

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 01. November 2004 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. November 2004)
und **Antwort (Schlussbericht)**

Kerosinverbrauch und Kerosintransporte zum Flughafen Tegel

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welches sind die 20 am weitesten entfernten Langstrecken- bzw. Mittelstreckenziele, die vom Flughafen Tegel aus angefliegen werden?

2. Mit welcher Frequenz (mehrmals täglich, täglich, wöchentlich, usw.) werden diese Ziele angefliegen?

3. Welche Maschinentypen mit welchem höchstzulässigen Startgewicht werden eingesetzt?

Zu 1. bis 3.: Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG) hat hierzu folgende Angaben übermittelt:

Langstreckenziele werden vom Flughafen Berlin-Tegel aus zurzeit nicht angefliegen.

Die zwanzig am weitesten entfernten Mittelstreckenziele, die Häufigkeit der Abflüge zu diesen Zielen sowie die jeweils verwendeten Flugzeugmuster mit der jeweils höchstzulässigen Startmasse können der von der BFG zur Verfügung gestellten Übersicht entnommen werden (Anlage). Hierbei ist zu beachten, dass gleiche Flugzeugtypen, die von unterschiedlichen Luftverkehrsgesellschaften geflogen werden, unterschiedliche maximale Startmassen haben können.

4. Welche Kerosinmenge (bitte in Litern angeben) wird für den jeweiligen Flug in Tegel getankt?

Zu 4.: Die BFG führt hierzu aus, dass sich nicht einheitlich beantworten lässt, welche Kraftstoffmenge vor dem jeweiligen Flug getankt werden muss, da diese Menge von sehr vielen variablen Parametern abhängig ist. Der Kraftstoffbedarf hängt neben der errechneten Flugzeit vom tatsächlichen Gewicht des Flugzeuges ab (nicht von dem max. zulässigen Startgewicht) und von den herrschenden meteorologischen Bedingungen während des Fluges.

Die zu tankende Kerosinmenge hängt darüber hinaus entscheidend davon ab, wie viel Kraftstoff sich nach der Landung in Tegel noch an Bord befindet. Es kommt immer wieder vor, dass ein Flugzeug zu einem 800-Meilenziel weniger Kraftstoff nachbunkert als ein Flugzeug zu einem 300-Meilenziel.

5. Welche neuen Lang- und Mittelstreckenflüge sind für den Sommerflugplan 2005 ab Tegel geplant?

Zu 5.: Der Sommerflugplan 2005 liegt noch nicht vor, die entsprechenden Daten können erst nach Ende der IATA-Flugplankonferenz in Boston ausgewertet werden.

6. Welche Maschinentypen mit welchem höchstzulässigen Startgewicht sollen dabei eingesetzt werden?

Zu 6.: Entsprechende Angaben liegen noch nicht vor.

7. Welche Kerosinmenge wird dabei voraussichtlich für den jeweiligen Flug in Tegel getankt?

Zu 7.: Vgl. Antwort zu Frage 4.

8. Welche Kerosinmenge (bitte in Litern) wurde am bisherigen Spitzentag des Jahres 2004 in Tegel insgesamt vertankt?

Zu 8.: Trotz insgesamt rückläufiger getankter Kraftstoffmengen in Tegel wurden am Spitzentag im Jahre 2004 1.008.000 Liter Kraftstoff vertankt.

9. Wie viele Tanklastzüge waren notwendig, um diese Menge zum Flughafen Tegel zu befördern?

Zu 9.: Um die in der Antwort zu Frage 8 genannte Kraftstoffmenge zu transportieren, sind rund 29 Tanklastzugfahrten notwendig.

10. Welche Maßnahmen erwägt der Senat, um dem Problem der ständig zunehmenden Kerosintransporte durch die Wohngebiete im Berliner Norden wirksam zu begegnen?

Zu 10.: Eine Alternative zur Versorgung des Flughafens Berlin-Tegel mit Flugkraftstoff per Tanklastfahrzeug über die Straße besteht nicht. Ein ehemals vorhandenes Gleis mit Anschluss an das Netz der Deutsche Bahn AG ist gesperrt, nicht mehr betriebsfähig bzw. teilweise zurückgebaut worden. Für eine eventuelle Reaktivierung wäre eine umfangreiche Grundsanierung erforderlich. Angesichts der nur noch für einen begrenzten Zeitraum vorgesehenen Nutzungsdauer des Flughafens Berlin-Tegel stellt sich der hohe Aufwand für eine Reaktivierung des Anschlussgleises nicht als vertretbar dar.

Berlin, den 07. Dezember 2004

In Vertretung

Maria Krautzberger

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dezemb. 2004)

Anlage zur Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 15/11 968

Mittelstreckenziele vom Flughafen Tegel	Frequenz	Flugzeugtyp	max. Startmasse/kg
Beirut	5 x/Saison	B737 700	68.000
Fuerteventura	3 x wöchentlich	B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
Hurghada	4 x wöchentlich	A320 200	77.000
		B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
		A320 200	77.000
Faro	2 x wöchentlich	B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
La Palma	2 x wöchentlich	A320 200 und B737 800W	77.000 bzw. 75.000
Lanzarote	4 x wöchentlich	A320 200 und B737 800W	77.000 bzw. 75.000
Las Palmas	6 x wöchentlich	A320 200 und B737 800W	77.000 bzw. 75.000
Luxor	1 x wöchentlich	B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
Teneriffa	4 x wöchentlich	B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
		A320 200	77.000
Malaga	2 x wöchentlich	B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
Antalya	12 x wöchentlich	B737 400	65.000
		A321 100	83.000
		A321 200	89.000
		A320 200	77.000
		B737 800W	75.000
		A300 B4	165.000
		B737 800	79.000
		B757 200	115.700
		B737 800W	75.000
Djerba	1 x wöchentlich	B737 800 und A321 200	79.000 bzw. 89.000
Ankara	2 x wöchentlich	B737 300 und A319	62.000 bzw. 73.500
Malta	2 x wöchentlich	A320 200	73.500
Madrid	21 x wöchentlich	B737 800 und 800W	je 79.000
Izmir	5 x wöchentlich	A321 100 und 200	83.000 bzw. 89.000
Alicante	2 x wöchentlich	B737 800 und 800W	79.000 bzw. 75.000
		A320 200	77.000

Mittelstreckenziele vom Flughafen Tegel	Frequenz	Flugzeugtyp	max. Startmasse/kg
Moskau	8 x wöchentlich	Fokker 100	44.500
Monastir	1 x wöchentlich	B737 800W	79.000
Tessaloniki	3 x wöchentlich	B737 800W	75.000
Istanbul	21 x wöchentlich	B737 400	68.000
		MD88	73.000
		MD82	67.000
		A320 200	73.500
		A321 100	83.000
		B737 400	68.000
		B737 800	79.000
		B737 800W	79.000
		B757 200	115.700