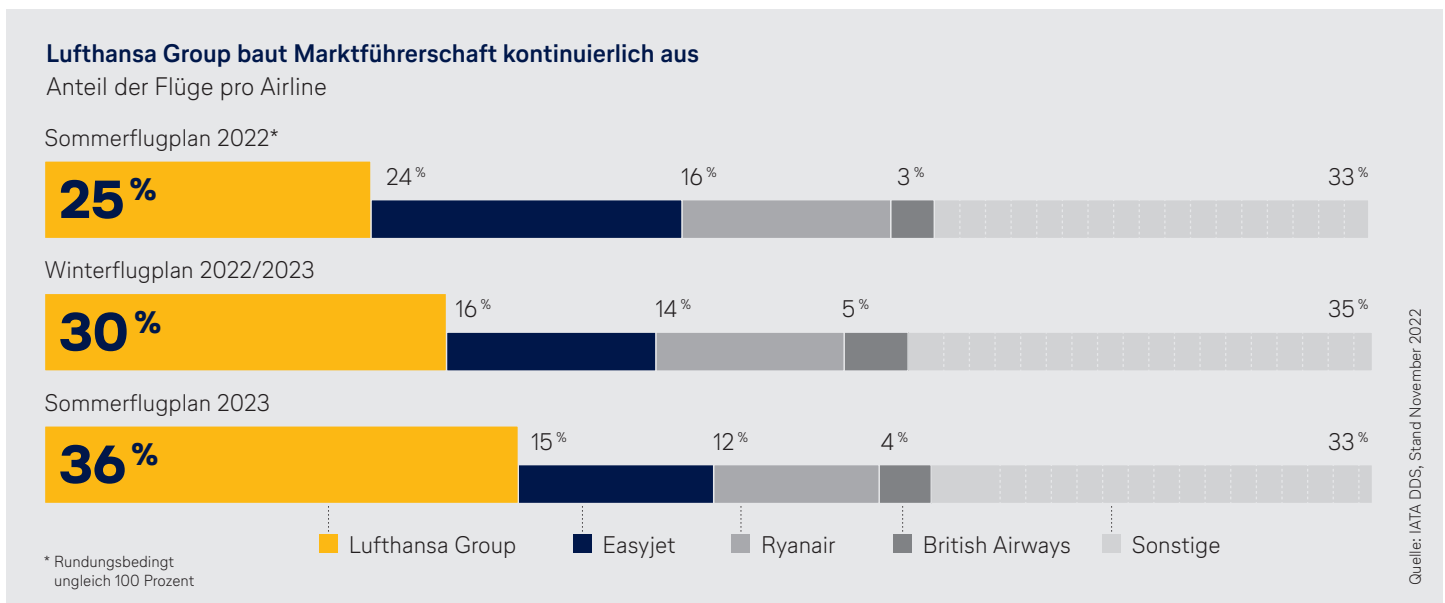


**Berlin**

# LUFTHANSA GROUP IST MARKTFÜHRER AM BER

2,1 Millionen Menschen sind im Oktober 2022 vom BER gestartet oder dort gelandet. Das entspricht gegenüber dem Oktober 2019 zwar lediglich zwei Drittel, stellt aber immerhin den reisestärksten Monat am neuen Flughafen dar. Die Lufthansa Group hat daran einen erheblichen Anteil. Die Konzern Airlines bieten die meisten Flüge an, Tendenz steigend. Die Debatte über mehr interkontinentale Flüge am BER wird immer wieder geführt – allerdings nicht immer mit sachlich korrekten Informationen.



Reisende aus der Hauptstadtregion können mit Airlines der Lufthansa Group rund 260 Ziele erreichen – mit einmaligem Umstieg in Frankfurt, München, Wien oder Zürich. Derzeit heben täglich im Schnitt 55 Flüge von Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa und SWISS am Flughafen Berlin Brandenburg ab. Damit ist die Lufthansa Group Marktführer am BER. Im aktuellen Winterflugplan bieten unsere fünf Fluggesellschaften knapp ein Drittel aller Flüge von und nach Berlin an. Im Sommer 2023 ist das Angebot der Lufthansa Group – Planungsstand heute – mit rund 36 Prozent aller Flüge sogar mehr als doppelt so groß wie das des zweitgrößten Carriers am Standort.

**Geringes Langstreckenangebot historisch bedingt**

Das Angebot für interkontinentale Direktflüge aber stagniert. Aus Sicht der Hauptstadtregion ist das auf den ersten Blick unbefriedigend. Die Hintergründe sind allerdings verständlich. Infolge der deutschen Teilung hat sich Berlin nicht zum internationalen Drehkreuz entwickeln können. Diese Aufgaben fielen historisch bedingt Frankfurt und München zu. Zugleich



„Lufthansa und die deutsche Hauptstadt verbindet eine lange Tradition“, erklärte Berlins Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey anlässlich der Taufe des ersten Lufthansa Dreamliners auf den Namen Berlin. „Die Lufthansa Group verbindet heute Berlin mit der Welt.“

hat in der föderalen Struktur Deutschlands keine Region allein das Potenzial für ein Flughafendrehkreuz. Das unterscheidet die deutsche Hauptstadt ebenso wie Frankfurt und München von London, Madrid und Paris. Zudem ist der Anteil an Geschäftsreisenden, die bestimmte Strecken kontinuierlich nutzen, in Berlin deutlich niedriger als in anderen EU-Metropolen. Dadurch ist das Potenzial für ausgelastete und damit profitable Langstreckenflüge gering. Als politisches und kulturelles Zentrum sowie als überragender Anziehungspunkt für Touristen ist Berlin besonders für Privatreisende attraktiv.

### Airlines aus aller Welt können zum BER fliegen

Derzeit fliegen sechs Airlines ab Berlin Ziele in den USA und Asien an. Zumeist verbinden sie die Hauptstadt mit ihren eigenen Drehkreuzen. So steuert etwa die Lufthansa Partnerin United ihren Heimatflughafen Newark an.

Dass sich am BER nicht mehr internationale Verbindungen etablieren, liegt trotz fortwährender Behauptung nicht an fehlenden Landerechten: Alle knapp 150 Airlines, die nach Deutschland fliegen, können die Hauptstadt ansteuern. Die bestehenden Verkehrsrechte gelten bundesweit, kein Flughafen wird bevorzugt oder benachteiligt.

### Luftverkehrsabkommen müssen fairen Wettbewerb sichern

Gibt es verkehrsrechtliche Unterschiede, ist das asymmetrischen Wettbewerbsbedingungen geschuldet. So dürfen Airlines aus den VAE dem Verkehrsabkommen entsprechend vier Flughäfen ihrer Wahl in Deutschland ansteuern. Emirates

hat sich für Frankfurt, München, Düsseldorf und Hamburg entschieden – und will bislang keinen dieser Flughäfen zugunsten des BER aufgeben. Stattdessen fordert die Airline, die während des russischen Angriffskriegs in der Ukraine ihre Verbindung Dubai-Moskau ausgebaut hat, zusätzliche Landerechte. Dies lehnt die Bundesregierung aus guten Gründen ab, denn solange es bei Klima-, Verbraucher-, Wettbewerbs- und Sozialstandards kein Level Playing Field gibt, führen zusätzliche Verkehrsrechte zur Aushöhlung europäischer Regeln. Europa muss seine Konnektivität sichern und eine Abhängigkeit von Drittstaaten vermeiden. Deswegen müssen Luftverkehrsabkommen zwingend die Einhaltung fairen Wettbewerbs berücksichtigen und auf vergleichbare Marktgegebenheiten achten. Grundlegend irreführend an dieser Debatte ist es, zusätzliche Verkehrsrechte für staatlich subventionierte Golf-Airlines mit der Steigerung interkontinentaler Verbindungen gleichzusetzen – geht es doch ausschließlich darum, ein europäisches Drehkreuz zum Umsteigen über eine Umsteigemöglichkeit am Golf zu ersetzen. Das ist kein Beitrag zur Erhöhung der Konnektivität.

Wie man es nicht machen sollte, hat das Beispiel des EU-Abkommens mit Katar gezeigt. Es verschafft Qatar Airways – einer staatlich subventionierten Airline mit einem sehr kleinen Heimatmarkt – uneingeschränkten Zugriff auf den europäischen Markt. Darunter auch Berlin. Doch statt wirksamer Mechanismen, um unzureichende Arbeitnehmerrechte und Umweltauflagen durchzusetzen, enthält das Abkommen bis heute nur zweideutige und unverbindliche Bestimmungen.

### Sommer 2023: Eurowings verdoppelt Angebot am BER

Während andere Airlines ihre Flugzeugflotten in Berlin reduzieren, setzt Eurowings auf Wachstum. Bereits im laufenden Winterflugplan verstärkt ein viertes Flugzeug die Tochter der Lufthansa Group, im März 2023 folgen zwei weitere Maschinen. Eurowings CEO Jens Bischof: „Berlin ist und bleibt ein absoluter Touristenmagnet und kulturell wie historisch eine der spannendsten Metropolen Europas. Da ist es nur konsequent, wenn wir als deutsche Airline unsere Präsenz ausbauen und mehr Eurowings in die Hauptstadt bringen.“



### Lufthansa Group befördert Passagiere aus Berlin in alle Welt

Angaben für den Winterflugplan 2022/2023

