

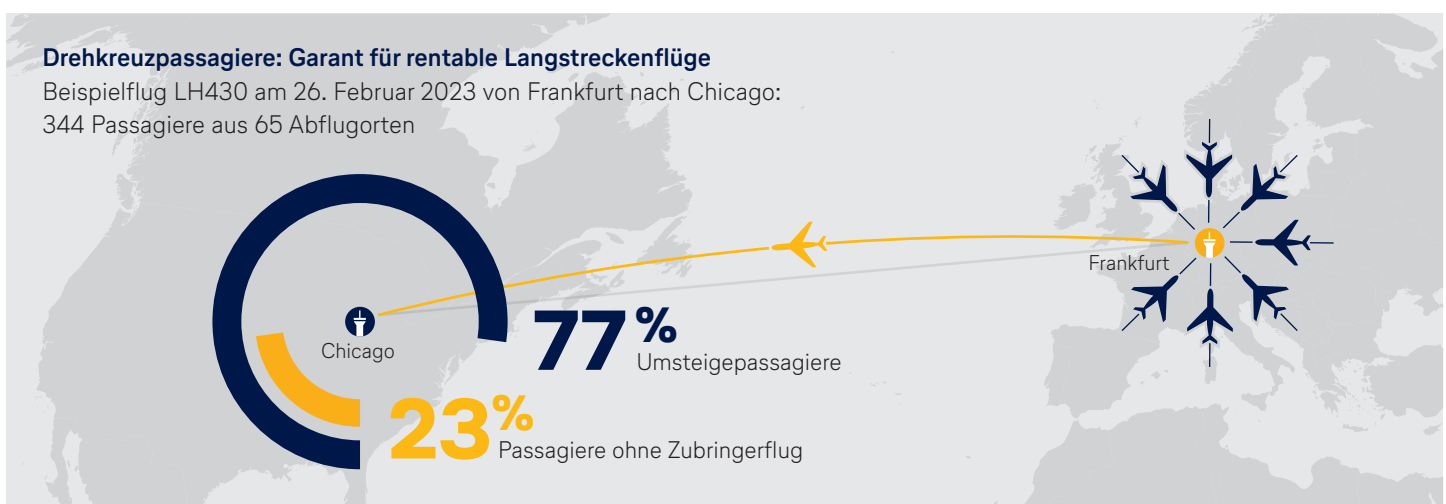
Langstrecken am BER

# MÖGLICH, ABER MEISTENS NICHT WIRTSCHAFTLICH

Die Anbindung des Hauptstadtflughafens ist ein Evergreen in der politischen und öffentlichen Debatte. Tourismusbeauftragte, Handelskammern und zuletzt auch die Landesregierungen Berlin und Brandenburg fordern regelmäßig mehr direkte Langstreckenflüge vom BER. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber weit entfernt von wirtschaftlicher Realität.

Anders als immer wieder behauptet liegt es weder am mangelnden Willen der Fluggesellschaften noch an fehlenden Verkehrsrechten, dass der BER nur wenige interkontinentale Direktverbindungen hat. Der Grund: Die Hauptstadt hat sich durch die deutsche Teilung nicht zum internationalen Drehkreuz entwickeln können. Umfassende Langstreckenangebote können profitabel meist nur über Hubs organisiert werden –

mindestens an einem Ende der Strecke. Dort kommen Passagiere aus aller Welt an, um zu einem internationalen Ziel weiterzufliegen. So werden große Langstreckenflugzeuge ausreichend gefüllt und damit ökologisch und ökonomisch nachhaltig betrieben. Interkontinentalflüge jenseits großer Drehkreuze sind selten rentabel.



## Deutsche Drehkreuze leben von Umsteigepassagieren

In Frankfurt und München sind rund drei Viertel der Reisenden eines Langstreckenflugs Umsteigepassagiere. Ohne solche Zubringer brauchen Interkontinentalverbindungen einen ausreichend großen Lokalmarkt. So erreichen die Flughäfen London und Paris innerhalb von einer Stunde rund 13 beziehungsweise zehn Millionen Menschen. Ein so starkes „Catchment“ hat keine Region in Deutschland, auch Berlin nicht. Sogar München und Frankfurt zusammen liegen deutlich darunter.

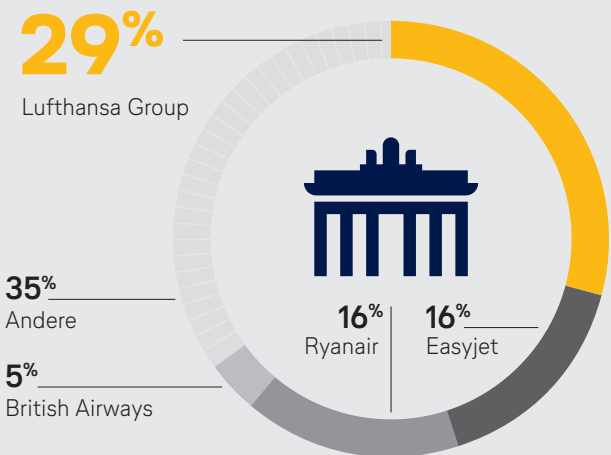
## Langstreckenflüge ab Berlin = Drehkreuzverbindungen

Weil die Hauptstadt also weder internationales Hub ist noch ein ausreichend starkes Einzugsgebiet hat, gibt es nur wenige direkte Langstreckenflüge am BER. Die Fluggesellschaften, die Interkontinentalflüge anbieten, verbinden Berlin meist mit eigenen Drehkreuzen in ihren Heimatländern. So fliegt etwa der Lufthansa Partner United Airlines vom BER nonstop zu ihrer Homebase Newark. Es sind also vor allem wirtschaftliche Gründe, die mehr Direktflügen am BER entgegenstehen. Alle Airlines, die nach Deutschland fliegen, können die Hauptstadt ansteuern. Ihre Verkehrsrechte gelten bundesweit. Die Bundesrepublik zählt zu den liberalsten Luftverkehrsmärkten weltweit.

Wie steht es dann um die verkehrsrechtlichen Beschränkungen, auf die auch die Landesregierungen Berlin und Brandenburg immer wieder verweisen? Gegenüber den Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) gibt es eine viel diskutierte Ausnahme. Airlines aus den VAE, wie etwa Emirates, dürfen vier beliebige Städte in Deutschland in unbegrenzter Frequenz anfliegen. Schon das ist mit Blick auf die enormen Gefälle bei Arbeits- und Sozialstandards, Klimaschutzauflagen und Verbraucherrechten ein zu großes Zugeständnis. Die Forderung nach weiteren Landerechten in einer fünften Stadt erstaunt: Erstens erhielt Berlin damit keine einzige direkte Verbindung

## Marktführer in Berlin

Flüge ab Berlin: Die Lufthansa Group ist im aktuellen Winterflugplan unangefochtene Nummer 1.



Quelle: Flugplandaten Winter 2023/2024; rundungsbedingt ungleich 100%

nach Amerika oder Fernost, da Emirates ab Deutschland ausschließlich ihr Hub Dubai ansteuert. Zweitens widerspräche ein solcher Schritt unmittelbar deutschen und europäischen Interessen. Denn ein weiterer Landepunkt in Berlin bedeutet nicht mehr Konnektivität, sondern führt dazu, dass Verkehr aus Europa abwandert.

## Luftverkehrsabkommen müssen fairen Wettbewerb sichern

Generell gilt: Luftverkehrsabkommen müssen für fairen Wettbewerb sorgen und die Anbindung Europas an die Welt sichern. Das bedeutet, Liberalisierungen darf es nur für Märkte geben, die ökonomisch und regulatorisch vergleichbar mit der EU und Deutschland sind. Fehlende Reziprozität geht zu Lasten der europäischen Fluggesellschaften. Das Beispiel des Katar-Abkommens zeigt das deutlich.

## Starkes Engagement in Berlin

Die Lufthansa Group ist mit Abstand Marktführer am Hauptstadtflughafen. Während andere Fluggesellschaften ihr Angebot nach der Corona-Pandemie zurückgefahren haben, haben wir unser Engagement am BER ausgebaut.



- **270 Ziele** können die Passagiere mit einmaligem Umsteigen an den Drehkreuzen in Frankfurt, München, Wien, Zürich und Brüssel auf der ganzen Welt erreichen.



- **Über 50 Flüge** mit den Airlines der Lufthansa Group stehen ab Berlin täglich zur Verfügung – in diesem Winter unter anderem mit der Eurowings vier Mal die Woche nach Dubai und mit unserem Partner United Airlines täglich nonstop in die USA.



- **Über 2.000 Angestellte** beschäftigt die Lufthansa Group in verschiedenen Teilen des Unternehmens in Berlin.