bürgermeister ventilierten „Verkehrsmöglichkeiten neben den Korridoren“ werden schon seit geraumer Zeit wahrgenommen. Lufthansa und DDR-„Interflug“ etwa bieten zweimal im Jahr von Hamburg und Frankfurt Gemeinschaftsflüge zur Leipziger Messe. Aufmerksam bemerkten die Alliierten, daß „hier einiges in Bewegung gekommen ist“.

West-Berlin allerdings muß laut Statut nach wie vor auf den zwanzig Meilen breiten Korridoren Richtung Hamburg, Hannover und Frankfurt angefliegen werden. Jeglicher Berlin-Zugang außerhalb dieser Korridore bedarf einer Überfluggenehmigung durch die DDR. Der Einflug in den 20-Meilen-Radius der „Berliner Luftkontrollzone“ muß zusätzlich von sämtlichen vier Siegermächten genehmigt werden.

Zwar piesacken die Sowjets die drei Westalliierten gelegentlich mit Nadelstichen wie Luftumleitungen aus militärischen Gründen oder Abfangmanövern roter Jäger auf Passagier-Jets. Generell aber werden die Genossen von westallierter Seite für ihr „großzügiges Respektieren mündlicher Abmachungen“ gelobt.

So akzeptieren die Westmächte stillschweigend die aus

Propellerflugzeiten herrührende, wenngleich nirgends festgeschriebene Gipfelhöhe von 3000 Metern in den Korridoren. Im Gegenzug nehmen die Sowjets den Passagierverkehr hin, obwohl die Korridore ursprünglich nur dem Militärtransport in die westlichen Besatzungszonen dienen sollten.

Gegen Direktflüge ins westliche Ausland hingegen protestieren die Russen tagtäglich routinemäßig in der alliierten Luftsicherheitszentrale, einem schloßartigen Prunkbau, in dem einst das Kammergericht, dann Roland Freislers Volksgerichtshof und schließlich der alliierte Kontrollrat residierten.

Dort behandelt der sowjetische Vertreter, der jeden An- und Abflug zu bestätigen und mit dem Stempel „Garantiert“ zu versehen hat, die Linienflüge nach London, Amsterdam oder Zürich auf besondere Weise. Er reicht den Anmeldezettel für den Flug mit dem Stempel „Nicht garantiert“ zurück. Irgendwelche weiteren Folgen hatte das noch nie. Die Westalliierten wiederum verzichten auf ein Mitspracherecht über den DDR-Zentralflughafen Schönefeld. Der liegt südöstlich der Stadt, gerade eben noch innerhalb der Kontrollzone, und unterläge eigentlich, streng genommen, auch westlicher Kompetenz.

Der DDR-Flughafen profitiert noch anderweitig von der Politik der Großen:

Nicht zuletzt die alliierten Isolierungs-bemühungen haben Schönefeld wachsen lassen. Allein am Autobus-Übergang Waltersdorfer Chaussee, dem meistgenutzten Weg zum Ost-Airport, wurden letztes Jahr rund 422 000 Schönefeld-Reisende gezählt, die überwiegend mit Billigtarifen dem Tegeler Flughafen abgeworben worden waren (SPIEGEL 18/1985).

Westliche Fluggesellschaften, die Berlin-Verbindungen eröffnen wollten, sind von der DDR und den Sowjets bislang stets nach Schönefeld verwiesen worden, Tegel-Wünsche wurden abgeblockt. Fluggesellschaften wie die skandinavische SAS, die österreichische AUA oder die türkische THY hatten zwar von den Westalliierten bereits die Tegeler Anflugrechte erhalten. Doch die östliche

besorgen die DDR-Stellen – gegen Devisen.

Zusätzlichen Profit schöpft Ost-Berlin aus einem inoffiziellen „Transportvorbehalt“: Die DDR-Benutzer der Strecke sind angewiesen, die Interflug zu nehmen. „So beschränkt sich der Wettbewerb in der Regel auf die Passagiere des jeweiligen Partnerlandes“, vermerkt eine Luftverkehrsstudie der Berliner „Forschungsstelle für gesamtdeutsche wirtschaftliche und soziale Fragen“.

Krumme Touren markieren auch den Streckenverlauf. Um die Korridore zu meiden und auch die zwischen der Bundesrepublik und den Ostblock-Nachbarn gezogene Nato-Sperrzone unberührt zu lassen, muß der KLM-Flieger zunächst nach Rügen, um über die Ostsee und Dänemark die Luftstraße Richtung

RAUMFAHRT

Weg vom Fenster

Frankreich drängt die Bundesregierung, beim Bau einer europäischen Raumfähre mitzumachen. In Bonn streiten sich Minister, ob das teure Unternehmen sinnvoll ist.

Es sollte eine Woche ganz nach dem Geschmack des Bundeskanzlers werden, mit Spaß am Beruf. Besonders freute sich Helmut Kohl auf den kommenden Donnerstag, elf Uhr: Inspektion französischer Truppen in Baden-Baden, Seit' an Seit' mit Staatspräsident François Mitterrand.

Doch Anfang dieser Woche erfuhr der Regierungschef, daß das Treffen mit dem Franzosen Schwierigkeiten birgt. Außenminister Hans-Dietrich Genscher und Forschungsminister Heinz Riesenhuber kündigten ihm auf dem Dienstweg an, Freund Mitterrand werde unangenehme Fragen stellen.

Das Schlimme: Jeder seiner Helfer empfiehlt dem Kanzler eine andere Antwort.

Die irdischen Probleme entstehen Kohl wegen einer fälligen Entscheidung über den Weg der Bundesrepublik ins All. Dabei dachte der Kanzler, er hätte das Problem längst vom Tisch. Anfang vorigen Jahres hatten elf europäische Staaten sich entschieden, „Europas Eigenständigkeit und Wettbewerbsfähigkeit“ solle auf „alle Bereiche der Raumfahrt ausgedehnt werden“.

Konkret beschlossen die in der „Europäischen Raumfahrtagentur“ zusammengeschlossenen Länder, unter französischer Federführung die Trägerrakete Ariane V zu entwickeln und sich unter deutscher Projektleitung am Bau der US-Weltraumstation Columbus zu beteiligen. Kosten für die Bundesrepublik: rund vier Milliarden Mark.

Da das Geld erst in einigen Jahren fällig wird, widersprach Finanzminister Gerhard Stoltenberg nicht. Doch der Griff nach den Sternen war dem Etat-Herrn schon Anfang vorigen Jahres verdächtig.

Am 16. Januar 1985 diktierte er ins Kabinettsprotokoll: „Mit der Verwirklichung dieser beiden Programme sind unter den gegebenen Umständen die Möglichkeiten der Bundesregierung, zivile Raumfahrtvorhaben vergleichbarer Größenordnung in Angriff zu nehmen, erschöpft.“

Die Bonner Sparmaxime hinderte die technikbesessenen Franzosen nicht, weitere extraterrestrische Phantasie zu entwickeln. Um von den Amerikanern wirklich unabhängig zu werden, so argumentierte Mitterrand, bedürfe es eines eigenen „Rückkehrvehikels“ (Genschers Planungschef Konrad Seitz), mit dem wie mit den US-Raumfähren Menschen und Material von der Umlaufbahn um die Erde wieder zurückgeholt werden



Lufthansa-Jubiläumsgäste Dieppen, Ruhnau*: Konzepte aus der Ablage

Seite bestand jeweils auf Grundsatzverhandlungen unter Einschluß der DDR – was wiederum die Westlichen ablehnten.

An der Verweigerung der Überflugrechte und den östlichen Verhandlungswünschen scheiterte auch 1970 der Versuch der Lufthansa, auf ihrer Moskauer-Route in West-Berlin zwischenzulanden. Die Westmächte hatten das Landrecht unter der Bedingung, daß die Korridore unberührt bleiben und die östlichen Genehmigungen erteilt würden, bereits zugestanden.

Mit der Taktik, Berlin-Routen nur nach Schönefeld zu leiten, hat sich die DDR einen beträchtlichen Devisenquell geschaffen. Die Strecke Ost-Berlin–Amsterdam etwa betreibt die DDR-Gesellschaft Interflug gemeinsam mit der holländischen KLM. Wöchentlich zweimal fliegt eine Fokker F 28, viermal eine Iljuschin 134. Den gesamten Abfertigungs- und Bodenbetrieb in Schönefeld

Schleswig-Holstein und Nordsee zu erreichen. Der DDR-Kollege fliegt unten rum, auf der Luftstraße, die südlich von Eger (CSSR) den Nato-Zaun durchschneidet. Die gleichen Kurven fliegen die Lufthansa-Jets auf ihrem Weg nach Leipzig (siehe Schaubild Seite 30).

Solche Schleichwege stehen auch bei den West-Berliner Planspielen zur Ausweitung des deutsch-deutschen Flugverkehrs zur Diskussion. Zwar zeigt sich Lufthansa-Chef Ruhnau sicher, daß seine Gesellschaft nicht auf alle Ewigkeit vom Berlin-Verkehr ausgeschlossen werden kann: „Eines Tages wird es soweit sein.“

Berlins Senatspressesprecher Winfried Fest gibt sich vorerst skeptisch. Er wertet Ruhnaus Landeankündigung als Start zu einem „geistigen Langstreckenflug“.

* Mit dem ehemaligen Junkers-Pressesprecher und Lufthansa-Namensgeber Friedrich Fischer von Poturzyn, 92 (r.).