

UNTERSUCHUNG ABGESCHLOSSEN

Studie zur Situation der General Aviation

Was Branchenexperten lange befürchteten, wird in wenigen Wochen als offizielles Untersuchungsergebnis präsentiert: Die Neuordnung der Luftverkehre in der Region wird die Allgemeine Luftfahrt offenbar weiter unter Druck setzen - und auch weitere Kosten verursachen.

Der Titel der Studie klingt harmloser als sein Inhalt: Denn erstmals seit der Neuordnung der regionalen Luftverkehrsstrukturen in Berlin und Brandenburg wurden die Auswirkungen auf die Allgemeine Luftfahrt untersucht.

Die Expertise, die vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) im vergangenen Jahr bei der TU Dresden beauftragt worden war, betrachtet vor allem, ob der Flughafen BER in einem Single-Airport-Konzept ausreicht, die Luftverkehre aller Sparten der Region außer der Privatluftfahrt aufzunehmen und ob die Luftverkehrsinfrastruktur in Brandenburg in der Lage wäre, mögliche Engpässe abzudecken.

Single-Airport-Konzept wäre gescheitert

Die Studie, die in Kürze offiziell mit ihrem Ergebnis vorgestellt wird, soll anhand von statistischen Prognosen belegen, welche Verkehrsszenarien in der Luftfahrt der Region zu erwarten sind. Demnach würden sich die bereits lange von Branchenexperten vorausgesagten Befürchtungen bestätigen. Der Airport Berlin Brandenburg BER ist der Untersuchung zufolge zwar grundsätzlich in der Lage, Linienluftverkehre und auch die Businessaviation zu bedienen, jedoch käme es in den beliebten Tagesrandzeiten möglicherweise zu Engpässen. Der Studie zufolge ist der Flughafen Berlin-Tegel bei 55 Starts und Landungen pro Stunde am Limit. In Schönefeld wäre diese Grenze bei 40 Flugbewegungen erreicht. Die Summe beider Airports läge damit in Spitzenzeiten statistisch höher als das

definierte Maximum von 90 Starts und Landungen auf beiden Runways bei Inbetriebnahme von BER. Ein weiteres geplantes Wachstum bis hin zu einer internationalen Drehkreuzfunktion würde die Situation für die General Aviation demnach weiter verschärfen, wenn die Prognosen der Untersuchung zutreffen sollten.

Im Fokus steht vor allem die wetterunabhängige Instrumentenluftfahrt: Wäre BER mit allen Slots belegt und ein Sichtanflug auf die Flugplätze Schönhagen und Strausberg nicht möglich, stünde jedem weiteren anfliegenden IFR-Verkehr in Brandenburg nur noch Cottbus-Drewitz für eine Landung zur Verfügung. 160 Straßenkilometer lägen

dann zwischen Landeort und Berlin-Zentrum. Eine zumutbare Entfernung?

Die Branche und die Politik sind alarmiert

Zwar sollen Schönhagen und Strausberg in der Studie nun die besten Entwicklungschancen eingeräumt werden, mit einem Instrumentenlandeverfahren die Tagesrandzeiten von BER entlasten zu können - doch diese Systeme müssen erst noch geplant und gebaut werden. Ein Vorgang, der unter Berücksichtigung aller Planungsstufen sechs Jahre dauern und einen mittleren einstelligen Millionenbetrag kosten kann. Hier hat EDAZ einen mehrjährigen Zeitvorsprung, da das Genehmigungsverfahren dafür bereits vor vier Jahren begonnen wurde. Weiterhin wären auch passende Großhangars für Jets und auch eine bessere Verkehrsanbindung der beiden Flugplätze an Berlin notwendig - eine Infrastrukturaufgabe, die das Land Brandenburg, die Gemeinden und Flugplatzbetreiber Millionen von Euro kosten würde.

Einige Branchenexperten werfen angesichts dieser Untersuchungsergebnisse der Politik Kurzsichtigkeit und unüberlegtes Handeln in der Vergangenheit vor. Schon lange vor Inbetriebnahme von BER seien große Fehler gemacht und absehbare Folgen für die Luftfahrt in der Region schlichtweg ignoriert worden. ■ CM



NACHWIRKUNGEN DER SCHLISSUNG?

Der Flughafen Tempelhof wurde 2008 als Verlustbringer für Berlin und Rechtsgefährdung des BER geschlossen.

Analog zur Studie würden sich die seit damals eingesparten Gelder nun in vielfacher Dimension als notwendige Neuinvestitionen im Berliner Umland niederschlagen.