

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)**

vom 17. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Januar 2025)

zum Thema:

**Flugbewegungen und Umsätze der General Aviation an den Berliner Flughäfen  
Tegel, Schönefeld und Berlin Brandenburg seit 2018**

und **Antwort** vom 29. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Januar 2025)

Senatsverwaltung für Finanzen

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)

über die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21365

vom 17.01.2025

über Flugbewegungen und Umsätze der General Aviation an den Berliner Flughäfen Tegel, Schönefeld und Berlin Brandenburg seit 2018

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Beantwortung einbezogen.

1. Wie haben sich die Flugbewegungen der General Aviation an den Flughäfen Tegel und Schönefeld von 2018 bis zur Schließung dieser Flughäfen entwickelt?

Zu 1.: Anzahl der Flugbewegungen der General Aviation von 2018 bis 2020 an den Flughäfen Tegel (TXL) und Schönefeld (SXF):

TXL

- 2018: 817
- 2019: 716
- 2020: 646

SXF

- 2018: 15.113
- 2019: 14.037
- 2020: 10.004

2. Wie haben sich die Flugbewegungen der General Aviation am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) seit seiner Eröffnung bis heute (bzw. 31.12.24) entwickelt?

Zu 2.: Anzahl der Flugbewegungen der General Aviation am Flughafen BER 2020 bis 2024 (Angaben inkl. Geschäftsreisen, Militärflügen, medizinischen Transporten und Cargo-Flügen):

- Nov./Dez. 2020: 1.541
- 2021: 15.590
- 2022: 16.202
- 2023: 14.242
- 2024: 14.100

3. Welche Umsätze generierte die General Aviation an den Flughäfen Tegel und Schönefeld in den Jahren 2018 bis zu deren Schließung?

Zu 3.: Zu den Umsätzen der General Aviation der Flughäfen Tegel und Schönefeld liegen keine Informationen vor. Diese wurden in den Jahresabschlüssen nicht gesondert ausgewiesen. Es wurden lediglich Angaben zu den Gesamteinnahmen aus den Flugbewegungen am jeweiligen Standort ausgewiesen.

4. Welche Umsätze hat die General Aviation am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) seit seiner Eröffnung bis heute bzw. 31.12.24) generiert?

5. Inwiefern unterscheiden sich die wirtschaftlichen Beiträge der General Aviation zwischen den alten Flughäfen Tegel und Schönefeld und dem neuen Flughafen BER?

Zu 4. und 5.: Das General Aviation Terminal (GAT) ist ein separates Abfertigungsterminal für Passagiere im Geschäftsreise-, Charter- und Taxiflugverkehr. Mit dem operativen Betrieb im GAT ist die BAS Berlin Aviation Service GmbH von der FBB beauftragt. Die Umsätze der BAS Berlin Aviation Service GmbH aus dem Betrieb des GAT sind der FBB wie auch dem Senat nicht bekannt. Unabhängig davon handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die im Rahmen der Beantwortung einer Schriftlichen Anfrage nicht offengelegt werden könnten. Der GAT-Betreiber reicht die aus den Flugbewegungen erzielten Flugentgelte entsprechend der jeweiligen Entgeltordnung an die FBB weiter.

6. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Integration und Förderung der General Aviation am Flughafen BER zu unterstützen?

7. Welche wirtschaftlichen und operationellen Auswirkungen hätte ein Verbot der Privatfliegerei speziell für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER)?

Zu 6. und 7.: Der GAT-Betrieb ist im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen BER vorgesehen und muss daher vorgehalten werden. Auch gemäß Luftverkehrskonzept Berlin-Brandenburg sollen sich am BER der regionale Passagierlinien- und Pauschalreiseverkehr oberhalb von 14 t maximalem Startgewicht sowie der Linienfrachtverkehr konzentrieren.

8. Wie würde ein solches Verbot die Beschäftigungszahlen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafens beeinflussen?

Zu 8.: Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4., 5., 6. und 7. verwiesen.

9. Welche alternativen Nutzungskonzepte für die dann freiwerdenden Kapazitäten könnten in Betracht gezogen werden?

Zu 9.: Es wird auf die Antwort zu den Fragen 6. und 7. verwiesen.

Berlin, den 29. Januar 2025

In Vertretung

Wolfgang Schyrocki  
Senatsverwaltung für Finanzen