

Beschreibung der Situation an den Berliner Flughäfen (Stand 03/2008) und die daraus resultierende Bedeutung des Flughafens Tempelhof.

(Von Bernhard Liscutin)

1. Standort

Der Flughafen Tempelhof ist verkehrsgünstig gelegen und bietet eine hohe Intermodalität mit verschiedenen Verkehrsträgern. Die Einbindung in ein leistungsfähiges Straßen- und Schienenverkehrsnetz mitten im Hauptaufkommensgebiet und Entscheidungszentrum der Bundesrepublik gewährleistet eine unübertreffbare Erreichbarkeit. Der Standort gewährleistet der Stadt Berlin auf Dauer einen erheblichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Wirtschaftsmetropolen Europas.

2. Bestand

Für die reibungslose Abwicklung eines regelmäßigen nationalen und internationalen Luftverkehrs sind alle erforderlichen Bodenverkehrs- und Flugbetriebseinrichtungen vorhanden und voll funktionstüchtig.

3. Akzeptanz und Umweltverträglichkeit

Der Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof wird wie kein anderer Flughafen in Europa von der überwiegenden Mehrheit der Anwohner und Bürger der Stadt seit Jahrzehnten angenommen und gebilligt. Bei regelmäßigen Umfragen und Untersuchungen ist immer wieder die Zustimmung der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung Berlins (bis zu 75%) zum Erhalt des Verkehrsflughafens Tempelhof belegt worden.

Abgesehen von den niedrigen, regelmäßig festgestellten Emissionswerten des An- und Abflugverkehrs zum / vom Flughafen Tempelhof fühlt sich der überwiegende Teil der anwohnenden Bevölkerung – 90 % - (Gebiet 5km östlich und westlich des Flughafens in einem Band von jeweils 1km nördlich und südlich der Mittelachse der Hauptstartbahn, südliche) (Ergebnis einer wissenschaftlich fundierten, repräsentativen Meinungsumfrage eines Instituts der TU-Berlin März 1996) weder gestört noch belästigt.

Für die am Flughafen Tempelhof zumeist eingesetzte Verkehrsart (Regionallinien- und Geschäftsreiseverkehr) ist eine natürlich Beschränkung des Verkehrs auf die Zeit von 06:00 bis spätestens 22:00 Uhr festzustellen. Das Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr stellt keinerlei Behinderung für die Nutzer des Flughafens dar.

BE-4-TEMPELHOF

INITIATIVE ZUM ERHALT DES FLUGHAFENS TEMPELHOF



Die immer wieder angeführten Gefahren eines Flugzeugabsturzes im An- und Abflugbereich sind keinesfalls zu belegen.

In den Jahren von 1992 bis 2006 erfolgten auf dem Verkehrsflughafen Tempelhof 744.966 Starts und Landungen. Im gleichen Zeitraum gab es nur einen Flugzeugunfall beim Anflug auf Tempelhof, am 24.05.2001, mit einem privat genutzten Flugzeug.

Im gleichen Zeitraum 1992 bis 2006 registrierten die deutschen Verkehrsflughäfen 26.116.086 Starts- und Landungen. Die amtlichen Akten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU belegen für diesen Zeitraum nur vier Unfälle beim An- oder Abflug zu einem deutschen Verkehrsflughafen – nämlich Tempelhof 24.05.2001, Hamburg 06.04.1998, Nürnberg 29.11.1998, Friedrichshafen 24.05.1999. Bei allen diesen Flugzeugunfällen handelte es sich um private Flüge.

Flugzeuge im Linienverkehr bzw. Geschäftsreiseverkehr (Allgemeine Luftfahrt) waren in keinem Falle beteiligt.

Eine gründliche, wissenschaftliche Untersuchung im Auftrage der Fluglärmmmission des Verkehrsflughafens Frankfurt aus dem Jahre 1996 kommt zu dem Ergebnis: dass Belastungen durch Schadstoffemissionen am Verkehrsflughafen Frankfurt-Rhein-Main durch den Flugverkehr sind signifikante komponentenspezifische (gesundheitsgefährdende) Belastungsschwerpunkte nicht zu erkennen. (Quelle Jubiläumsheft „25 Jahre Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Flughafen Frankfurt-Main“)

Fazit: Das Verkehrsaufkommen am Verkehrsflughafen Tempelhof stellt weder eine Belästigung der Anwohner durch Flugzeuglärm, noch eine erhöhte Gefahr durch Flugzeugabsturz, noch eine Schädigung durch von Flugzeugen ausgehende Schadstoffemission dar.

4. Planrechtfertigung für BBI

"Das Ausbauvorhaben am Standort Schönefeld ist angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und in Hinblick auf die angestrebte Ersetzung der Flughäfen Tegel und Tempelhof vernünftigerweise geboten und damit fachplanerisch gerechtfertigt. Alle drei Gesichtspunkte (Verkehrsprognose, Umweltbelastung, Sicherheitsrisiko) – und zwar jeder für sich allein – sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes geeignet, den Neu- oder Ausbau eines Flughafens zu rechtfertigen."

BVerwG Urteil und Begründung zu Klagen gegen den PFB BBI Punkte 185 bis 187 vom 16.03.06

5. Verkehrsprognose

Die dem Planfeststellungsantrag und – Beschluss zugrunde liegende Verkehrsprognose basiert auf den tatsächlich abgewickelten Fluggast und Flugbewegungszahlen der drei Berliner Flughäfen bis zum Jahre 1996. Die daraus ermittelte Hochrechnung weist für das Jahr 2007 17 Millionen und das Jahr 2023 (bzw. 2017) 30 Millionen Fluggäste aus.

6. Verkehrsentwicklung

Die tatsächliche Verkehrsentwicklung der drei Berliner Flughäfen überschritt bereits im Jahr 2006 bei weitem die dem PFB zugrundeliegenden prognostizierten Daten für das Jahr 2007:

Flugbewegungen: 250.502 ; Fluggäste: 18.506.506.

Diese Entwicklung setzte sich in 2007 fort:

Flugbewegungen: 253.087 Fluggäste: 20.039.113

Auch in den ersten beiden Monaten des Jahres 2008 stiegen die Zahlen deutlich an:

Flugbewegungen: 39.023 Fluggäste: 2.930.156 (Jan-Feb 2008)

Flugbewegungen: 36.040 Fluggäste: 2.578.626 (Jan-Feb 2007)

Das ist ein Zuwachs von 8,27% bei den Flugbewegungen und ein Zuwachs von 13,63% bei den Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Quelle: Verkehrsstatistik Berliner Flughäfen

Die für BBI vorgesehene Verkehrsdaten im Eröffnungsjahr (20Mio Fluggäste und 230.000 Flugbewegungen) sind bereits zum Jahresende 2007 erreicht worden. Wenn sich diese Entwicklung, wie in den vergangenen Jahren fortsetzt, bedeutet das, dass bei einer unterstellten Wachstumsrate von nur 7,5% jährlich, bereits im Eröffnungsjahr das tatsächliche Verkehrsaufkommen die der Planrechtfertigung zugrundeliegenden Verkehrsdaten für BBI sowohl in der Zahl der Fluggäste als auch Flugbewegungen erheblich überschritten werden.

Es kann für 2011 mit 26,76 Millionen Fluggästen und 338.000 Landungen gerechnet werden.

DAS SIND 6.760.000 PASSAGIERE UND 107.989 LANDUNGEN MEHR! als für BBI für das Jahr der Eröffnung geplant sind.

7. Kapazitätsbedarf

Entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung des Aufkommens eines Verkehrsflughafens ist die Befriedigung des Bedarfs in den stark nachgefragten Verkehrsstunden eines Tages (Spitzenstunden).

Auf der Grundlage der nun prognostizierten Verkehrszahlen (Flugbewegungen pro Stunde) ermitteln wir bei der bestehenden – und im Grundsatz auf allen deutschen Verkehrsflughäfen üblichen – Mischung der Größen unterschiedlicher Flugzeugmuster mit Hilfe des Horonjeff-Faktors (siehe Gutachten Rand Europe für die BFG aus 2006) für die Verkehrsspitzenstunden des Eröffnungsjahres von BBI ein Flugbewegungsaufkommen von 92 bis 96 pro Stunde.

Das geplante, genehmigte und im Bau befindliche Bahnsystem von BBI lässt in der Stunde maximal 84 Flugbewegungen zu.

Man kann davon ausgehen, dass in den Folgejahren der Kapazitätsbedarf in den Spitzenzeiten des Verkehrsflughafen BBI weit über das Fassungsvermögen hinausgeht.

8. Entzerrung

Es ist folglich dringend geboten, Lösungen für eine frühzeitige Entlastung des Bahnsystems von BBI anzustreben. Die dauerhafte Sicherstellung der Finanzierung des Vorhabens BBI setzt allerdings eine behutsame, wirtschaftlich unschädliche Lösung voraus. Der Bau einer dritten Start- und Landebahn in BBI ist als völlig ausgeschlossen anzusehen. Der Neubau eines Ergänzungsflughafens wäre mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden, der sich mittelbar oder unmittelbar auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs von BBI schädlich auswirken würde. Die weitere, unbefristete Nutzung des Flughafens Tegel verbietet sich von selbst, da auf diesem Flughafen im Grundsatz sämtliche Flugverkehre wie in BBI abgewickelt werden könnten. Dagegen bietet der Verkehrsflughafen Tempelhof aufgrund der Kürze der Start- und Landebahnen nur eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit hinsichtlich Abfluggewicht und Reichweite der Flugzeuge.

9. Lösung

Der Anteil der Flugzeugmuster bis zu einem Abfluggewicht von 50t bzw. max. 100 angebotenen Sitzplätzen im gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen der Berliner Flughäfen beträgt etwa 30%. Der Flughafen Tempelhof ist für die Flugzeugmuster und deren Einsatzparameter bestens geeignet.

Zur Entlastung und Ergänzung von BBI und die Gewährleistung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung dieses Verkehrsflughafens ist es daher dringend geboten, den Verkehrsflughafen Tempelhof für den regelmäßigen Linienverkehr (mit einer Obergrenze von 50 bis bzw. 100 Sitzplätzen ICAT-Vorschlag) zu erhalten. Eine solche Lösung ist auch aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten tragfähig und annehmbar. Wenn auch der Anteil dieser Flugzeugmuster am Gesamtaufkommen 30% beträgt, so beläuft sich der Anteil der Entgelteinnahmen aus diesem Verkehrssegment auf 10 bis max. 15%.

Die Kapazitätsnachfrage dieses Verkehrssegmentes tritt darüber hinaus im wesentlichen in den besonders im Mittelstreckenverkehrsbereich stark nachgefragten Spitzenstunden auf. D.h. eine Entlastung der Bahnkapazitäten in BBI durch die weitere Nutzung des Verkehrsflughafens Tempelhof (mit der vorgeschlagenen Begrenzung) und die weitere Abwicklung des "Regionalverkehrs" dort stellt flugbetrieblich und betriebswirtschaftlich eine sinnvolle, notwendige Ergänzung zum Verkehrsflughafen BBI dar.

10. Sinnvolle Nebeneffekte

Die weitere Nutzung des Verkehrsflughafens Tempelhof im Rahmen des von uns vorgeschlagenen Verkehrssegmentes gewährleistet die zuverlässige Grundlage eines wirtschaftlichen Betriebs der Flughafenanlage. Damit ist die weitere Nutzung für den Geschäftsreiseverkehr im Rahmen der Allgemeinen Luftfahrt betrieblich und wirtschaftlich gewährleistet. Der gesamte Flugbetrieb in Tempelhof kann wirtschaftlich betrieben werden.

Die von der ICAT geforderte und hier dargelegte weitere Nutzung des Verkehrsflughafens Tempelhof ist die Voraussetzung für eine sinnvolle, dauerhaft wirtschaftliche Nutzung der gesamten Gebäudeanlage und die Ausschöpfung des sich dort bietenden Potentials an Wertschöpfung nicht nur für den Flughafenbetreiber sondern auch das Land und die Wirtschaftskraft Berlins.

Autor:

Bernhard Liscutin
Präsident der ICAT
Interessengemeinschaft
City Airport Tempelhof e.V.
(11. Sept. 2007)

Zahlenmaterial aktualisiert:

von Stefan Dudzus
Vorsitzender der
Bürgerinitiative
Be-4-Tempelhof e.V. i.G.
(26. März 2008)