

URL: <http://www.welt.de/berlin/article4904381/Privatflieger-werden-aus-Schoenefeld-vertrieben.html>

[Bilder ein-/ausblenden](#)

[Artikel drucken](#)

Großflughafen BBI

Privatflieger werden aus Schönefeld vertrieben

Von Katrin Schoelkopf 20. Oktober 2009, 00:15 Uhr

Die Berliner Flughafengesellschaft will kleine private Maschinen vom neuen Flughafen Schönefeld vertreiben. Zugleich sollen die Gebühren für Freizeit- und Geschäftsflieger steigen. Die IHK befürchtet, dass damit der Geschäftsverkehr auch vom künftigen Großflughafen BBI ferngehalten wird.



So soll der Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) einmal aussehen: 3D-Simulation der maximalen Ausbaustufe für bis zu 40 Millionen Passagiere.

Die Flughafengesellschaft will künftig Privatflieger mit kleinen Maschinen vom Flughafen Schönefeld und künftigen Hauptstadtflughafen BBI fernhalten. „Maschinen mit einem Abfluggewicht bis zu zwei Tonnen sollen in Schönefeld nicht mehr landen. Eine Cessna hat auf einem Verkehrsflughafen nichts mehr verloren. Sie ist zu langsam, und wir verdienen auch nicht genügend Geld“, sagt Flughafensprecher Ralf Kunkel.

Gleichzeitig gibt die Flughafengesellschaft den Betrieb des Terminals für Hobby- und Geschäftsreiseflieger, Allgemeine Luftfahrt genannt, voraussichtlich zum 1. Dezember an die weltweit agierende Execujet Aviation Group ab und erhöht die Start- und Landegeühren für Privatflieger.

Industrie- und Handelskammer (IHK) wie auch der Verband der Allgemeinen Luftfahrt (Aopa) sehen

darin bereits den Anfang vom Ende dieses Verkehrssegments in Schönefeld. Sie fürchten eine flächendeckende Verdrängung nicht nur der Hobbyflieger, sondern auch des für die Wirtschaft so wichtigen Segments des Geschäftsreiseflugverkehrs vom künftigen BBI – ohne dass eine adäquate Alternative geboten werde. Aopa-Geschäftsführer Michael Erb spricht von einer „Salami-Taktik“ der Flughafengesellschaft. Erst würden die kleinen Maschinen bis zwei Tonnen verdrängt, und dann komme das nächste Segment bis letztlich 14 Tonnen Abfluggewicht. Die IHK Berlin und Potsdam wiesen bereits Ende August in einem dieser Zeitung vorliegenden Brief an Berlins Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer und Brandenburgs Infrastrukturminister Reinhold Dellmann (beide SPD) darauf hin, dass das Segment der Business Aviation in Schönefeld vernachlässigt werde. Gefordert wird, „ein spezielles Konzept für diesen Luftfahrtzweig in Berlin-Brandenburg zu entwickeln“ und „Planungssicherheit“ für die Geschäftsreiseflieger zu schaffen. „Andernfalls sehen wir die Gefahr, dass die betroffenen Airlines in andere Regionen abwandern und sich damit ein Luftfahrtangebot verschlechtert, das insbesondere von Investoren und Wirtschaftsentscheidern genutzt wird“, heißt es in dem Brief.

Auch die Aopa wirft der Flughafengesellschaft eine bewusste Verdrängung der Allgemeinen Luftfahrt vom Standort Schönefeld vor. Als Indiz dafür führt sie die Kündigung von Hangarplätzen und die geplante Entgeltordnung des Flughafens an. Dadurch würden die „Gesamtkosten pro Landung, je nach Nutzer, um bis zu 240 Prozent“ erhöht, heißt es in einer Stellungnahme der Aopa an das Brandenburger Infrastrukturministerium. Sie moniert überdies, dass es noch bis zur Schließung des Flughafens Tempelhof von Seiten Brandenburgs und Berlins sowie der Flughafengesellschaft geheißen habe, der künftige BBI könne den gesamten Flugverkehr der Region aufnehmen. Die nun beabsichtigte „Verdrängung durch überhöhte Gebühren“ aber werde die Aopa nur hinnehmen, wenn geeignete Alternativen zur Verfügung stehen. Doch sieht sie diese weder in den Flugplätzen Strausberg und Finow noch in Schönhagen.

Das Land Brandenburg hatte in der Schließungsdebatte um Tempelhof den Flugplatz Schönhagen bereits vor mehr als drei Jahren als künftigen Business-Flughafen für die Hauptstadtregion ins Spiel gebracht. Nur hat der eine Autostunde südlich von Berlin gelegene Flugplatz aber noch mehrere Nachteile, die einem Umzug insbesondere der Business Aviation im Weg stehen. Hindernisse, die sowohl von den Kammern als auch der Aopa ins Feld geführt werden.

So gibt es noch kein Instrumentenlandesystem, kann bei schlechtem Wetter also nicht gelandet werden. „Man kann Berlin nicht erreichen, wenn Wolken am Himmel sind“, sagt Aopa-Geschäftsführer Michael Erb. Auch fehlten Hangarplätze für Maschinen der Business-Aviation. Das bestätigte gestern auch die Sprecherin des Flugplatzes Schönhagen, Monika Kühn. Mit der Genehmigung des Instrumentenflugbetriebs könne man dagegen voraussichtlich im Spätsommer 2010 rechnen.

Bei der Flughafengesellschaft will man nicht von Verdrängung der Geschäftsflyer reden. „Das ist ein interessantes Geschäftsfeld. Wir brauchen aber kostendeckende Gebühren“, rechtfertigt Flughafensprecher Ralf Kunkel die neuen Gebühren. Bei den Entgelten handele es sich um „marktübliche Preise“.