



Der Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt | © Günter Wicker, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

BER wird zusätzlicher Landepunkt für die VAE

11. September 2026

Auftrieb für den BER: Beim Staatsbesuch des Präsidenten der Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) wurde bekannt gegeben, dass die VAE einen fünften Landepunkt zu den bereits vier vorhandenen in Deutschland erhalten.

Ute Bonde, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt: „Diese Direktverbindung ist ein handfester Standortvorteil für Berlin. Der BER erhält damit erstmals eine direkte Langstreckenverbindung in den Nahen Osten und schließt an das Drehkreuz Dubai an. Über dieses erreichen Fluggäste aus der Hauptstadtregion künftig große Teile Asiens, Afrikas und Ozeaniens – Märkte, die für die Berliner Wirtschaft, den

Tourismus und die Wissenschaft von hoher Bedeutung sind. Kürzere Reisezeiten bedeuten weniger Reibungsverluste für Touristen und Geschäftsreisende, bessere Anbindung für Kongress- und Messeverkehr und mehr Attraktivität für internationale Investoren, die sich in Berlin ansiedeln wollen. Damit wird die Position Berlins im globalen Standortwettbewerb spürbar gestärkt.“

Robert Rückel, IHK-Vizepräsident: „Die Einigung auf einen fünften Landepunkt ist eine tolle Nachricht für die Hauptstadtregion. Die Bundesregierung macht damit den Weg dafür frei, dass Airlines aus den VAE wie Emirates oder Etihad zukünftig Berlin anfliegen dürfen. Jede neue Airline am BER ist eine gute Nachricht, das sorgt für erweiterte Konnektivität und z.B. auch für deutlich erhöhte Frachtmöglichkeiten. Studien belegen, dass jede zusätzliche internationale Verbindung mehr Investitionen, bessere Exportchancen und eine höhere Wettbewerbsfähigkeit im globalen Standortwettbewerb bedeutet.“

Alexander Schirp, UVB-Hauptgeschäftsführer: "Eine tägliche Direktverbindung nach Dubai bringt Berlin etwas, das der Stadt bisher fehlte: einen echten Draht zu einem der wichtigsten Wirtschaftsknotenpunkte der Welt. Wer bisher aus Berlin in den Nahen Osten, nach Asien oder Afrika wollte, musste umsteigen – ein halber Tag Reisezeit extra. Das kostet Zeit und am Ende Aufträge. Für Unternehmen aus Berlin und ganz Ostdeutschland, die Kunden in den Emiraten beliefern oder dort Geschäfte anbahnen, heißt das ab sofort: ein Flug statt zwei. Das macht Berlin für internationale Firmen attraktiver und sichert Arbeitsplätze am BER. Auch für den Tourismus in der Region bedeutet die Entscheidung willkommenen Rückenwind. Jetzt darf es nicht bei dieser einen Verbindung bleiben. Der BER braucht weitere Direktflüge zu wachstumsstarken Märkten, um seiner Rolle als Hauptstadtflughafen gerecht zu werden.“

Der Ausbau der Langstreckenverbindungen ist eine der zentralen Forderungen der Luftverkehrsinitiative Berlin-Brandenburg, einem Zusammenschluss von mehr als zehn Kammern, Verbänden und Institutionen.

Alle Forderungen der Initiative:

1. Die staatlich induzierten Standortkosten am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) müssen sinken. Die Luftverkehrsteuer sollte abgeschafft oder deutlich reduziert werden.
2. Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe in Berlin-Brandenburg stärken.
3. Der Flughafen Berlin Brandenburg muss auch aus erweitertem Einzugsgebiet besser erreichbar werden. Der Senat sollte gemeinsam mit dem Bund darauf hinwirken, den BER stärker in den Fernverkehr der Bahn einzubinden. Dazu gehört ein regulärer Halt von ICE- und IC-Zügen am Flughafen. Darüber hinaus sollten die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen ausgebaut und beschleunigt werden,

insbesondere zwischen Berlin und den Städten Stettin, Breslau und Landsberg a.d.W.

4. Berlin und Brandenburg brauchen direkte Fluglinien in die großen Wirtschaftsregionen der Welt. Luftverkehrsabkommen auf bilateraler, multilateraler und europäischer Ebene sollten die Mobilitäts- und Wirtschaftsinteressen der Hauptstadtregion stärker berücksichtigen. Dafür braucht es eine weitere Liberalisierung von Verkehrsrechten für Langstreckenverbindungen zu wichtigen Wirtschafts- und Wachstumsregionen, etwa nach China und in den Mittleren Osten.
5. Bürokratie und regulatorische Vorgaben für Luftverkehr in Deutschland müssen abgebaut werden und sollten sich an den europäischen Standards orientieren – kein „gold-plating“.
6. Die Randzeiten des Nachtflugverbots müssen auf operativen Spielraum im Rahmen der bestehenden Regelungen geprüft werden. Verspätete Linienflüge müssen verlässlich am BER abgewickelt werden können. Ziel muss eine praxistaugliche und planungssichere behördliche Handhabung von Ausnahmefällen bei Verspätungen in den Randzeiten sein.
7. Die Förderung von Konnektivität ist Wirtschaftsförderung. Deshalb sollte der nächste Senat die wirtschaftspolitische und finanzielle Unterstützung langfristig fortführen und die Anwerbungsaktivitäten des Connectivity Board mit Haushaltsmitteln fördern. (red)