



Lutz Schönfeld arbeitete für die DDR-Airline Interflug und später für die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH.

BILD: STEPHAN WAGNER/WDR

Herr Schönfeld nimmt Abschied

Jahrzehntlang hat Lutz Schönfeld auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld gearbeitet. Wegen Corona endet der Betrieb am Montag, wohl für immer. Ein letzter Rundgang durch SXF

PETER NEUMANN

Is da wirklich ein Fluggast mit einem Koffer unterwegs? Nein, doch nicht. War wohl nur eine optische Täuschung. Der Flughafen Schönfeld wirkt schleierhaft. Niemand eilt durch den überdachten Gang zu den Abfertigungsgebäuden, niemand läuft zu den Parkplätzen oder zum Bahnhof. Lagners Almütze wirbt unverdrossen für Bier und Leberkäse, doch die Terrasse des rustikalen Holzhauses ist verwaist. Krähw, die sich um ein Stück Brot zanken, sind die letzten sichtbaren Lebewesen, die sich hier noch aufhalten.

Der Flughafen wirkt wie ein Filmset, das nach dem letzten Dreh einfach stehen gelassen wurde. Wie die Kasse eines Theaters, in dem vor kurzem der letzte Vorhang fiel. Dabei ist im Terminal 5 des BER, wie die Anlage seit verganginem Oktober heißt, noch nicht Schluss. Das Finale steht erst für Montag auf dem Programm. Als letzter Start ist für 8:05 Uhr ein Wizzair-Flug nach Kiew geplant, als letzte Landung Ryanair um 11:50 Uhr aus Rom. Am 22. Februar endet 65 Jahre nach Aufnahme des Linienverkehrs der Betrieb – vorübergehend für ein Jahr, wie die Flughafen-Gesellschaft FfB nicht müde wird zu betonen. Wenn der Luftverkehr wieder zunimmt, werde Schönfeld wieder geöffnet, bekräftigt Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup. Worn wieder mehr Menschen fliegen buchen. Wenn sich ein Ende der Krise abzeichnet. Wenn.

Highlights für die Planespotter

Die Krähen hüpfen mit ihrem Brot weiter. Sie fühlen sich von dem Mann gestört, der nun vor dem Abfertigungsgebäude mit dem großen L steht. Lutz Schönfeld ist aus dem benachbarten Bohnsdorf mit dem Auto gekommen, um wieder einmal nach dem Rechten zu sehen. „Es tut weh, den Flughafen so zu sehen“, sagt der 61-jährige, der als selbstständiger Dienstleister für Luftfahrt und Tourismus ebenfalls unter der Flaute leidet. „Es ist jedes Mal deprimierend. Aber ich hänge an Schönfeld und versuche, möglichst häufig hier zu sein.“ So wie damals, als er noch für die DDR-Airline Interflug und später für die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, kurz FfB, gearbeitet hat.

Zwar lag sein Büro rund einen Kilometer entfernt, im Verwaltungskomplex der früheren Henschel-Fluggeswerke, der heute die FfB beherbergt. Doch in der Mittagspause nahm er den Weg in die 1976 eröffnete „Neue Passagierabfertigung“ gern auf sich. „Ich habe das gebraucht: die Atmosphäre, die Fluggäste, den Betrieb.“ Insgesamt 23 Jahre lang war er in Schönfeld tätig, bis Ende 2008. „Dieser Flughafen war meine Heimat. Und er ist bis heute Teil meiner Lebensgeschichte.“

Die automatische Tür schwenkt auf, Lutz Schönfeld geht ins Gebäude. Außer dem monotonen Geräusch der Fahrtreppen ist nichts zu hören. Keine Rollkoffergeräusche, keine Durchgänge, keine Registrierkassentöne. Die Sandwich-Manufaktur geschlossen. Der Informationstresen verwaist. Der Gekksammelbehälter „Spende Deinen Pfand“ ohne einen Cent.

In der Abflughalle nimmt er unter der großen Anzeigetafel Platz. Über ihm: 15 Ziel-

len Leere. Keine Destination, keine Flugnummer. Der Check-in für den einzigen Start an diesem Tag findet in einem anderen Gebäude statt. Schönfeld blättert in einem Flugplan von 1986. Zu DDR-Zeiten war SXF der eigentliche internationale Flughafen von Berlin, sagt er. Während Beschränkungen des Alliierten-Rechts dazu führten, dass bis nach dem Mauerfall nur wenige Airlines West-Berlin anstourten, war die Vielfalt in Schönfeld größer. Der Flughafen liegt außerhalb des Stadtgebietes.

Anders als in Tempelhof und Tegel standen hier zahlreiche ausländische Ziele auf den Anzeigetafeln. Natürlich Moskau, Leningrad, Sofia, Budapest sowie andere Städte des sozialistischen Europa. Aber auch Addis Abeba in Äthiopien, Karachi in Pakistan, Brazzaville im Kongo. Nicht zu vergessen Hanoi in Vietnam, Luanda in Angola und Maputo in Mosambik – von dort reisten angeworbene Arbeitskräfte in die DDR. „Vieľmal gab es auch, was die Airlines anbelangt“, erinnert sich Schönfeld. Die TAG aus Angola, Inqaj Airways, Syrian Air und LAM Mosambik waren exotische Highlights für die Planespotter.

Der Flughafen südöstlich von Berlin, Hauptstadt der DDR, rief aber auch eine andere Art von Fernweh wach. Es gab diverse Ziele im Westen – zum Beispiel Amsterdam, Stockholm, Madrid, Kopenhagen, Helsinki, Wien, Malta, Istanbul, Athen, Kairo. „Für die DDR war Schönfeld das Tor zur Welt. Auch wenn längst nicht jeder DDR-Bürger hindurch durfte.“ Nicht nur Interflug, auch Airlines aus dem Westen boten Direktverbindungen ins nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet an. Für viele West-Berliner waren das Alternativen zu Flügen ab Tempelhof oder Tegel, welche oft kostspieliger und mit Umsteigen verbunden waren. Studenten reisten preiswert aus Schwarze Meer, Türkei, die in West-Berlin arbeiteten, nach Istanbul. „Interflug verkaufte Tickets für Westdeutschen und kaufte Treibstoff für Os-Volata. Sehr lukrativ“, sagt Lutz Schönfeld.

Um die Anreise zu erleichtern, gab es sogar eine Busverbindung ohne Umsteigen

vom Zentralen Omnibusbahnhof in West-Berlin nach SXF. An der Grenzübergangsstelle Rudow stiegen DDR-Grenzer zu. Vor dem Flughafen öffnete sich ein Tor, der Bus ritt in einen umzäunten Bereich. In einem separaten Gebäude fanden das Check-in und die grenzpolizeiliche Abfertigung statt. Waren die Reisenden aus dem Westen dort zunächst unter sich, vermischten sich die Menschenströme später vor den Gates. Auf der Besucherterrasse, die ein Café hatte, trafen Ost und West ebenfalls aufeinander. „Da standen auch viele Planespotter aus West-Berlin“, sagt Schönfeld. Selbstverständlich die Staatssicherheit ein Auge auf das Treiben. Ihre Mitarbeiter nutzten im abseits gelegenen Agrarfluggebäude eine ganze Etage.

„Für die DDR war Schönfeld das Tor zur Welt. Auch wenn längst nicht jeder DDR-Bürger hindurch durfte.“

Lutz Schönfeld

SXF war beides: ein Ort der Sehnsucht, ein Ort der Abneigung. Für Lutz Schönfeld wie für die meisten DDR-Bürger blieb das Tor zur Welt in Richtung Westen verschlossen. Das Interesse an dem ganzen Bild war aber früh da. 1959 in Halle (Saale) geboren, zog Schönfeld im Alter von vier Jahren mit seinen Eltern nach Berlin. „Wir wohnten in Pankow. Ich bin in der Einflygschneise von Tegel geworden.“ West-Jets flogen über ihn hinweg. „Als kleiner Junge habe ich West-Airlines angeschrien, ob sie mir Prospekte und Postkarten schicken könnten.“ Nicht alle Karten kamen an. „In meiner Stasikto habe ich einige von ihnen gefunden.“

An der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden begann Schönfeld später ein ingenieurökonomisches Studium. Obwohl er eine Oma im Westen hatte und kein SED-Mitglied war, wurde er einer Studiengruppe zugeordnet, die sich mit Luftfahrt befasste. Der Glücksfall seines Lebens. Aus dem Luftfahrt-Fan, der gerne Flugzeuge anschaut, wurde ein Praktiker – und ein „Luftfahrt-Techniker“, wie er erzählt. Bei Interflug in Schönfeld absolvierte er sein erstes Praktikum. Koffer ein- und ausladen: Was anderen als anstrengende Arbeit galt, war „das Größte für mich. Weil ich ganz nah dran war an den Flugzeugen, ihren Geräuschen, ihren Gerüchen.“

Interflug wurde sein erster Arbeitgeber. Dann kam der Mauerfall und auch er fand sich in einer anderen Welt wieder. 1991 wurde die Interflug kaputtgemacht, liquidiert, wofür sich die Treuhänder und das Bundeskartellamt gegenseitig die Schuld zuschoben.“ Lutz Schönfeld hätte bei Opel Distriktleiter werden können. „Doch ich ging zur Flughafen Berlin Schönfeld GmbH, obwohl das Gehalt niedriger war.“

Lutz Schönfeld erlebte die Krise mit, in die SXF rutschte. Die Fluggastzahlen nahmen ab, Tegel festigte seine Position im Berliner Flughafensystem. Für viele West-Berliner lag Schönfeld jenseits ihres Vorstellungsbereichs, viel zu weit im Osten. Gefühle der Abneigung wirken heute noch nach, wenn es um den BER geht. „Ich kann dazu nur sagen: Jeder hat seine Art, Vorurteile zu pflegen. Die Ost-Berliner hatten nach der Wende kein Problem mit Tegel.“

Als sich Easyjet 2004 ansiedelte und damit begann, Schönfeld zur zweitwichtigsten Basis nach London-Luton auszubauen, ging es wieder aufwärts. Andere Airlines, unter anderem Ryanair, engagierten sich ebenfalls. Der Positiventrend schien kein Ende zu nehmen. 2019, im letzten Jahr vor Corona, wurden in Schönfeld mehr als 11,4 Millionen Fluggäste abgefertigt. Dann kam das Virus, und im vergangenen Jahr sank die Zahl der Passagiere um fast drei Viertel. Hier es zuletzt, dass Schönfeld als Terminal 5 des BER

bis 2030 weiter betrieben werden soll, steht nun die Schließung an. Temporär, wie die Betreiber-Gesellschaft bekräftigt. Sie will dadurch jährlich 25 Millionen Euro Betriebskosten sparen.

Doch wie viele andere glaubt auch Lutz Schönfeld nicht, dass in SXF jemals wieder Fluggäste abgefertigt werden. „So wie früher wird der Luftverkehr nicht mehr sein“, sagt er. Aber Hand aufs Herz: „So, wie er sich entwickelt hatte, war es auch nicht mehr gesund.“ Viele Menschen buchten Flugreisen nur deshalb, weil sie so billig waren. Der wachsende Preisdruck führt bis heute dazu, dass viele Beschäftigte mit immer schlechteren Bedingungen zurechtkommen müssen. „Ich weiß nicht, ob die Corona-Krise 2022 vorbei sein wird. Klar ist: Danach wird sich die Luftfahrtbranche auf einem niedrigeren Niveau konsolidieren. Weniger Passagiere, weniger Flugzeuge.“ Und weniger Terminals.

Es wird die dritte Stilllegung einer Berliner Flughafenanlage sein, die Lutz Schönfeld miterlebt. „Am letzten Tag von Tempelhof im Oktober 2008 habe ich dort Kollegen weinen gesehen.“ Obwohl er aus dem Osten Berlins stammt, konnte Schönfeld den Schmerz nachvollziehen. „Tempelhof hat viel für die Stadt geleistet“ – zum Beispiel während der sowjetischen Blockade 1948/49, als Militärflugzeuge West-Berlin mit Hilfsgütern versorgten. Im vergangenen November endete der Betrieb in Tegel. Auch dieser Abschied sei vielen schwer gefallen.

Der öffentliche Aufschrei bleibt aus

Wie wird es sein, wenn am Montag in Schönfeld die Lichter ausgehen? Schwer zu sagen, meint Lutz Schönfeld. Anders als bei Tempelhof und Tegel ist bislang kein öffentlicher Aufschrei zu vernehmen. Es zeichnet sich ab, dass SXF ohne größere Reaktionen aus dem Leben der Region verschwinden wird. Unbetreten. Einfach so. Der Flughafenstandort bleibe ja erhalten, der BER in Betrieb, sagt Schönfeld.

Als im Oktober der alte Schriftzug demontiert wurde, sei ihm das schon nabegungen, sagt er. Aber er wisse auch, dass Schönfeld bei vielen Fluggästen nicht beliebt war und schlechte Bewertungen bekam. Ungemütlich. Unfreundliches Personal, sagen einige. Zu wenige Sitzgelegenheiten, Passagiere mussten auf dem Boden sitzen.

Die Krähen haben sich verzogen. Lutz Schönfeld sieht wieder vor dem Abfertigungsgebäude mit dem großen L. Die bedampften Schreien der Glasfront schimmern rötlich. „Vielleicht wird der Flughafen ja noch mal ein Fall für den Denkmalschutz.“ Von der Bundespolizei und als Impulzentrum wird der Gebäudekomplex weiterhin genutzt. Aber sonst? „Ich habe keine Ahnung, was man damit anfangen kann.“ Früher oder später werde der Flughafen wohl abgerissen.

Lutz Schönfeld geht zurück zum Parkplatz, auf dem nur wenige Autos stehen. Ob er noch einmal wiederkommen wird? „Ich weiß es nicht. Vielleicht für ein letztes Sche-f.“ Dann fährt er los. Er schaut nicht zurück.



Herr Schönfeld nimmt Abschied

Die Flughafen-Gesellschaft FfB nicht müde wird zu betonen. Wenn der Luftverkehr wieder zunimmt, werde Schönfeld wieder geöffnet, bekräftigt Flughafenchef Engelbert Lütke Daldrup. Worn wieder mehr Menschen fliegen buchen. Wenn sich ein Ende der Krise abzeichnet. Wenn.