

# Berliner Morgenpost

[http://www.morgenpost.de/berlin/article828931/So\\_sicher\\_ist\\_der\\_Flughafen\\_Tegel.html](http://www.morgenpost.de/berlin/article828931/So_sicher_ist_der_Flughafen_Tegel.html)

LUFTFAHRT

## So sicher ist der Flughafen Tegel

Montag, 11. August 2008 07:47 - Von Katrin Schoelkopf

Die Zahl der Starts und Landungen auf Berlins größtem Flughafen steigt – und mit ihr die Gefahr, dass doch einmal etwas passiert. Dafür braucht nur ein Pilot eine Maschine ein paar Meter zu weit rollen lassen. Um mehr Sicherheit zu schaffen und Skeptiker zu beruhigen, wird aber viel investiert.



Dicht an dicht stehen die Flugzeuge auf dem Flughafen Tegel - und in einem ähnlich engen Takt fliegen sie auch ein und ab Foto: dpa

„Wie gefährlich ist eigentlich der Flughafen Tegel?“ – eine Frage, die sich angesichts der rasant steigenden Passagierzahlen und Flugbewegungen auf dem Flughafen im Norden Berlins aufdrängt.

Im Jahr 2006 starteten und landeten 140.611 Flugzeuge in Tegel. Im darauffolgenden Jahr waren es mit 151.396 bereits 7,7 Prozent mehr. 80.139 Flugbewegungen zählt der Flughafen nun schon in der ersten Hälfte dieses Jahres. Das sind 9,7 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Eine Situation, die Geld in die Kasse des Flughafens spült, den Fluglotsen und Piloten aber äußerste Aufmerksamkeit abverlangt, um Risiken so gering wie möglich zu halten.

MEHR ZUM THEMA

MORGENPOST ONLINE

Weg frei für die  
Nachnutzung von Tegel  
Piloten arbeiten wieder  
Vor der Schließung  
wird Tegel doch noch  
ausgebaut  
Experten warnen vor  
Blindgängern unter  
Tegel

„Schwierig“ nennt Niels Stüben die Situation in Tegel. Stüben ist Pilot und zugleich Vizepräsident des Pilotenverbandes „Vereinigung Cockpit“. Den Flughafen Tegel hat er schon oft angefliegen. „Schwierig ist die Situation, da beide Bahnen eng beieinander liegen, sie parallel in zeitlichem Abstand genutzt werden und man sie zum Abrollen kreuzen muss. Hinzu kommt, dass Tegel an der Kapazitätsgrenze operiert.“ Die Gefahr sogenannter Runway Incursions liege da auf der Hand.

Runway Incursions werden Vorfälle genannt, bei denen sich ein Flugzeug, Fahrzeug oder eine Person unberechtigt auf einer Fläche aufhält, die für Starts und Landungen vorgesehen ist. „Dazu zählt schon, wenn eine Maschine ohne Aufforderung mit der Nase über die Haltelinie und damit in die geschützte Zone der Start- und Landebahn ragt, die es überqueren will“, sagt Klaus Hartemink, der Leiter der

Tower-Flugsicherung für Berlin. „Das ist kein gefährlicher Vorgang“, sagt Elmar Kleinert, Bereichsleiter der Flughafengesellschaft für Aviation Management in Tegel und auch in Tempelhof. Pro Monat komme das durchschnittlich zweimal vor.

Doch es gibt auch heiklere Fälle – wenngleich auch der folgende glimpflich und ohne reale Gefahr ausging, wie die Flugsicherung sagt. So berichtet Thomas Kärger, selber Pilot und Herausgeber des Luftfahrtmagazins Roger, von einer Maschine, die nach der Landung den unbedingten Halt auf der Bahn missachtete und zum Kreuzen der Parallelbahn ansetzte. Es passierte letztlich nichts, aber die Maschine war bereits in die Parallelbahn gerollt, wo gerade eine Boeing 737 abhob und über die rollende Maschine hinwegflog. Kärger will keine Fluggäste verängstigen. Er hält den Flughafen Tegel nach wie vor für sicher. Aber er will, dass die Situation für Piloten verbessert und das Risiko minimiert wird.

#### LOTSEN MÜSSEN JETZT DAS FLUGZEUG BIS ZUM STILLSTAND BEOBACHTEN

Von „gewissen Vorfällen“ spricht auch der Leiter der Tower-Flugsicherung in Berlin, Klaus Hartemink. Zu Zahlen und was genau passiert ist, will sich Hartemink nicht äußern. Doch eins sei klar: „Je mehr Flieger fliegen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass etwas passiert.“ Hartemink ist 45 Jahre bei der Flugsicherung. Er will nichts verniedlichen, aber auch keine Panik machen. Denn dazu bestehe in Tegel kein Anlass. „Ich will aber alles Menschenmögliche tun, um Gefahrensituation zu verhindern.“

So habe er zunächst die Vorschrift an seine Lotsen erlassen, dass ein gelandetes Flugzeug stehen muss, bevor ein anderes startet. Anders als früher, als die Anweisungen an die Piloten gegeben wurden und der Lotse sich dann bereits um ein anderes Flugzeug kümmern konnte, muss der Lotse jetzt das Flugzeug bis zum Stillstand beobachten. Auch staffelte Hartemink die Tegel anfliegenden Flugzeuge mit größerem Abstand – statt mit vier Meilen Abstand sind es jetzt bis zu sechs Meilen. Das schafft Zeit zum Abrollen und mehr Sicherheit, bedeutet aber auch Verspätungen. Doch all diese Bemühungen, so Hartemink, führten nicht zum Erfolg, sodass er jetzt, wie er sagt, „sanften Druck“ auf die Flughafengesellschaft ausübte.

#### ROTE LICHTER SOLLEN ZUM HALTEN ZWINGEN

So werden zur Erhöhung der Sicherheit noch in diesem Jahr sogenannte Stopbars an den Haltelinien vor dem Überqueren der Start- und Landebahn in den Boden eingelassen. Das sind knallrote Leuchten in Form des Wortes ‚Stop‘, die intensiv in Cockpits leuchten“, sagt Tegels Verkehrsleiter Kleinert. „Wir bringen die Stopbars an, um es Piloten unmöglich zu machen, verträumt über die Haltelinien zu rollen.“ Kleinert geht von Kosten in Höhe von 400.000 Euro aus.

„Einen guten Schritt“ nennt dies Niels Stüben von der Vereinigung Cockpit. In ihrer Initiative „Sicherer Himmel“ spielt das Thema Runway Incursions eine wichtige Rolle. Neben der Installation von Stopbars sei es wichtig, dass die Airlines die Maschinen mit einem Navigationssystem für den Boden ausrüsten, das den Piloten mit einem akustischen Signal warnt, sobald eine Haltelinie kommt sagt Stüben.

Der Berliner CDU-Bundestagsabgeordnete Peter Rzepka forderte jetzt Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) auf, „zur Entschärfung der bedenklichen Sicherheitslage in Tegel ein Offenhalten des Tempelhofer Flughafens über den Herbst dieses Jahres hinaus ernsthaft in Betracht zu ziehen.“ So bezweifelten Luftfahrtexperten, ob die für Tegel genehmigten maximalen 52 Starts und Landungen pro Stunde überhaupt sicher abgewickelt werden können.

Nach Angaben von Tegels Verkehrsleiter Elmar Kleinert werden die 52 Bewegungen noch nicht ausgeschöpft. Derzeit seien es in Spitzenzeiten 45. „Der Betrieb in Tegel ist absolut sicher. Da gibt es kein vertun“, versichert Kleinert.