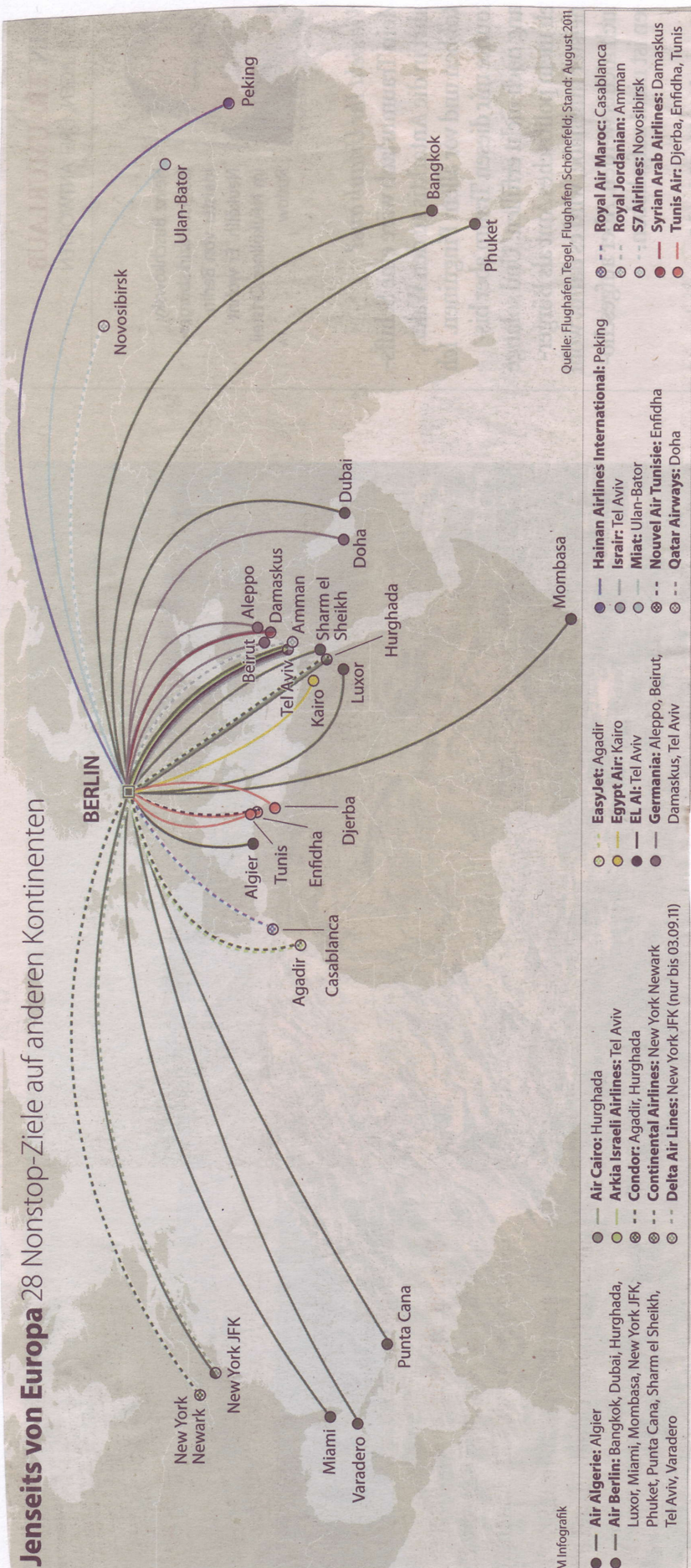


Wird Berlin zum internationalen Drehkreuz?

Berliner Mapo 7.8.11

Von der Hauptstadt in die weite Welt zu reisen soll einfacher werden – ein Überblick über die Pläne der Airlines

VON BETTINA SEIPP



Deutschlands zweitgrößte Fluggesellschaft steht vor einer großen logistischen Herausforderung: Wöchentlich verzeichnet Air Berlin in Tegel mehrere hundert Abflüge, die sich wiederum zu 9000 möglichen Anschlussverbindungen innerhalb des Air-Berlin-Netzes summieren. Dieses Drehkreuz muss in spätestens zehn Monaten nach Schönefeld verlagert sein, wenn am 3. Juni 2012 der neue Hauptstadtflughafen BER eröffnet wird. Diesen Termin hat der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit am Donnerstag beim Besuch der Flughafenbaustelle noch einmal bekräftigt. Noch starten und landen die Passagiere von Air Berlin in Tegel. Die Gesellschaft hatte den Flughafen im Mai 2010 zum „Erprobungsfeld“ seines neuen Drehkreuzkonzeptes gemacht. Und das mit Erfolg. So sagte Air-Berlin-Chef Joachim Hunold kürzlich: „Das Drehkreuz in Berlin funktioniert bereits, und wir bauen es im Hinblick auf den Flughafen BER weiter aus.“ Der neue Hauptstadtflughafen hat damit gute Chancen, ein europäisches und vielleicht sogar ein interkontinentales Drehkreuz zu werden.

In Tegel bietet Air Berlin täglich sechs sogenannte Verkehrswellen, und mit jeder landen und starten bis zu 24 Maschinen. Der Flugplan ist dabei so gestaltet, dass die ankommenden Passagiere zeitnah in ein anderes Flugzeug umsteigen können. Derzeit bietet Air Berlin 70 Ziele an, die ab Berlin nonstop angefliegen werden, darunter immer mehr Destinationen außerhalb Europas wie Bangkok, Punta Cana, Mombasa, Dubai, Miami und New York. Mit der wachsenden Zahl an Verbindungen erhöht sich auch der Anteil der Umsteiger am Gesamtpassagieraufkommen – im Juni waren es 17 Prozent. Und es werden mehr, denn Air Berlin hat mit zahlreichen anderen Fluggesellschaften sogenannte Codeshare-Vereinbarungen getroffen. American Airlines, die russische S7, British Airways, Iberia und Finnair gehören der Vereinigung Oneworld an, innerhalb derer sich die Mitglieder Zubringerflüge teilen.

Air Berlin baut ihr Luftkreuz aus

Air Berlin will im April 2012 Oneworld beitreten und kann sich damit berechtigte Hoffnungen machen, bald im Auftrag weiterer Partner-Airlines Passagiere zu befördern. So fliegt das Oneworld-Mitglied Royal Jordanian seit 1. Juni dreimal wöchent-

lich die Strecke Berlin–Amman, ein Code-Share-Vertrag mit Air Berlin scheint da naheliegend. Ein noch größerer Gewinn für das Drehkreuz Berlin wäre es, würden die zwei Oneworld-Mitglieder Qantas Airways (Australien) und Cathay Pacific (Hongkong) Frankfurt den Rücken kehren und an die Spree kommen. Das ist derzeit zwar nicht spruchreif, allerdings könnte den Berlinern der Umstand in die Hände spielen, dass der Frankfurter Flughafen im Gegenzug für den Ausbau einer neuen Landebahn längere „Ruhezeiten“ hat. Dieser unter dem Druck der Öffentlichkeit ausgehandelte Kompromiss – er sieht ein Start-und-Lande-Verbot zwischen 23 Uhr und 5 Uhr vor – kommt mit dem Winterflugplan 2011/2012 am 30. Oktober voll zum Tragen, sodass beispielsweise die Qantas-Flüge von jetzt 23.50 Uhr auf dann 22.20 Uhr vorverlegt werden müssen. Auf dem neuen BER soll es hingegen nur ein Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr geben – vorausgesetzt, das Bundesverwaltungsgericht Leipzig entscheidet nicht doch noch im Sinne mehrerer Anrainergemeinden von Schönefeld, die ein deutlich längeres Nachtflugverbot fordern. Blicke es indes bei der bisherigen Planung, wäre Berlin für jene Gesellschaften, die Asien und den Fernen Osten bedienen, eine Alternative zu den zwei anderen deutschen Drehkreuzen Frankfurt und München. Zum einen, weil sich von Berlin aus die Gesamtflugzeit um eine Stunde verringert, zum anderen ergeben sich mit späterem Abflug bessere Anschlussmöglichkeiten in Bangkok, Singapur und Peking.

Qantas beispielsweise, die mit ihren A380-Maschinen derzeit von London aus fliegt, überlegt, Großraumflugzeuge vom

europäischen Kontinent starten zu lassen. Möglich wäre Frankfurt, von wo die Boeings der Australier starten. Bedingt durch die Oneworld-Partnerschaft mit Iberia und Air Berlin könnte Qantas aber auch nach Madrid oder Berlin ausweichen; am 24. August weiß man mehr, dann gibt die Airline ihre Pläne bekannt. Leif Erichsen, Pressesprecher der Berliner Flughäfen, macht sich bereits Hoffnungen: „Unser Flughafen liegt zwei Flugstunden näher an Sydney als der spanische. Das spart nicht nur Kosten für Kerosin, sondern sogar für eine ganze Crew, da das Flugzeug aufgrund der kürzeren Flugzeit gegebenfalls nicht doppelt besetzt sein muss.“

Emirates zieht es nach Berlin

Dass Berlin durchaus „das Potenzial besitzt, unter die Top Ten der europäischen Flughafenstandorte zu kommen“, wie es Erichsen formuliert, hat neben dem Engagement von Air Berlin und seiner Partner-Airlines weitere Gründe. Einer davon heißt Emirates. Die Fluggesellschaft gehört keiner der großen Luftfahrtallianzen an (neben Oneworld sind das Star Alliance und Sky Team). Stattdessen wollen die Araber ihre eigene Präsenz in Europa ausbauen, um von dort möglichst viele Fernreisende „abzuholen“ und – nach einem Zwischenstopp in Dubai – Richtung Afrika, Asien oder Australien weiterzubefördern. In diesem Szenario wäre Berlin neben Frankfurt, Hamburg, München und Düsseldorf der fünfte „Zubringerflughafen“. „Berlin ist für uns schon seit Langem eine attraktive Destination, die wir gerne in unser globales Streckennetz aufnehmen möchten“, heißt es aus der Emirates-Zentrale. Ob die Gesellschaft künftig von der

deutschen Hauptstadt aus starten darf, wird vom Bundesverkehrsministerium geprüft. Eine andere expandierende arabisches Fluggesellschaft, Qatar Airways, befördert bereits seit 2005 Reisende aus Berlin über das Drehkreuz Doha in alle Welt. Auf das lukrative Geschäft mit Langstreckenpassagieren zielt ebenso Turkish Airlines ab, die im Sommerflugplan dreimal täglich die Strecke Berlin-Istanbul bedient. Von der Metropole am Bosphorus, die wie Dubai und Doha strategisch günstig zwischen Europa und Asien liegt, baut Turkish Airlines wiederum sein eigenes Fernstreckennetz aus. Die Gesellschaft ist Mitglied der Star Alliance, sodass auf Turkish-Airlines-Flügen auch mit der Lufthansa-Miles-&-More-Karte Meilen gesammelt werden können. Insgesamt ist die Star Alliance mit 14 Gesellschaften in Berlin gut vertreten. Oneworld hat gegenwärtig acht Mitglieder vor Ort. Und mit jeder weiteren Gesellschaft wird das Netz der Luftfahrtallianzen, das schon ab Berlin genutzt werden kann, dichter. Im Sommerflugplan 2011 der Berliner Flughäfen stehen gegenwärtig 164 Ziele in 54 Ländern; darunter sind 28 außereuropäische Destinationen (siehe Grafik).

Auch Lufthansa, die vor 85 Jahren in Berlin gegründet wurde und seit ihrem „Neustart“ an der Spree 1990 die Zahl ihrer Mitarbeiter von 40 auf heute 3500 in der Hauptstadt erhöhte, will vom neuen BER profitieren. Mit einem Beförderungsanteil von 25 Prozent ist sie der zweitgrößte Player auf den Berliner Flughäfen nach Air Berlin, die 32 Prozent der jährlich 22 Millionen Passagiere abfertigt. Den dritten Platz belegt Easyjet (15 Prozent am Gesamtpassagieraufkommen).

Derzeit unterhält Lufthansa mitsamt ihren Konzerngesellschaften (Swiss, Austrian, Germanwings, Sun Express, Eurowings, British Midland Airways, Brussels Airlines) 30 Nonstop-Verbindungen ab Berlin. Damit hat das Unternehmen zwar nur knapp halb so viele wie Air Berlin und auch weniger als Easyjet (37 Direktverbindungen; Manchester, Agadir und Teneriffa kommen ab 1. Oktober hinzu). Doch gegenwärtig berät eine Lufthansa-Projektgruppe „Zukunft Berlin“ über weitere Verbindungen. Ob auch eine Berlin-Asien-Strecke dabei sein wird, ist noch offen.

Auch Lufthansa will Berlin stärken

Dazu Thomas Kropp, Konzernbevollmächtigter der Lufthansa in Berlin: „Die Ergebnisse der Projektgruppe werden in diesem Sommer veröffentlicht, und der geht bis Ende September. Was ich aber bereits jetzt sagen kann, ist, dass sich Berlin nach Frankfurt/Main und München zum dritt wichtigsten Flughafen entwickelt. Ein drittes interkontinentales Drehkreuz in Deutschland steht hingegen für uns derzeit nicht zur Debatte.“

Die Statistik gibt Kropp recht: So sind momentan gerade mal fünf Prozent aller Berliner Flugpassagiere Umsteiger, während das Frankfurter Drehkreuz 50 Prozent Umsteigepassagiere zählt und München fast 40 Prozent. Wenn jedoch das neue Drehkreuz-Konzept von Air Berlin im BER aufgehen sollte und die komfortable Nachtflugregelung von den Bundesrichtern am 21. September nicht kassiert wird, dürfte die Zahl der Umsteiger in Berlin mittelfristig deutlich steigen – und damit auch die Bedeutung Berlins als interkontinentales Luftkreuz.