

travel. one

das Magazin für Reiseprofis

Ausgabe einundzwanzig 7. November 2014

Special in
dieser Ausgabe:
**Studien-/
Erlebnisreisen**

**25 Jahre Mauerfall:
Wie die Touristik die Zeit
der Wende erlebte. Seite 10**



Freie Fahrt

Interview

**VIR-Vorstand
Michael Buller**

Über Chancengleichheit
im Online-Vertrieb. Seite 8





Die neue Freiheit

Als die DDR vor **25 Jahren** ihre Grenzen öffnet, dauert es nicht lange, bis die ersten privaten Reisebüros an den Start gehen. Drei Touristikerinnen erzählen.

Svetlana Wehnert steht am Fenster ihres Wohnzimmers und sieht staunend nach draußen. Auf der Straße drängen sich die Menschen, in Scharen eilen sie zur Bornholmer Brücke. Es ist der 9. November 1989, kurz vor 23 Uhr. Wie ein Lauffeuer hat sich die Nachricht verbreitet, dass die DDR ihre Grenzen geöffnet haben soll. Tausende strömen in Berlin nun zu den Übergängen. Die Folgen ahnt noch niemand. Auch Svetlana Wehnert, die im Ostteil der Stadt wohnt, kann sich in diesem Moment nicht vorstellen, dass gegen Mitternacht die Mauer fallen wird.

»Wenn mir das jemand gesagt hätte, ich hätte es nicht geglaubt«, meint sie 25 Jahre später. Wie so vieles nicht, was nach dem 9. November 1989 passiert. Die Ereignisse in dieser Nacht verändern das Leben von rund 16 Millionen Ostdeutschen. Die DDR ist bald Geschichte, das geteilte Deutschland schon ein Jahr später wieder vereint. Und Wehnert steigt in die Touristik ein. Am 1. Mai 1990 eröffnet sie eines der ersten privaten Reisebüros in Ost-Berlin, Astoria Reisen.

Großer Nachholbedarf.

Die damals 36-Jährige kennt sich zu dem Zeitpunkt in der Touristik kaum aus. Sie hat zuvor in der Robotertechnik gearbeitet, war lediglich nach Russland sowie Bulgarien gekommen und muss die meisten Länder im Atlas nachschlagen. Trotzdem wagt sie den Sprung ins kalte Wasser. Denn der Hunger nach Reisen ist in der DDR groß.

Als mit der Grenzöffnung auch sämtliche Reisebeschränkungen wegfallen, packen viele Ostdeutsche sofort ihre Koffer. Sie möchten die Welt sehen – die Alpen, aber auch Städte wie Rom oder New York. »Die Menschen wollten raus«, erinnert sich Gerti Oczadly. Die

Katalog für DDR-Reisebüros

► Gleich 1990 stellt **Neckermann Reisen**, damals noch unter dem Namen Neckermann und Reisen GmbH (NUR Touristik), als einer der ersten großen Pauschalreiseanbieter einen Sonderkatalog für Ostdeutschland vor. Unter dem Titel »Für Reisebüros in der DDR« bündelt er Angebote rund um das Mittelmeer, vor allem für Mallorca und Tunesien. Kurz nach der Öffnung der Grenzen schickt Neckermann die spätere Verkaufsleiterin Ost, Petra Sikorsky, in die DDR. Mit einem Campmobil klappert sie die Reisebürolandschaft im Osten auf der Suche nach neuen Vertriebspartnern ab. »Wir wollten hier die schnellsten sein«, erzählt Detlef Altmann, der damals im Verkauf tätig ist. Durch den bekannten Versandhauskatalog der Konzernmutter hätten sich gleich viele Türen geöffnet, erzählt der heutige Air-Berlin-Manager. Dies sei eine Art Vertrauensvorschuss gewesen. »Die Leute waren unmittelbar nach der Wende nicht sehr anspruchsvoll. Hauptsache ans Mittelmeer, möglichst Mallorca, hieß die Devise. Diese wilde Zeit dauerte mindestens zwei Jahre, bis sich das ostdeutsche Reisefieber etwas beruhigte«, erinnert sich Martina Baumgart, die damals in der Zentrale für Service und Buchungen sämtlicher Reisebüros im Osten zuständig ist.

1990 firmieren in Ostdeutschland – neben 250 freien Agenturen – bald auch 14 NUR-Reisebüros. Mit ihrer Hilfe kann der Veranstalter in dem Jahr große Charterflieger von Leipzig und Dresden aus ins tunesische Monastir schicken. Auch direkte Flüge von Erfurt nach Kreta stehen im Programm. Die Reiselust der Ostdeutschen ist zu dem Zeitpunkt so groß, dass Neckermann die Katalogauflage verdoppelt und Zehntausende zusätzliche Hotelbetten und Flugsitze einkauft. 1992 buchen im wiedervereinigten Deutschland erstmals mehr als zwei Millionen Gäste bei dem Veranstalter. KM

Dresdnerin leitete bis 1988 eines der wenigen Reisebüros der DDR. Die staatliche Agentur vermittelte Reisen ins sozialistische Ausland. Doch das Angebot war derart gering, dass Oczadly Wartelisten führte. Sie musste mit mindestens 700 Bewerbern rechnen, wenn dem Dresdner Büro zum Beispiel 30 Plätze für einen Urlaub im beliebten Badeort Jalta am Schwarzen Meer zugeteilt wurden. »Manche kamen nie weg«, erzählt sie.

Dass die DDR-Bürger das Verpasste nachholen wollen, ist der Touristikerin nach dem Mauerfall gleich klar. Auch sie kommt schnell zu dem Entschluss, sich selbstständig zu machen. Während Svetlana Wehnert in Ost-Berlin eine Erdgeschosswohnung zu einem Ladengeschäft umbaut und sich große Fenster bei Verwandten in Braunschweig organisiert, richtet sich Gerti Oczadly in Dresden in ihrer Wohnung im achten Stock eines Neubaus

»Der Ansturm war unglaublich«: In der Anfangszeit stehen die Kunden Schlange

einen Arbeitsplatz ein. »Es gab keine Räume für Geschäfte«, sagt die damals 48-Jährige. Im April 1990 berät sie ihre ersten Kunden. Die Resonanz ist groß – so groß, dass sie sich nach wenigen Monaten ein neues Quartier suchen muss.

Aus Rücksicht zu ihren Nachbarn entscheidet sich Oczadly zu einem ungewöhnlichen Schritt: Sie zieht mit ihrem

Reisebüro in einen Bus auf dem Postplatz. Der Nachfrage tut das keinen Abbruch. »Ich habe täglich bis zu 400 Personen auf Busreisen geschickt«, verrät die Dresdnerin. Auch in Ost-Berlin stehen die Kunden Schlange. »Als würde ich kostenlos Bananen verteilen«, erinnert sich Wehnert schmunzelnd. Im thüringischen Sondershausen ist die Situation nicht anders. »Der Ansturm war unglaublich«, meint Katrin Weise.

Franchise im Osten.

Die ehemalige Verwaltungsangestellte feiert im März 1990 Eröffnung ihres Reisebüros. Der Anstoß dazu kommt aus dem Westen: Drei junge Touristiker nutzen die Aufbruchstimmung für eine Geschäftsidee, sie wollen ein Franchisesystem für Reisebüros gründen. Kurz nach der Wende schreiben sie

Rügens schwieriger Wandel

»Deutschlands größte Insel war eines der wichtigsten Urlaubsgebiete der DDR. Nachdem die DDR-Regierung 1953 Hotel-, Taxi- und Dienstleistungsunternehmen verstaatlicht hatte, gewann der »Freie Deutsche Gewerkschaftsbund« (FDGB), dem die enteigneten Hotels und Pensionen überschrieben wurden, die Oberhand. 1963 vermittelte der FDGB Feriendienst auf Rügen 7.519 Plätze, das Deutsche Reisebüro 2.906 Plätze. Betriebe und Organisationen kontrollierten 5.025 Ferienplätze. Hinzu kamen auf der Ostseeinsel 12.245 Plätze in Kinderferienlagern und weitere 20.800 für Campingurlauber.

Nach der Wende ging die Zahl der Besucher auf Rügen zunächst zurück. Die DDR-Bürger interessierten sich mehr für die große weite Welt. Zudem war der Standard der vormaligen Ferienheime nicht geeignet, Besucher aus dem Westen anzuziehen. Die Ferien- und FDGB-Heime sowie Bungalowsiedlungen wurden geschlossen und privatisiert. Gleichzeitig setzte ein Bauboom ein. Neue Hotels, Pensionen, Apartmenthäuser und Feriensiedlungen entstanden. Die Ostseebäder wurden im Stil der Bäderarchitektur wieder aufgebaut.

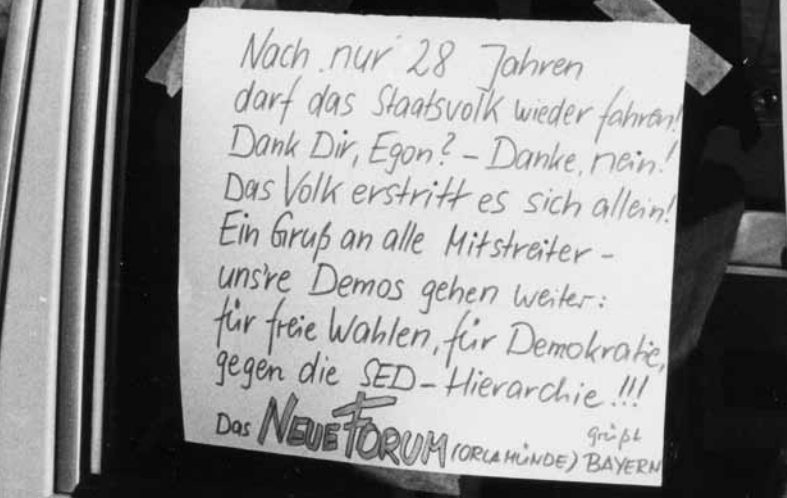
Heute sorgen auf der von 67.000 Einwohnern bewohnten Insel rund zwei Millionen Touristen im Jahr für neun Millionen Übernachtungen. Rund 95 Prozent der Besucher kommen aus Deutschland. Rügens Größe bringt vor allem in der Hochsaison Verkehrsprobleme mit sich. Viele Touristen sind mit dem Auto zwischen den touristischen At-



© Dokumentationszentrum Prora

traktionen unterwegs. Immerhin entlastet seit 2007 eine zweite Straße über den Strelasund den 1936 gebauten Rügendamm bei der An- und Abreise.

Ungelöst blieben viele Fragen um den »Koloss von Rügen« (Foto), den 4,5 Kilometer langen Gebäudekomplex am Strand von Prora. Die von den Nazis als Urlaubsbad mit 20.000 Betten geplante und in der DDR militärisch genutzte Anlage verfiel nach der Wende, diverse Projekte für eine touristische Nutzung scheiterten. Immerhin: 2011 eröffnete in einem kleinen Teil der Ruine eine Jugendherberge mit 400 Betten. Ein weiterer Teil wird derzeit saniert und als Ferienwohnungen oder Dauerwohnsitze vermarktet. CS



© Petra Hirschel

Ein lange gehegter Wunsch erfüllt sich: Die DDR-Bürger dürfen in den Westen reisen

die Runden Tische an, die vielerorts in Ostdeutschland entstanden sind, um die Wirtschaftspolitik voranzutreiben. Und offenbar haben sie den richtigen Riecher: Ralph Schiller, Bernd Riedel und Matthias Walter stoßen auf offene Ohren. Auch bei Katrin Weise. Spontan fährt sie zu den Männern nach Northeim in Niedersachsen, entscheidet sich für eine Zusammenarbeit und verwandelt dann eine leerstehende Boutique in Sondershausen in ein Reisebüro. Ihre Partner versorgen sie mit dem nötigen Inventar – Möbel, Bleistifte, Pflanzen. Die Eröffnung gleicht einem kleinen Volksfest. Die damals 27-jährige stößt mit den drei etwa gleichaltrigen Wessis auf das erste Reisebüro des neuen Franchisesystems Reiseland an.

Ohne Telefon und Reservierungssystem.

Bis Ende 1990 gehen in Ostdeutschland 29 weitere Reiseland-Agenturen an den Start. »Die Menschen haben nach neuen Perspektiven gesucht«, erklärt Schiller. Der heutige geschäftsführende Gesellschafter der FTI Group und seine zwei Mitstreiter sind ständig im Osten unterwegs, sie fahren im ersten Jahr mit dem Auto jeder rund 90.000 Kilometer. Sie wollen ihre Partner mit Know-how unterstützen, ohne dabei als Besserwisser aus dem Westen aufzutreten. »Die drei haben mich an die Hand genommen«, sagt Quereinsteigerin Weise, die damals nur die DDR kennt. »Ich hatte nie das Gefühl, bevormundet zu werden.«

Die frischgebackene Reiseverkäuferin ruft täglich in Northeim an. Sie hat zwar keinen Telefonanschluss in ihrer Agentur. Doch sie gehört zu den wenigen DDR-Bürgern, die immerhin zuhause über ein Telefon verfügen. So sammelt sie tagsüber sämtliche Buchungen, greift dann abends zum Hörer und gibt die Daten durch. Ob sich die Reisewünsche ihrer Kunden erfüllen, erfährt sie am nächsten Abend, wenn das Team in Northeim die Anfragen in das Reservierungssystem eingepflegt hat.

Den Luxus eines Telefons haben Svetlana Wehnert und Geri Oczadly 1990 noch nicht. Die Ostberlinerin Wehnert schwingt sich jeden Abend auf das Fahrrad und strampelt über die nun offene Grenze in den Westteil der Stadt – bis zum nächsten Te-

Kreuzfahrtboom

► Deutschland ist zu einer Nation von Kreuzfahrern geworden. Rund 1,69 Millionen Bundesbürger machten 2013 Urlaub auf einem Hochseeschiff. Von einer derart hohen Zahl hat vor 25 Jahren vermutlich niemand zu träumen gewagt.

Die Wende trug maßgeblich zu dieser Erfolgsgeschichte bei. Denn ohne den Fall der Mauer hätte es vermutlich Aida Cruises nicht gegeben. Und ohne die Clubschiffe hätte der deutsche Kreuzfahrtmarkt wahrscheinlich keinen Boom erlebt.

Die Deutsche Seereederei (DSR) taufte 1996 das erste Aida-Schiff (Foto). Das Rostocker Unternehmen hatte bereits zu DDR-Zeiten Kreuzfahrten aufgelegt, doch der größte Teil der rund 160 Schiffe umfassenden Flotte beförderte Fracht. Zu einem wichtigen Standbein wurden die Seereisen erst, als die Hamburger Kaufleute Horst Rahe und Nikolaus Schües 1992 den einstigen Staatsbetrieb von der Treuhandanstalt übernahmen. Sie gaben 1994 den Bau eines Clubschiffs in Auftrag und begeisterten nach einigen Anlaufschwierigkeiten die Deutschen mit der Idee einer lässigen Kreuzfahrt. Inzwischen sind zehn Aida-Schiffe auf den Weltmeeren unterwegs. Sie fahren unter der Flagge des deutschen Marktführers Aida Cruises, der in Rostock sitzt und seit 2003 zum Kreuzfahrtkonzern Carnival gehört. PEH



© Aida Cruises



© Studiosus

Wie war das damals mit den Reisen für Bürger der DDR, Herr Lohneis?

DAS INTERVIEW FÜHRTE PETRA HIRSCHSEL.

Bereits Ende 1989 legte Studiosus als erster westdeutscher Veranstalter einen Katalog für DDR-Bürger auf. Wie kamen Sie zu der Überzeugung, dass sich die Menschen für Studienreisen interessieren könnten?

Lohneis: Man kann viel Negatives über die DDR sagen. Doch ihre Bürger hatten ein erstaunlich hohes Interesse an Kunst und Kultur. Ich habe in den 80er Jahren als Reiseleiter Studienreisen durch die DDR geführt und dabei den Eindruck gewonnen, dass die Menschen nicht primär einen Badeurlaub machen wollen, sondern viel sehen möchten. Wir starteten mit sieben Busreisen nach Süddeutschland, Österreich, Italien, Frankreich und Spanien.

Sie begleiteten die ersten Reisen selbst.

Was war das für ein Erlebnis?

Die Erinnerung rührt mich noch immer. Der ganze Bus hat geweint, als wir über die deutsch-deutsche Grenze fuhren – und ich mit. Das waren alles Menschen, die noch nie außerhalb der DDR oder des Ostblocks gewesen waren.

Wie groß war die Nachfrage?

Enorm. Im ersten Jahr gewannen wir 8.000 neue Kunden, im zweiten Jahr 16.000. Wir sind recht-

lefonhäuschen. Sie gibt bei Veranstaltern im Westen Name für Name durch. »Das hat natürlich lange gedauert«, erzählt sie. Des Öfteren wird sie daher von denjenigen beschimpft, die vor der Telefonzelle warten und irgendwann ungeduldig werden.

Hohe Nachfrage nach Busreisen.

Auch die Dresdnerin Oczadly muss improvisieren. Sie darf das Telex-Gerät des Kulturpalastes nutzen – der Leiter ist ein guter Bekannter von ihr –, um die vielen Namen in die Bundesrepublik zu senden. Sie kooperiert vor allem mit Schmetterling Reisen und Studiosus, die bereits kurz nach dem Mauerfall in der DDR aktiv werden. Beide Veranstalter lassen in Dresden Busse gen Süden starten. Die Trips sind gefragt. An manchen Tagen winkt Oczadly 20 Bussen hinterher – sie hilft nachts um zwei Uhr bei der Abfertigung.

Viel Schlaf bekommt die Dresdnerin in den ersten Jahren nicht. »Überstunden, Überstunden« sind auch bei Wehnert an der Tagesordnung. Kunden betreuen, Rechnungen schreiben (anfänglich arbeiten alle noch mit zwei Kassen, eine für DDR-

Zum Telefonieren in den Westen: Improvisation ist beim Buchen gefragt

Mark, eine weitere für D-Mark). Zudem frisst die Fortbildung viel Zeit. Die Ost-Berlinerin belegt in Frankfurt einen IATA-Kurs. Immer wieder stehen Schulungen von Veranstaltern an. Studiosus zum Beispiel besucht regelmäßig Büros im Osten.

Vom Quereinsteiger zum Profi.

Das Einmaleins der Touristik beherrscht Wehnert heute aus dem Effeff. Der Alltag bei Astoria Reisen – nach 16 Jahren zieht das Büro innerhalb Ost-Berlins um – unterscheidet sich nicht von dem einer Agentur im Westen. Normalität hat den Boom von damals ersetzt. Wehnert gehört der QTA an und beschäf-

zeitig in die neuen Bundesländer gegangen und haben uns einen neuen Markt mit 16 Millionen Deutschen erschlossen. Dabei haben uns die dortigen Reisebüros von Beginn an tatkräftig unterstützt.

Wie setzte sich das Publikum damals zusammen?

Es waren viele junge Leute dabei. So viele junge Teilnehmer wie damals haben wir danach nie wieder gehabt.

Unterschieden sich die Reisen von Ihrem sonstigen Studienreiseprogramm?

Die Hotels waren einfacher und die Gruppen größer als bei anderen Studienreisen. Bis zu 35 Personen nahmen wir im Bus mit. Wir erhöhten die Teilnehmerzahl wegen der riesigen Nachfrage. Und um den Preis niedrig zu halten. Das günstigste Angebot war eine fünftägige Reise nach Bayern für 375 D-Mark. Diesen Betrag bekam jeder irgendwie zusammen. Bei der Qualität der Reiseleitung machten wir jedoch keine Abstriche. Sie musste sogar besser sein.

Weshalb?

Die Reiseleiter mussten sich auf eine neue

Kundenschicht einstellen. Die DDR-Bürger kannten zum Beispiel die Heiligen Drei Könige nicht. Sie waren ohne religiöse Erziehung aufgewachsen. Die Reiseleiter mussten daher in Kirchen Dinge erklären, die für Westdeutsche selbstverständlich waren. Die DDR-Bürger haben sich zudem für das Leben der Menschen im Westen interessiert, sie wollten wissen, was sie verdienen, oder wie das Sozialsystem ist. Auch wollten sie einen Supermarkt sehen, und nicht nur Kirchen. Das hat die moderne Studienreise beeinflusst.

Stellten Reisende aus dem Westen keine Fragen nach dem Leben im Land?

So noch nicht. Erste Fragen tauchten zwar auch im Westen auf, das Interesse der Ostdeutschen hat die Veränderung der Studienreise jedoch stark beschleunigt, sodass heute Begegnungen mit Menschen selbstverständlich sind.

Wie lange gab es den Sonderkatalog?

Nach etwa drei Jahren buchten die Gäste aus dem Osten auch aus unseren anderen Katalogen. Wir haben den Sonderkatalog dann eingestellt.

Hans-Dieter Lohneis gehört der Unternehmensleitung von Studiosus an. Ende 1989 arbeitete er als Produktmanager für den Studienreiseveranstalter. Er überzeugte damals die Geschäftsführung, einen Katalog mit einem »Spezialprogramm für die Bürger der DDR« zu drucken. Die Broschüre ist heute im Deutschen Historischen Museum in Berlin ausgestellt.



© Svetlana Wehnert

Eröffnet am 1. Mai 1990: **Astoria Reisen** gehört zu den ersten privaten Reisebüros im Ostteil Berlins

tigt zwei Mitarbeiterinnen. Auch das Büro von Reiseland-Frau Weise hat sich fest im Markt etabliert. Neben drei Reiseverkäuferinnen sitzt Sohn Thomas am Counter. Vielleicht tritt er in einigen Jahren in die Fußstapfen seiner Mutter. So wie Thomas Oczadly.

Als sich Gerti Oczadly 2009 in den Ruhestand verabschiedet, übernimmt ihr Sohn das Zepter. Der Bus auf dem Postplatz gehört damals schon lange der Vergangenheit an, 1995 ist aus dem Reisebüro ein TUI Reisecenter mit anfangs sechs und nun drei Mitarbeitern geworden.

Und wenn sie heute zurückdenken? »Es war eine verrückte Zeit«, meint Oczadly. »Wild«, meint Weise. Und Wehnert ergänzt: »Sehr bewegend und kreativ.«

Petra Hirschel

Späte Zusammenkunft

► Da nach der Öffnung der Grenzen Flugtickets noch recht teuer sind, sehen viele Bundesbürger in der Bahn eine preiswertere Alternative. Eine Fahrt im Fernverkehr der **Bundesbahn** aus Westdeutschland kostet damals zwischen 20 und 24 D-Mark, eine längere Reise in der **Reichsbahn** im Osten zwischen 2,50 und zehn D-Mark. Bis 1994 fahren in Deutschland noch beide Staatsbahnen, die Unternehmen schließen sich erst vier Jahre nach dem Mauerfall zur Deutsche Bahn AG zusammen.

Schlechte Infrastruktur und hohe Schulden.

Bereits in den Jahren kurz vor der Wende haben sowohl Bundesbahn als auch Reichsbahn mit einem hohen Schuldenberg zu kämpfen – beide Staatsunternehmen sollen zusammen rund 66 Milliarden D-Mark Verluste eingefahren haben. Hinzu kommen Probleme durch ein völlig veraltetes Schienennetz und eine desolante Infrastruktur. Während die Bundesbahn im Westen immerhin zu gut 45 Prozent elektrisch angebunden ist, sind bei der Reichsbahn lediglich 30 Prozent des Streckennetzes mit Strom versorgt. Die Bahnschwester aus dem Osten muss zudem mit veralteten Stellwerken, teils noch von Hand bedient, und maroden Brücken auskommen, die das Transportunternehmen zwingen, Achslast und Höchstgeschwindigkeit zu begrenzen. Dennoch legt sie im Vergleich in dem nur halb so großen Schienennetz der DDR mit nur halb so vielen Zügen fast doppelt so viele Kilometer pro Gast im Jahr zurück wie die Bundesbahn.

Die Bundesregierung um Helmut Kohl sieht schnell in einer Verschmelzung beider Unternehmen die einzige Möglichkeit, aus der finanziellen Misere herauszukommen. Ein erster Schritt ist 1990/91 ein gemeinsames Verzeichnis der Fahrpläne. Zudem kommen die Vorstände der zwei Fuhrunternehmen für Entscheidungen in dem Führungsgremium Deutsche Eisenbahnen (FDE) zusammen. Im Dezember 1993 stimmt die inzwischen gesamtdeutsche Regierung schließlich einer umfassenden Bahnreform zu, einen Monat später übernimmt die hoch verschuldete Bundesbahn die ebenfalls ziemlich desolante Reichsbahn.

Seit jener Zusammenführung hat die Deutsche Bahn AG nicht nur Tausende Kilometer Gleise verlegt – heute fahren DB-Züge auf einem rund 34.000 Kilometer langen Schienennetz quer durch die Bundesrepublik –, auch Bahnhöfe werden saniert, Städte besser oder überhaupt erst angebunden und die Reise in einem Zug wird schneller und komfortabler. Inzwischen setzt der Bahnkonzern, der sich komplett in staatlichem Besitz befindet, jährlich fast 40 Milliarden Euro um und befördert im Schnitt rund 5,5 Millionen Bahnfahrer pro Tag.

KM



© DB Systel GmbH



Nicht ganz reibungslos geht es in den Folgejahren nach der Wende im Flugverkehr zu. Denn **Lufthansa** erwartet bei ihrer Rückkehr nach Berlin einige Schwierigkeiten. Rückblick: Am 1. April 1955 gründet sich in Westdeutschland die sogenannte Deutsche Lufthansa neu. Nur einen Monat später ruft die sowjetische Besatzungszone die »Lufthansa Ost« ins Leben. Eine Namensgleichheit, die bei beiden Fluggesellschaften bis in die späten Fünfziger Jahre andauern sollte. 1958 schließlich verbietet der Europäische Bundesgerichtshof in Den Haag die Doppelung. Im Herbst wird aus der Lufthansa Ost die »Interflug – Gesellschaft für internationalen Flugverkehr«. Sie nimmt 1963 mit einer Flotte aus Turboprops und einer Iljuschin Il-14 – der sowjetischen Kurz- und Mittelstreckenmaschine – den Betrieb auf. Im Inland flogen diese Maschinen zum Beispiel während der Sommermonate nonstop von Sachsen bis an die Ostsee oder von Dresden nach Erfurt. Die Interflug regelt neben dem gesamten Luftverkehr der DDR-Bevölkerung auch sämtliche Luftfahrtaktivitäten des Staates, etwa die Betriebe der Flughäfen und die Flugsicherung. Mit zunehmender Reiselust der Ostdeutschen kann die Airline der DDR mit einer Flotte von rund 40 Maschinen Ende der Achtziger mehr als eineinhalb Millionen Passagiere befördern, die zum Urlaub an das Schwarze Meer oder die Ostsee reisen.



Oben: Am **28. Oktober** landet erstmals nach 45 Jahren wieder eine Lufthansa-Maschine in Berlin-Tegel

Unten: Der damaligen Lufthansa-Chef Heinz **Ruhnau** begrüßt die Ankommenden

© Lufthansa

Turbulenzen im **Luftverkehr**

Zum Vergleich: Im Westen befördert Lufthansa zu jener Zeit rund 20 Millionen Passagiere und greift dabei auf eine Flotte von etwa 150 Flugzeugen zurück.

Nach dem Fall der Mauer im November 1989 verhandelt die West-Lufthansa zunächst über eine Fusion mit Interflug, die allerdings zum einen am Bundeskartellamt, zum anderen an den finanziellen Problemen von Interflug scheitert. Die DDR-Airline wird schließlich 1991 offiziell liquidiert.

Rückkehr nach 45 Jahren.

Für die West-Lufthansa beginnt nach der Wende eine neue Ära. Am 3. Oktober 1990 übergeben die Alliierten der Bundesrepublik die vollständige Lufthoheit, die Kranich-Airline darf daraufhin nach 45 Jahren Abstinenz wieder in die Hauptstadt fliegen. Der richtige Linienverkehr beginnt schließlich zum Winterflugplan 1990/91, Lufthansa übernimmt in Berlin sämtliche Streckennetze und Abfertigungsanlagen der damals bereits angeschlagenen Pan Am. Um so schnell wie möglich von dem erwarteten »Ost-Boom«, wie es der Berliner Lufthansa-Sprecher Wolfgang Weber im Passage-Magazin

des Konzerns rückblickend beschreibt, zu profitieren, rekrutiert das Unternehmen neben Alt-Lufthansa-Fliegern auch ehemalige Mitarbeiter von Pan Am und Interflug. Geflogen wird zunächst »mit allem was Flügel hatte«, schildert Weber. Dazu zählen etwa alte Propellermaschinen und B 727 aus dem Bestand der gegründeten Pan Am. Sogar eine sowjetische Tupolev aus dem Interflug-Sortiment muss für die Strecke Berlin-Moskau herhalten. Im ersten Flugplan ab/bis Berlin-Tegel bedient Lufthansa ambitionierte 386 Flüge pro Woche, einige gehen sogar nach New York und Tokio. Doch der Boom hält nicht lange an: In den folgenden Jahren muss Lufthansa etliche Linienverbindungen wieder einstellen und Frequenzen verringern, zu gering war die Nachfrage.

Der euphorisch erwartete »neue Quellmarkt Osten« kann zunächst die wirtschaftlichen Erwartungen der Airline nicht erfüllen, erklärt Lufthansa-Experte Weber. Einer der Gründe dafür ist bei der Bundesregierung zu suchen, die zeitgleich mit der Rückkehr der Airline nach Berlin Subventionen streicht, die sie jahrelang zuvor den alliierten Fluggesellschaften gewährte. Die Folge: Das Fliegen von und

nach Berlin wird deutlich teurer. Zahlten Kunden 1985 etwa für die Strecke Frankfurt - Berlin 384 D-Mark, stieg der Ticketpreis 1990 auf 580 D-Mark. Doch trotz der Startschwierigkeiten hält der Konzern an seiner Strategie fest, Berlin zu einem starken Standort im innerdeutschen und europäischen Streckennetz zu entwickeln. Heute, rund 24 Jahre nach dem Neustart in Berlin, fliegen die Maschinen der Lufthansa Group von Tegel aus rund 630-mal pro Woche.

Kendra Mietke



© Jürg Andermatt/Lufthansa