

15. Januar 2008, 20:50 Uhr

VON KATRIN SCHOELKOP

GROßFLUGHAFEN SCHÖNEFELD

Wirtschaft hält neuen BBI für zu klein

Platz der neue Hauptstadtflughafen und Single-Airport BBI in Schönefeld bei seiner geplanten Eröffnung 2011 schon aus allen Nähten? In der Hauptstadt mehren sich die Stimmen, dass die Kapazität von zunächst 22 Millionen Passagieren zu gering ist.



22 Millionen Passagiere sollen in Schönefeld abgefertigt werden, wenn der Flughafen fertiggestellt ist. Ob diese Kapazität ausreicht, ist fraglich

Foto: DDP

Eine Frage, die unter Fachleuten vor dem Hintergrund der geplanten Schließung des Flughafens Tempelhof und der 2007 erreichten Rekordmarke von gut 20 Millionen Passagieren in Berlin derzeit heftig diskutiert wird. Angesichts der steigenden Fluggastzahlen in den vergangenen Jahren muss man kein Experte sein, um zu erkennen, dass es auf dem BBI durchaus eng werden könnte. Vorausgesetzt, es kommt nicht zu einem Einbruch im Flugverkehr wie nach dem Terroranschlag am 9. September 2001 in New York.

Von 2006 zu 2007 lag das Wachstum der Passagierzahlen in Berlin bei 8,3 Prozent; von 18,5 stieg die Fluggastzahl auf 20,04 Millionen. Noch 1996 hatte man für das Jahr 2007 etwa 17 Millionen Passagiere erwartet. Auch im Jahr davor lag das Wachstum bei 8 Prozent. Von 17,1 Millionen 2005 stieg das Passagieraufkommen 2006 auf 18,5 Millionen. Ein Plus von 15,3 Prozent konnte der Flughafen sogar von 2004 auf 2005 verbuchen.

Davor lag das Wachstum bei 11,8 Prozent. Der Zuwachs von 2004 und 2005 ist vor allem den Billigfliegern zu verdanken. Mittlerweile erwartet Flughafenchef Rainer Schwarz allerdings geringere Steigerungen.

„Ich gehe nicht davon aus, dass wir in den kommenden drei Jahren so hohe Wachstumsraten wie bislang haben werden“, sagt Schwarz. Bei den Airlines stünden die Zeichen jetzt auf Konsolidierung. 2004 und 2005 habe es ein überproportionales Wachstum gegeben, weil Berlin nachholte, was wegen seines schlechten Rufes – hohe Arbeitslosigkeit geringe Kaufkraft – zwischen 1990 und 2003 nicht möglich war, heißt es bei der Flughafengesellschaft. Dies sei jetzt vorbei. „Das Wachstum geht weiter, wird sich aber abschwächen“, sagt der Berliner Flughafensprecher Ralf Kunkel.

Zur Eröffnung des BBI geht die Flughafengesellschaft von 22,1 Millionen Passagieren aus. Das wäre bis dahin ein jährliches Wachstum von klar unter fünf Prozent. Denn bei konstant nur fünf Prozent Wachstum hätte man im BBI-Eröffnungsjahr 2011 bereits gut 24 Millionen Fluggäste, ein Jahr später schon 25,5 Millionen.

Damit wäre die Kapazität ausgereizt, denn die erste Ausbaustufe des BBI ermöglicht nach Angaben der Flughafengesellschaft 22 bis 25 Millionen Passagiere. Doch die Flughafengesellschaft sieht gelassen in die Zukunft. Denn

sollte die Kapazitätsgrenze überschritten werden, kann – vorausgesetzt das Geld ist da – problemlos ausgebaut werden, da der rechtskräftige BBI-Planfeststellungsbeschluss dies bis zu jährlich 360.000 Flugbewegungen, was 40 Millionen Passagieren entspräche, zulässt.

IHK: Tempelhof für Businessflieger offenhalten

Der Vize-Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer, Christian Wiesenhütter, spricht dagegen von einer „Kapazitätsfalle“, wenn man den Flughafen Tempelhof nicht für die kleinen Businessflieger offen hält. „Wenn der BBI ein größeres Wachstumspotenzial haben soll, muss der BBI von dem hohen Anteil von Flügen der Allgemeinen Luftfahrt und der kleineren Flugzeuge entlastet werden“, sagt Wiesenhütter. Andere Fachleute weisen ebenfalls darauf hin, dass Berlin nach heutiger Planung bei der BBI-Eröffnung nur über zwei Start- und Landebahnen verfügt. Denn Tegel und Tempelhof sollen geschlossen werden.

Eric Heymann, bei Deutsche Bank Research für Verkehrswirtschaft zuständig, fürchtet zwar keine Kapazitätsengpässe bei der Eröffnung des BBI. „Ein Vergleich mit anderen Großstädten in Europa zeigt aber, dass dort genügend Nachfrage nach zwei Flughäfen mit unterschiedlichem Fokus vorhanden ist“, so Heymann.

Das Wachstum des Luftverkehrs in Berlin werde weitergehen und wohl über dem deutschen Durchschnitt liegen. Die Billigfliegerei sei nicht ausgereizt, die Stadt touristisch attraktiv, Verbände und große Unternehmen seien zunehmend in Berlin vertreten. Der Hauptstadteffekt spiele ebenfalls eine Rolle.

Zweifel am Eröffnungstermin

Der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, Klaus-Peter von Lüdeke, wies gestern darauf hin, dass es noch völlig unklar sei, ob der BBI tatsächlich 2011 öffnen werde. „Wann der Großflughafen BBI eröffnet, steht in den Sternen. Flughafengesellschaft und Senat halten unterdessen dennoch an der Schließung Tempelhofs fest.

Bereits 2005 hat die Interessengemeinschaft City-Airport Tempelhof vorgerechnet, dass das Berliner Flughafensystem bei etwa 18 Millionen Passagieren an seine Grenzen stoßen werde. Angesichts der Überlastung des Flughafen Tegel heute schon gebe es daraus nur einen Ausweg: „Tempelhof muss den wachsenden Luftverkehr vor allem bei den kleineren Maschinen abfedern, mindestens bis der Großflughafen endlich am Netz ist.“

Auch von Seiten der CDU hieß es gestern, Tempelhof sei bestens geeignet, für die Zeit nach der Eröffnung von BBI die Kapazitätsprobleme zu beheben. Wie gestern bekannt wurde, parkt die Fluggesellschaft Air Berlin vier ausgemusterte Fokker 100 in Tempelhof. Mangelnde Parkpositionen in Tegel als Grund wies Air Berlin-Sprecher Peter Hauptvogel gesterr zurück. Dies sei nur wegen der günstigeren Parkgebühren in Tempelhof erfolgt.