Robert Gruner

Interflug und DDR-Außenpolitik

Die Luftfahrt als diplomatisches Instrument

Diplomica Verlag

Robert Gruner
Interflug und DDR-Außenpolitik: Die Luftfahrt als diplomatisches Instrument

ISBN: 978-3-8366-3214-0
Herstellung: Diplomica® Verlag GmbH, Hamburg, 2009
Covermotiv: © Marco Wappler / Quelle: Photocase

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden und der Verlag, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

© Diplomica Verlag GmbH
http://www.diplomica-verlag.de, Hamburg 2009

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 5

2 Allgemeine Angaben zum zivilen Luftverkehr der DDR und dessen außenpolitische Rolle 11

2.1 Die Situation von der Gründung der Deutschen Lufthansa bis zu Beginn der 1960er Jahre 11

2.1.1 Pläne zur Erweiterung der zivilen Luftfahrt 1959 11

2.1.2 Die Beziehungen im Bereich der zivilen Luftfahrt zu nichtsozialistischen Staaten 14

2.1.3 Perspektiven bis 1980 19

2.2 Luftfahrtpolitische Konzeptionen und Direktiven ab 1965 21

2.2.1 Die Rolle des Flughafens Berlin-Schönefeld in der Luftverkehrspolitik der DDR 21

2.2.2 Konzeption für die Entwicklung der Luftverkehrsbeziehungen zu nichtsozialistischen Staaten 23

2.2.3 Statistiken um 1980 27

3 Die Luftverkehrsbeziehungen zwischen der DDR und der BRD 29

3.1 Die Situation bis Mitte der 1960er Jahre 29

3.1.1 Das Verhältnis beider deutscher Staaten in der zivilen Luftfahrt ab 1955 29

3.1.2 Der Nutzen des Berliner Transitverkehrs für die DDR ab 1963 31

3.2 Strategiewechsel auf beiden Seiten 33

3.2.1 Die olympischen Spiele von 1968 als Chance 33

3.2.2 Skepsis auf Seiten der DDR 37

3.2.3 Erste Angebote für eine engere Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt 39

3.3 Erneute Vorbehalte in Ost und West 43

3.3.1 Die Rolle des Bundeskanzleramtes 45

3.3.2 Die Bedeutung des Berlin-Flugverkehrs für die Beziehungen zwischen beiden Staaten 47

3.4 Spezielle Probleme des zivilen Luftverkehrs über Berlin 49

3.4.1 Die Rolle der Gastarbeiterflüge der Interflug und das westdeutsche „Presse-Echo“ 49

3.4.2 Die Erhöhung des Beförderungsaufkommens in Berlin-Schönefeld 1980 52

3.5 Die Beziehungen der Interflug zur Deutschen Lufthansa (West) 54

4 Die Luftverkehrsbeziehungen zwischen der DDR und Österreich 58
4.1 Die Situation zwischen 1960 und 1970 58
4.1.1 Die gute Zusammenarbeit im Bereich der Luftfahrt auf beiden Seiten 58
4.1.2 Der Einfluss Westdeutschlands auf Österreich 59
4.2 Die Entwicklung der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der DDR und Österreich bis 1970 63
4.2.1 Die Situation ab 1968 63
4.2.2 Die Zusammenarbeit zwischen Interflug und Austrian Airlines und die Absichten der DDR 64
4.3 Die Aufnahme von luftverkehrspolitischen Beziehungen 67
4.3.1 Die Aufnahme des Linienflugverkehrs zwischen Berlin und Wien und damit verbundene Missverständnisse 1972 68
4.3.2 Der Abschluss eines Luftverkehrsabkommens 1980 71

5 Die Luftverkehrsbeziehungen der DDR an ausgewählten Beispielen 74
5.1 Zypern 74
5.1.1 Der Stand der Luftverkehrsbeziehungen zu Zypern um 1964 74
5.1.2 Die luftverkehrspolitische Bedeutung Zyperns für die DDR 77
5.1.3 Der Konflikt zwischen der Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt der DDR und Cyprus Airways 78
5.1.4 Der Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit Zypern 1971 81
5.2 Finnland 83
5.2.1 Die Rolle Finnlands für die zivile Luftfahrt der DDR 83
5.2.2 Die Probleme bei der geplanten Eröffnung einer Flugverbindung zwischen Helsinki und Berlin durch Finnair 1969 85
5.2.3 Der Druck der BRD auf Finnland 88

6 Schlussbetrachtung 91
6.1 Zusammenfassung 91
6.2 War die zivile Luftverkehrspolitik der DDR gleichzeitig auch eine Außenpolitik? 98

7 Quellen 102
7.1 Akten 102
7.2 Literatur 107
7.3 Zeitungsartikel 108
7.4 Sonstiges 109

1 Einleitung

„Der Himmel mit seinen Luftstraßen erscheint uns ohne Grenzen oder Hindernisse. Und doch war der Luftraum innerhalb Deutschlands nahezu ein halbes Jahrhundert getrennt. […] Zwischen 1945 und 1990 gab es daher so gut wie keine Verbindung zwischen den auf dem Gebiet der zivilen Luftfahrt tätigen Menschen Deutschlands.“[1] Dieses Zitat gibt gut die Situation wieder, in der sich der zivile Luftverkehr im geteilten Deutschland zwischen 1945 und 1990 befand.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 und der Gründung beider deutscher Staaten 1949 begann auch eine Zeit der getrennten und gegeneinander ausgerichteten Außenpolitiken. Die Bundesrepublik Deutschland (BRD) versuchte im Bereich der innerdeutschen Beziehungen in den Anfangsjahren eine Konfrontation mit dem ostdeutschen Gegenüber zu vermeiden. Dieser Plan wurde jedoch ab Mitte der 1950er Jahre von der Regierung Adenauer aufgegeben. Man ging dazu über, sich als alleinigen rechtmäßigen deutschen Staat auf internationaler Bühne zu präsentieren. Dieser Alleinvertretungsanspruch prägte über fast 15 Jahre die Außenpolitik der BRD. Mit der Hallstein-Doktrin (benannt nach dem damaligen Staatssekretär im Auswärtigen Amt Walter Hallstein) von 1955 ging man noch einen Schritt weiter: es wurde allen Staaten mit den Abbruch der diplomatischen Beziehungen gedroht, wenn diese eben solche mit der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) aufnehmen sollten und den Staat damit faktisch anerkennen würden. Damit verhinderte die Bundesrepublik „bis 1972 die Aufnahme normaler diplomatischer Beziehungen der DDR zu den Ländern der westlichen Welt und zur Mehrzahl der Entwicklungsländer,…“[2] Doch welche Reaktion zeigte darauf eigentlich die DDR selbst? Deren Außenpolitik beruhte nach Ansicht einiger Wissenschaftler bis etwa 1970 auf zwei Zielen: Einerseits wollte man eine Internationalisierung des sozialistischen Systems erreichen; Andererseits wurde auf eine Kooperation mit dem kapitalistischen Ausland abgezielt, die dem eigenen Staat den größtmöglichen Nutzen bringen sollte.[3] Die außenpolitische Führung des ostdeutschen Staates ging dabei sehr konsequent vor. Alle Bereiche, sei es Politik, Wirtschaft, Kultur, Sport, Verkehr, etc., wurden den beiden großen Hauptzielen untergeordnet. Letztendlich wurde immer davon ausgegangen, dass die Zusammenarbeit in einem bestimmten Feld später auch andere Politikbereiche beträfe und damit auch dort eine bessere zwischenstaatliche Kooperation von Nöten wäre. Der Endpunkt würde dann mit der Anerkennung der DDR durch den jeweiligen Partnerstaat erreicht sein. Natürlich lag dabei besonders das westliche, nicht-sozialistische Ausland im Zentrum der Anstrengungen. Nur durch die Aufnahme diplomatischer Beziehungen zu kapitalistischen

---

1 Erfurth, Helmut: Das große Buch der DDR-Luftfahrt. Zivile Luftfahrt 1945 bis 1990, München 2004, S. 6.

2 Muth, Ingrid: Die DDR-Außenpolitik 1949-1972. Inhalte, Strukturen, Mechanismen, 2. Auflage, Berlin 2001, S. 30.

3 Jesse, Eckhard: Die Demokratie der Bundesrepublik Deutschland. Eine Einführung in das politische System, 8. Auflage, Berlin 1997, S. 40.

Staaten konnte die DDR dem westdeutschen Alleinvertretungsanspruch effektiv entgegentreten und diesen aushöhlen.

Auch auf dem Feld der zivilen Luftfahrt war das der Fall. Besonders hier, in einem der wohl internationalsten Bereiche des Verkehrs überhaupt, wo eine enge Zusammenarbeit zwischen einzelnen Staaten unumgänglich ist, waren die Möglichkeiten gegeben, Außenpolitik zu betreiben. Durch einen Beschluss des Ministerrates der DDR wurde am 01. Mai 1955 die ‚Deutsche Lufthansa' (Ost) gegründet.[4] Damit waren die Grundlagen zum Aufbau eines zivilen Luftverkehrs im Ostteil Deutschlands gegeben. Drei Jahre später gründete man dann aus namensrechtlichen Gründen die ‚Interflug, Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH'. In den folgenden Jahrzehnten bis zum Ende der DDR 1990 spielte dieses Unternehmen eine entscheidende Rolle. Dem außenstehenden Beobachter stellt sich aber auch die Frage, ob sich dessen Einfluss nur auf den Luftverkehr beschränkte, oder damit auch außenpolitische Absichten verfolgt wurden? Wie oben bereits erwähnt ist gerade die Luftfahrt ein Feld, was sich durch eine enorme Internationalisierung auszeichnet, welche gekennzeichnet ist durch ein sehr tiefgreifendes Zusammenspiel zwischen den einzelnen Partnern, in der Regel eben Staaten. Daher wäre es ja nur verständlich, diesen Verkehrsbereich auch für andere politische Ziele zu nutzen. War dies auch in der DDR der Fall, insbesondere in den Beziehungen zum nicht-sozialistischen Ausland? Wollte man damit den Alleinvertretungsanspruch und die Hallstein-Doktrin der westdeutschen Seite umgehen? Wie ging man dabei vor? Warum versuchte die DDR mit bestimmten Ländern ein Luftverkehrsabkommen zu schließen? Was waren die Intentionen eben jener Verkehrs- beziehungsweise Außenpolitik? Und welche Folgen hatte das dann auch für die deutsch-deutschen Beziehungen? Diese und eine Vielzahl weiterer Fragen versucht das hier vorliegende Buch zu beantworten.

Bevor auf die Gliederung eingegangen wird, sollen noch einige inhaltliche Bemerkungen angeführt werden. Im Mittelpunkt soll weniger eine Darstellung der DDR- beziehungsweise BRD-Außenpolitik zwischen 1949 und 1990 stehen. Auch eine Darstellung der Geschichte der Interflug ist nicht die eigentliche Intention der Studie. Vielmehr soll im Rahmen der Analyse der Luftverkehrspolitik des ostdeutschen Staates eine Verbindung zur Außenpolitik bis etwa 1980 (viele entscheidende Ereignisse fielen schon gegen Ende der 1960er Jahre) hergestellt werden. Wo eine tiefgreifendere Darstellung politischer Zusammenhänge erforderlich ist, wird diese mit eingebunden aber nicht gesondert behandelt. Dies würde sonst den Rahmen sprengen. Grundlagen der Politik, auch wenn sie nur grob sind, wurden schon im ersten Teil der Einleitung angeführt. Letztendlich beruhte jegliches außenpolitisches Handeln der DDR auf den dort genannten Punkten. Die Gliederung selbst und auch die Struktur innerhalb der Kapitel ergeben sich nicht unbedingt aus einer chronologischen Abfolge.

---

[4] Breiler, Klaus: Das große Buch der Interflug. Geschichte – Personen – Technik. Flugkapitäne erinnern sich, Berlin 2007, S. 22.

Vielmehr stellen die vorhandenen Aktenbestände des DDR-Verkehrsministeriums im Bundesarchiv die eigentliche Grundlage der Einteilung dar. Anhand deren Inhalte ist die Gliederung aufgebaut.

Insgesamt gliedert sich das hier vorliegende Buch in sieben Kapitel. Der erste Teil gibt eine Einführung zur Thematik wieder und behandelt nebenbei den Aufbau und die Quellenlage zu dieser Problemstellung. Gerade im letzten Bereich gibt es doch einige Besonderheiten, sodass hier durchaus eine detaillierte Analyse notwendig ist.

Kapitel zwei geht auf allgemeine Angaben zum zivilen Luftverkehr der DDR ein. Das beinhaltet die Situation zu Beginn des Luftverkehrs der DDR bis etwa Anfang der 1960er Jahre. Weiterhin werden Konzeptionen für die Beziehungen zu nichtsozialistischen Staaten dargestellt, aber auch einfache Perspektivpläne der DDR für den Bereich der Zivilluftfahrt sind darin enthalten, sowie Ausarbeitungen über die Rolle des Flughafens Berlin-Schönefeld und Statistiken. Ohne eine solche Darstellung wäre es nur schwer möglich, die weitere Analyse der Luftverkehrsbeziehungen zu verstehen. Die darin enthaltenen Grundlagen geben schon einen ersten guten Überblick über die eigentlichen Absichten der DDR in diesem Politikbereich wieder, wenngleich sich auch jeder einzelne Problempunkt von den anderen abhebt und es auch zwischen den einzelnen Staaten große Unterschiede gibt.

Im folgenden Teil werden die Luftverkehrsbeziehungen zwischen der DDR und der BRD bis etwa 1980 dargestellt. Das reicht von den anfänglichen Beziehungen der beiden deutschen Staaten in diesem Bereich, über plötzliche Politik- und Strategiewechsel bis hin zu wirtschaftlichen Problemen für die einzelnen Seiten. Es steht außer Frage, dass bei einer Analyse des DDR-Luftverkehrs im Bezug zur Außenpolitik eine Erörterung der Beziehungen zur BRD nicht fehlen darf. Für beide Staaten stand der jeweilige Gegenüber fast immer im Zentrum der politischen Arbeit. Somit ist eine Auseinandersetzung mit diesem Problemfeld unumgänglich.

Ähnlich verhält es sich mit den Luftverkehrsbeziehungen zu Österreich, die im nächsten Kapitel behandelt werden. Auch hier spielte der Ost-West-Konflikt eine große Rolle. Und auch hier war der Einfluss Bonns auf die Politik der Alpenrepublik immer von großer Bedeutung. Somit ist es nicht verwunderlich, dass auch dieses Land mit in den Fokus der Arbeit gerät. Interessanterweise gab es in den Luftverkehrsbeziehungen zu Österreich immer wieder Schwankungen. Zwischen 1960 und 1970 bestand eine recht gute Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern auf diesem Gebiet. Ab etwa 1968 änderte sich die Situation unter dem wachsenden Druck der BRD wieder. Später kam es erneut zu einem Kurswechsel der österreichischen Politik. Der wechselvolle Ablauf der Beziehungen erfordert daher eine nähere Erläuterung.

Das fünfte Kapitel gibt zwei ausgewählte Beispiele für die luftverkehrspolitischen Beziehungen der DDR wieder. Zum einen handelt es sich dabei um Zypern und zum anderen

um Finnland. Bei beiden Ländern gibt es entscheidende Gründe für diese Wahl. Zypern war im Bereich des Luftverkehrs der erste nichtsozialistische Staat, mit dem die DDR Beziehungen anstrebte und später aufnahm. Auch die besondere politische Situation des Inselstaates hatte einen gewissen Einfluss für das Vorgehen der ostdeutschen Politik gehabt. Zypern war erst 1960 in die Unabhängigkeit entlassen worden, zwischen den verschiedenen Volksgruppen auf der Insel kam es aber immer wieder zu Unruhen. Und gerade solche politischen Geschehnisse beeinflussten oft das Handeln der DDR. Auch in den Unabhängigkeitsentwicklungen in Afrika versuchte die Staatsführung immer wieder, sich auf die Seite der neugegründeten Staaten und gegen die alten, meist nichtsozialistischen Kolonialmächte zu stellen. Somit stellte auch Zypern außenpolitisch eine große Herausforderung für die DDR dar. Anders, aber dennoch nicht uninteressant, verhält es sich mit Finnland. Schon zu Beginn der 1960er Jahre gab es in Ostdeutschland Bestrebungen zur Aufnahme eines Flugverkehrs mit Finnland. Doch besonders hier versuchte die BRD ihren großen Einfluss geltend zu machen und den nordeuropäischen Staat von etwaigen vertraglichen Regelungen mit der DDR abzuhalten. Die Gründe, mit denen die westdeutsche Führung das versuchte, sind für eine tiefgreifende Analyse der deutsch-deutschen Beziehungen durchaus von Interesse.

Das vorletzte Kapitel fasst die bisherigen Ergebnisse nochmals zusammen und befasst sich mit der abschließenden Frage, ob die zivile Luftverkehrspolitik der DDR tatsächlich auch eine Außenpolitik war? Wollte man damit den eigenen Status Quo im Bereich der internationalen Beziehungen erhöhen? Oder verfolgte man doch nur rein verkehrspolitische Ziele? Im letzten Teil der Arbeit werden dann die verwendeten Quellen wiedergegeben, untergliedert in Akten, Literatur, Zeitungsartikel und Sonstiges.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine Analyse der Luftverkehrspolitik der DDR sehr umfangreich ist, vor allem wenn diese im Bezug auf die außenpolitische Rolle vorgenommen wird. Es ist aber quantitativ einfach nicht möglich, sich mit den einzelnen Beziehungen zu allen Staaten zu befassen. Darunter würde auch die Qualität leiden. Daher wird sich nur mit ausgewählten Beispielen befasst, geben diese doch einen guten Überblick über das hier zu behandelnde Themenfeld. Wie oben schon erwähnt soll dabei aber nicht die Außenpolitik der DDR im Mittelpunkt stehen. Vielmehr wird sich mit den luftverkehrspolitischen Zielstellungen befasst und welche Absichten damit verfolgt wurden.

Quellenlage

Die Quellenlage insgesamt ist als sehr zwiespältig anzusehen und eher negativ zu bewerten. Auch muss man klar zwischen Büchern und Akten differenzieren, wobei bei beiden nur wenige Quellen zu finden sind.

Bei der Literatur kann wiederum unterschieden werden. Direkte Werke zur DDR-Luftfahrt sind zwar vorhanden, aber meist in einem populärwissenschaftlichen Stil geschrie-

ben. Dennoch lässt sich auch aus diesen eine Vielzahl von Informationen herausfiltern, wenngleich eine außenpolitische Analyse nur sehr selten zu finden ist. Ein gutes Beispiel hierfür wäre „Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR“[5] von Karl-Dieter Seifert. Der Autor schafft es dabei, eine tiefgreifende Analyse der DDR-Luftfahrt vorzunehmen und beschäftigt sich auch mit politischen Fragen. Der große Vorteil an diesem Buch liegt auch darin, dass es aufgrund seines Erscheinungsjahres 1994 noch eine zeitliche Nähe zu dem Problemfeld aufweist, die von Vorteil ist. Karl-Dieter Seifert selbst gilt in Fachkreisen als großer Luftfahrt-Experte. Somit ist seine Arbeit auf ein fundiertes Wissen aufgebaut. Andere Bücher mit einem ähnlichen Thema können bei weiten keine vergleichbare inhaltliche Qualität anbieten. Bestes Beispiel hierfür wäre Klaus Breilers „Das große Buch der Interflug. Geschichte – Personen – Technik. Flugkapitäne erinnern sich“[6]. Andere Werke beschäftigen sich weniger mit der DDR-Luftfahrt, sind aber dennoch für die Arbeit von nutzen. Beispielsweise ist es auch erforderlich, die grundlegenden außenpolitischen Gegebenheiten der DDR und der BRD zu analysieren. Auch hier können stellvertretend zwei Beispiele genannt werden: zum einen „Die DDR-Außenpolitik 1949-1972. Inhalte, Strukturen, Mechanismen“[7] von Ingrid Muth und zum anderen „Die Hallstein-Doktrin. Der diplomatische Krieg zwischen der BRD und der DDR 1955-1973; Aus den Akten der beiden deutschen Außenministerien“[8] von Werner Kilian.

Um dieses Thema behandeln zu können, ist es aber auch erforderlich, sich mit Aktenbeständen der ehemaligen zuständigen Stellen der DDR zu beschäftigen. Erster Anlaufpunkt für dieses Anliegen ist das Bundesarchiv in Berlin. Hier werden alle relevanten DDR-Akten gesammelt und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Im Bezug auf die Problematik des zivilen Luftverkehrs der DDR finden sich große Bestände der Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt (HVZL) im Ministerium für Verkehrswesen. Inhaltlich enthalten diese eine riesige Anzahl von Quellen zu den verschiedensten Themenbereich, die die zivile Luftfahrt umfassen, so zum Beispiel die Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen mit einzelnen Ländern, Strukturen innerhalb des Verkehrsbereichs, Tarifprobleme, die Zusammenarbeit zwischen einzelnen Fluglinien, etc. Alles in allem ergibt sich somit eine recht gute Aktenlage. Bis Anfang 2008 stellte sich dennoch die Frage, was mit dem eigentlichen Archiv der Interflug selbst geschehen ist. Nicht ohne Grund hatte der Autor Klaus Breiler in seinem Buch ein Kapitel mit der Überschrift „Wo sind die Akten?“[9] versehen. Er hatte bei seinen Recherchen vergeblich versucht, Zutritt zum Archiv der Interflug zu bekommen, welches sich im Besitz der ‚Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH‘ (FBS) befand. Auch das Bundesarchiv selbst

---

5 Seifert, Karl-Dieter: Weg und Absturz der Interflug. Der Luftverkehr der DDR, Berlin 1994.
6 Vgl. Breiler, Klaus (FN 4).
7 Vgl. Muth, Ingrid (FN 2).
8 Kilian, Werner: Die Hallstein-Doktrin. Der diplomatische Krieg zwischen der BRD und der DDR 1955-1973; Aus den Akten der beiden deutschen Außenministerien, Berlin 2001.
9 Breiler, Klaus (FN 4), S. 182.

versuchte jahrelang, die dort befindlichen Aktenbestände zu bekommen, wonach die FBS eigentlich verpflichtet gewesen wäre. Doch dort sperrte man sich weiterhin. Erst Anfang April 2008 vermeldete das Bundesarchiv in einer Pressemitteilung, dass nun endlich das Interflug-Archiv in seinen Besitz übergegangen ist.[10] Der Umfang der neuen Bestände scheint sehr reichhaltig zu sein, bedarf aber noch einer genaueren archivalischen Aufarbeitung zur Nutzbarmachung. Im Vergleich mit den schon vorhandenen Aktenbeständen muss festgehalten werden, dass diese für das hier zu behandelnde Problemfeld eher geeignet scheinen, geben sie doch einen besseren Einblick in die Details (z.B. Verhandlungspositionen bei Luftverkehrsabkommen, etc.). Die Interflug-Akten befassen sich hingegen eher mit dem allgemeinen Rahmen, beinhalten zum Beispiel die vertraglichen Regelungen. Für die benannte Problemstellung ist aber gerade das Zustandekommen von größerem Interesse.

Insgesamt betrachtet lässt sich festhalten, dass es an qualitativ hochwertiger Literatur speziell zum Thema mangelt. Einzelne Aspekte werden hingegen relativ gut behandelt. Die Aktenlage ist überaus gut, wenngleich auch hier Einschränkungen vorgenommen werden müssen und nicht jedes Schriftstück von Nutzen ist. Auch die beiden Archiv-Teile sind differenziert zu bewerten, geben sie doch einen unterschiedlichen Inhalt wieder.

[10] http://www.bundesarchiv.de/aufgaben_organisation/abteilungen/ddr/01633/index.html (22.05.2008).

2 Allgemeine Angaben zum zivilen Luftverkehr der DDR und dessen außenpolitische Rolle

2.1 Die Situation von der Gründung der Deutschen Lufthansa bis zu Beginn der 1960er Jahre

Wie oben bereits erwähnt gründete sich die Deutsche Lufthansa (Ost) am 1. Mai 1955. Schon 1950 gab es Bestrebungen im Zusammenhang mit dem Messeflugverkehr aus anderen Staaten[11] nach Leipzig eine zivile Luftfahrt in der DDR zu schaffen. Die neu geschaffene Fluggesellschaft sollte für die kommenden Jahre im Mittelpunkt aller nichtmilitärischen ostdeutschen Flugbestrebungen stehen, am Anfang noch mit Unterstützung durch die Besatzungsmacht Sowjetunion, später auch eigenständig. Zentraler Flughafen dieses Systems wurde Berlin-Schönefeld. Andere Landemöglichkeiten im Land waren für den Inlandsflugverkehr vorbehalten. Einzig von Dresden und Leipzig wurden internationale Verbindungen angeboten. Von Jahr zu Jahr versuchte die DDR ihr Liniennetz weiter auszubauen, insbesondere in das nichtsozialistische Ausland.

2.1.1 Pläne zur Erweiterung der zivilen Luftfahrt 1959

1958 wurde nach erheblichen Differenzen mit der Deutschen Lufthansa West (DLH) das ostdeutsche Flugunternehmen in ‚Interflug, Gesellschaft für internationalen Flugverkehr mbH', umbenannt. Daraus resultierende Probleme sollen später noch näher behandelt werden. Dennoch ging der Flugverkehr weiter und man trieb die Bestrebungen voran, das Liniennetz weiter auszubauen.

In einer Vorlage aus der Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt über die Erweiterung des zivilen Luftverkehrs der DDR vom 28. April 1959 werden mit Finnland, Schweden und Dänemark, Jugoslawien, Albanien, Österreich und Griechenland die Hauptzielländer für die Interflug genannt, mit denen Flugverbindungen aufgenommen werden sollten.[12] Schon in der Einführung der Vorlage ist klar zu erkennen, dass gegen Ende der 1950er Jahre der Einfluss Westdeutschlands auf mögliche Partnerländer der DDR im Bereich der Zivilluftfahrt erheblich war: „Die Einrichtung von Luftverkehrslinien nach den kapitalistischen Ländern durch die Deutsche Lufthansa stößt infolge der Machenschaften der Westhansa auf Schwierigkeiten."[13] Perspektivisch gab es auch Pläne zur Errichtung von Verbindungen nach Zürich und Oslo, wenngleich beide vorerst ausgeschlossen wurden, da bei Zürich westdeutsches Gebiet

---

[11] Nicht nur sozialistische Länder flogen Leipzig-Mockau an, auch Flugzeuge aus den Niederlanden, Schweden und der Schweiz landeten in der DDR. Letztendlich war dies überraschend, bestand der neue Staat doch erst seit knapp einem Jahr und herrschte auch noch Besatzungsrecht. Vgl. hierzu: Seifert, Karl-Dieter (FN 5), S. 11.

[12] Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Hauptverwaltung der Zivilen Luftfahrt: Vorlage über die Erweiterung des zivilen Luftverkehrs der Deutschen Demokratischen Republik, 28. April 1959.

[13] Ebd. S. 1.

hätte überflogen werden müssen und Norwegen als NATO-Staat eine besondere Rolle spielte. Somit ging die HVZL zunächst nur von den oben genannten sieben Ländern aus, wobei Jugoslawien und Albanien kaum Bedeutung hatten.

Mit Finnland und der dort ansässigen Finnair bestand schon seit 1958 eine recht gute Zusammenarbeit im Bereich der Beförderungsdokumente. Die DDR versuchte immer wieder, eine reguläre Flugverbindung zwischen Berlin-Schönefeld und Helsinki herzustellen. Aus dem hier vorliegenden Aktenvermerk geht aber hervor, dass die finnische Seite sich weigerte, ein staatliches Luftverkehrsabkommen abzuschließen, mit der Begründung, dass ein solches auch nicht mit der BRD bestehe. Ebenso muss auch hier der Druck seitens Westdeutschlands erneut groß gewesen sein. Man drohte im Falle der Erteilung von Verkehrsrechten für die Interflug mit dem Entzug eben dieser für die Finnair. Natürlich konnten die finnischen Partner dieses Risiko nicht eingehen. Die DDR war aber weiterhin bereit, Landerechte in Schönefeld zu gewähren. Man erhoffte sich damit letztendlich eine engere Zusammenarbeit mit dem Endziel eines staatlichen Luftverkehrsabkommens.[14] Interessanterweise wurde das Prinzip der Gegenseitigkeit im Bezug auf einen späteren möglichen Weiterflug der Finnair von Schönefeld in andere Staaten (z. B. Schweiz) abgelehnt, da die Interflug in Finnland aus „geographischen Gründen“ solche Möglichkeiten nicht habe. Einschränkend findet sich in der Akte dann aber der Vermerk, dass ein staatliches Luftverkehrsabkommen diese Situation vollkommen verändern würde und das finnische Unternehmen Weiterflugrechte bekäme.[15] Es zeigt sich hier deutlich, welche Bedeutung man einem bilateralen Luftverkehrsabkommen in der DDR beimaß, hätte ein solches doch auch außenpolitisch die Stellung des Staates erheblich gesteigert.

Bei Dänemark und Schweden war die Situation ähnlich. Beide Länder wurden immer gemeinsam behandelt, da sie zusammen mit Norwegen die Fluggesellschaft ‚Scandinavian Airlines System‘ (SAS) betrieben. Schon seit April 1957 gab es eine Zusammenarbeit zwischen der Lufthansa (Ost)/Interflug und den Skandinaviern. Und auch hier war schon 1959 das Hauptziel ein staatliches Luftverkehrsabkommen. Das befand die HVZL für das angegebene Jahr aber als aussichtlos, hätte man doch separat mit sowohl schwedischen Stellen als auch dänischen Behörden verhandeln müssen. Außerdem konnte auch hier mit Störversuchen seitens der BRD gerechnet werden. Somit wollte man lieber zeitlich begrenzte Verkehrsrechte ausverhandeln von denen beide Seiten profitiert hätten. Das Endziel blieb aber weiterhin ein Abkommen zwischen den Partnern, welches durch die oben beschriebene temporal eingeschränkte Zusammenarbeit forciert werden konnte.[16]

---

[14] Vgl. FN 12, S. 2. Im internationalen Luftverkehr herrscht immer das Prinzip der Gegenseitigkeit, d.h. dass dem jeweiligen Partner die gleichen Rechte zugestanden werden, die man selbst erhält.
[15] Ebd. S. 2.
[16] Ebd. S. 4.