

abgelehnt von SPD und CDU

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Sicherheit am Flughafen Tegel gewährleisten und Belastungen senken

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert dafür Sorge zu tragen, dass zur Gewährleistung der Sicherheit am Flughafen Tegel die aktuelle Nutzung des Start- und Landebahnsystems geändert wird. Dabei sollen die Flugzeuge bei den Starts und Landungen auf den beiden Bahnen so zeitlich und räumlich getrennt werden, dass eine Annäherung oder gar ein Zusammenstoß durch technisches Versagen beim Start eines Flugzeuges mit einer gelandeten Maschine unmöglich ist.

Daraus resultierend soll der Koordinierungseckwert für den Flughafen Tegel durch den Flughafenkoordinierungsausschuss an die dann vorhandene Kapazität angepasst werden.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. Mai 2013 zu berichten.

Begründung:

Die beiden Start- und Landebahnen (SLB) am Flughafen Tegel liegen nur 205 Meter von der Mitte der beiden Bahnen auseinander. Sie sind deshalb nicht unabhängig parallel nutzbar.

Das Nutzungskonzept der beiden, im Gegensatz zum BER, sehr nahe beieinander liegenden Start- und Landebahnen wurde zur Erzielung einer hohen Kapazität so eingerichtet, dass in dichter zeitliche Abfolge Starts und Landungen wechselseitig möglich sind.

In der Praxis wird auf der Nordbahn gelandet und auf der Südbahn gestartet. Wobei auf der Südbahn gestartet wird, wenn das gelandete Flugzeug zum Ende der Nordbahn ausrollt.

Allerdings kann man auch beobachten, dass sich das ausrollende Flugzeug auf der Nordbahn fast auf gleicher Höhe mit dem gerade startenden Flugzeug auf der Südbahn befindet. Wenn es in dieser Situation zu einem Startabbruch kommt und auf Grund eines technischen Defekts das Flugzeug von der Startbahn abkommt, kann es zur Katastrophe kommen. Ein ähnlich gelagerter Zwischenfall ereignete sich am 30. Januar 2013 auf dem Flughafen Tegel. An diesem Tag geriet eine Maschine vom Typ Dassault C7, die durch einen technischen Defekt ihren Start auf der Südbahn abbrechen musste, im weiteren Verlauf in die Nähe der Nordbahn. Wäre dieser Vorfall mit einem größeren Flugzeug geschehen, wäre diese Maschine auf Grund der höheren Startgeschwindigkeit sehr wahrscheinlich auf die nördliche Bahn geraten und hätte dort im ungünstigsten Fall mit einem anderen Flugzeug zusammenstoßen können.

Mit der geplatzten Eröffnung des BER im Sommer 2012 haben die Fluggesellschaften, hier insbesondere Lufthansa/Germanwings und Air Berlin, ihr für den BER erweitertes Flugprogramm nach Tegel verlagert. Dadurch wurde die Kapazität besonders in den Spitzenzeiten noch weiter ausgereizt, was die Entstehung von Verspätungen durch kleinste Verzögerungen im Betriebsablauf leicht hervorrufen kann. Andererseits führt es dazu, dass die Sicherheit des Betriebs, wie eingangs geschildert, leicht gefährdet sein kann. Auch die Platzverhältnisse auf dem Vorfeld des Flugplatzes sind durch den stark ausgeweiteten Flugplan inzwischen sehr beengt.

Mit der geforderten Änderung der Nutzung der beiden Bahnen sinkt die Anzahl der maximal möglichen Flugbewegungen pro Stunde, der bei koordinierten Flughäfen sogenannte Koordinierungseckwert. Dieser Eckwert muss den neuen Bedingungen angepasst werden. Das bedeutet, dass ggf. in der Spitzenstunde nicht mehr so viele Flüge abgewickelt werden können. Diese müssten dann zeitlich verschoben oder zum Flughafen Schönefeld verlagert werden. Durch die o.g. Verlagerung von Flügen von Schönefeld nach Tegel sind in Schönefeld freie Kapazitäten vorhanden; somit müssten keine Flüge gestrichen werden. Mit der Absenkung der Anzahl der Flüge in der Spitzenstunde wird sich auch die Verspätungsanfälligkeit verringern, was sich besonders in den Nachtrandstunden positiv auf die lärmgeplagten Anwohner auswirken würde. Von dem gesenkten Koordinierungseckwert würden also die Sicherheit, die Anwohner und die Fluggäste profitieren.

Der Senat wird daher aufgefordert, in den entsprechenden Gremien für die geforderte Änderung des Start- und Landebahnsystems und die Senkung des Koordinierungseckwertes zu sorgen.

Berlin, den 22. Februar 2013

Pop Kapek Moritz Otto
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen