

08.04.2008

Flughafen Tempelhof ist ein Sicherheitsrisiko

Am 24. Mai 2001 prallte eine einmotorige Beechcraft B 36 TC nach einem Ausfall des Triebwerks gegen die Brandwand eines leerstehenden Wohnhauses in der Bornsdorfer Str. 37 in Neukölln. Der Pilot und seine Ehefrau starben sofort. Die Unglücksstelle war etwa 1,4 km von der angepeilten Nordbahn des Flughafen Tempelhof entfernt. Der einzige Zwischenfall in Berlin, der in den letzten 20 Jahren überhaupt einen Schaden verursachte, fand in Tempelhof statt.

Der Absturzort lag in der Sicherheitszone 2. Die Sicherheitszone 1, in der sich nach Angaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) nahezu die Hälfte aller Flugzeugabstürze ereignen, liegt in Tegel und Schönefeld innerhalb des Flughafengeländes, in Tempelhof teilweise außerhalb. In der Sicherheitszone 2 findet der Endanflug bzw. der anfängliche Steigflug statt. Hier ereignen sich weitere 25 Prozent aller Flugzeugabstürze. In der Sicherheitszone 2 leben beim Flughafen Tempelhof 460.000 Menschen, beim Flughafen Tegel 390.000 Menschen und beim zukünftigen Flughafen BBI 30.000 Menschen.

Zu kurze Überrollflächen und kein Bodenradar

Die Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), des Weltpilotenverbands IFALPA und des Bundesverkehrsministeriums für Mindestlängen der Überrollflächen werden auf dem Flughafen Tempelhof nicht oder mangelhaft erfüllt. Darüber hinaus gibt es in Tempelhof kein Bodenradar, mit dem bei fehlender Sicht Zusammenstöße von Flugzeugen am Boden vermieden werden könnten.

Wegen dieser prekären Sicherheitslage würde der Flugbetrieb in Tempelhof heute nicht mehr genehmigt werden. Nur weil der Bestandsschutz gilt, ist dort der Flugbetrieb überhaupt noch erlaubt. Kein Mensch würde heute noch einen Flughafen mitten in einer Großstadt bauen. Auch gemessen an den geltenden Lärmpegeln des neuen Fluglärmschutzgesetzes von 2007 wäre der Flugbetrieb in Tempelhof heute nicht mehr genehmigungsfähig.

Der Flugbetrieb in Tempelhof wäre heute nicht mehr genehmigungsfähig

Hinzu kommt, dass Tempelhof von vielen Privatfliegern angefliegen wird, denen die Erfahrung von Berufspiloten fehlt und die meist Kleinflugzeuge steuern, welche einfacher ausgerüstet sind (z. B. nur Sichtflug und ein Motor). Nach Daten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung in Braunschweig verursachen Kleinflugzeuge in Deutschland mehr als sieben Mal so viele Unfälle wie größere Maschinen. Bei allen von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU in den letzten 10 Jahren erfassten Flugzeugunfällen handelte es sich um private Flüge: Tempelhof 24.05.2001, Hamburg 06.04.1998, Nürnberg 29.11.1998, Friedrichshafen 24.05.1999.