

URL: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Tegel;art270,2586048>

Platzmangel

Flugzeuge in Tegel kommen sich oft gefährlich nahe

Der große Andrang am Flughafen Tegel wird zur Gefahr. Piloten und Lotsen befürchten Kollisionen auf den Start- und Landebahnen. Nach Beinahe-Unfällen wird jetzt nochmals in die Sicherheitsanlagen am Boden investiert.

Von Klaus Kurpjuweit

5.8.2008 0:00 Uhr

Der Flugverkehr in Tegel wächst und wächst. Im ersten Halbjahr nahm die Zahl der Passagiere um 15,6 Prozent auf mehr als sieben Millionen zu. Gleichzeitig wächst die Angst bei Piloten und Lotsen vor Unfällen auf den Start- und Landebahnen sowie auf den sogenannten Abrollwegen. Vor kurzem kreuzte eine gelandete Maschine dieselbe Startbahn, auf der gerade eine Maschine abhob. Wie immer in solchen Fällen prüft nun das Luftfahrt-Bundesamt diesen Vorfall. Tegel erhält jetzt – wenige Jahre vor der Schließung – nicht nur einen weiteren Terminalanbau für rund acht Millionen Euro, auch in die Sicherheitsanlagen auf dem Rollfeld wird nochmals investiert.

Unter anderem werden sogenannte Stoppbarren installiert – rote Lichterketten, die in den Boden eingelassen werden. Nur nach dem Ausschalten dieser Lichterketten durch die Lotsen auf dem Tower dürfen Piloten mit ihren Maschinen weiterrollen. Zudem können dann die bisher gelb blinkenden „Ampeln“ an den Rollwegen auf rote Lichter umgestellt werden, was bisher nach Angaben der Flugsicherung rechtlich nicht möglich ist.

Der Leiter der Flugsicherung in Berlin, Klaus Hartemink, hat die Lotsen in Tegel zudem bereits angewiesen, rollende Maschinen bis zum vorgesehenen Stillstand zu beobachten. Bisher konnten sich die Lotsen gleich um die nächste Maschine kümmern, wenn sie ihre Anweisungen an die Besatzung einer gelandeten Maschine durchgegeben hatten und diese von den Piloten bestätigt worden waren.

Startende Maschinen müssen nun meist länger warten, bis sie abgefertigt werden können, was den Verkehr in Tegel verzögert. In Spitzenstunden habe der Flughafen aber seine Grenzwerte bereits erreicht, klagt Pilot Thomas Kärger. Auf dem Flughafen liegen nicht nur die Start- und Landebahnen so dicht nebeneinander, dass Starts oder Landungen nicht parallel erfolgen können. Auch die sogenannten Abrollbahnen stellen hohe Ansprüche an die Piloten. Jede Bahn hat nur einen Schnellabrollweg. Die anderen Strecken zum Terminal zweigen dagegen fast rechtwinklig von den Bahnen ab, weshalb die Piloten dort ihre Maschinen fast auf null abbremsen müssen. Bis sie die Landebahn verlassen haben, darf keine andere Maschine landen.

Trotzdem seien „unkontrollierte Annäherungen“ fast nicht zu vermeiden, sagte Kärger. So habe der Pilot eines Airbus vor kurzem nach der Landung auf der nördlichen Bahn beim Abrollen zum Terminal den unbedingten Stopp vor der Südbahn missachtet. Noch bevor der Lotse die Besatzung zum sofortigen Stopp auffordern konnte, sei der Airbus auf die Piste gerollt, auf der gerade eine Boeing 737 abhob und nur knapp über den weiterrollenden Airbus hinweggeflogen sei. Eine

reale Gefahr habe aber nicht bestanden, hieß es dazu bei der Flugsicherung.

Die Vorschriften seien so ausgelegt, dass nichts passieren könne, sagte Hartemink. Wegen des sehr starken Flugverkehrs in Tegel und den Mängeln in der Infrastruktur habe man unter anderem bereits Karten für die Piloten ergänzt, und bei den automatischen Ansagen ins Cockpit weise man die Piloten vor der Landung nochmals extra darauf hin, in Tegel besonders aufzupassen.

Derzeit sind in Tegel maximal 52 Starts und Landungen pro Stunde möglich. Nimmt der Verkehr weiter zu, müssten diese „Eckwerte“ erhöht werden. Bisher sei diese Zahl aber noch nie erreicht worden, heißt es beim Flughafen.

(Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 05.08.2008)



Sie interessieren sich für dieses Thema und wollen keinen Artikel im Tagesspiegel dazu verpassen? » Dann klicken Sie hier.