

**DIE BI BLEIBT IHREM
GRÜNDUNGSZWECK
TREU UND
KÄMPFT WEITER GEGEN DEN
FLUGLÄRM**



Liebe Spenderin und lieber Spender,

Zuerst müssen wir uns bei Ihnen entschuldigen:
Entschuldigen dafür, daß der Jahresbericht 1995, erst jetzt, Anfang Okt. 1996 zu Ihnen ins Haus kommt.

Anfang des Jahres 1996 waren wir vollauf mit den Vorbereitungen des Gerichtsverfahrens beschäftigt und nach der Niederlage in diesem Verfahren waren viele der aktiven Mitstreiter zu niedergeschlagen, um gleich weiter zu machen.

Inzwischen liegt die 60 seitige Urteilsbegründung vor und wir sind wieder aufgetaucht. Auf der letzten BI-Sitzung wurde beschlossen, gegen dieses Urteil das Bundesverwaltungsgericht anzurufen und natürlich gibt es jetzt auch den Jahresbericht 1995.

(Kassenbericht wird im Internet nicht veröffentlicht!)

Auch unsere Gremienarbeit im Regionalen Flughafenforum des Landes Brandenburg und in der Fluglärmkommission für die Flughäfen Tegel und Tempelhof haben wir engagiert weiter geführt.

Zusätzlich haben wir alle Abgeordneten im Berliner Abgeordnetenhaus persönlich angeschrieben, um auf die Probleme mit den Stadtflughäfen hinzuweisen und auf eine zügige Standortentscheidung zu drängen.

Auch die Aufsichtsratsmitglieder der Berlin-Brandenburger-Flughafenholding wurden von uns mit persönlichen Briefen bedacht.

Wir denken, daß wir Ihre großzügigen Spenden auch 1995 für weitere kleine oder große - in jedem Falle aber sinnvolle Schritte in Richtung Schließung der Stadtflughäfen ausgegeben haben und einen wichtigen Beitrag zur Meinungsbildung in der Flughafenfrage in unserem Sinne leisten konnten.

**Verloren aber NICHT geschlagen!
Die Gerichtsentscheidung vom Mai 1996**

Wir haben den Prozeß verloren und müssen die gesamten Kosten in Höhe von ca.

17.000,00 DM bezahlen. Diesen Betrag können wir aus den Prozeßrücklagen bezahlen, ohne die Klägerinnen damit belasten zu müssen. Ärgerlich ist es dennoch, daß wir alle vom Gericht derartig abgewiesen wurden und für die jahrelange schlampige Arbeit bzw. Untätigkeit des Berliner Senators für Verkehrs auch noch bezahlen müssen.

Dennoch denken wir, daß die Klagen auf Schließung des Flughafens und zwischenzeitliche Reduzierung der Belastung ein wichtiger Meilenstein auf dem Wege zur tatsächlichen Schließung von Tegel und Tempelhof waren und sind. Ohne diese Klage wären Standortsuche und Standortentscheidung für einen einzigen Flughafen außerhalb der Stadt sicher kaum denkbar.

Außerdem haben wir im Gerichtsverfahren einen kleinen aber wichtigen Erfolg verbuchen können. Flughafenbetreiber und der Berliner Senator für Verkehr gingen bisher davon aus, daß man die Kapazität in Tegel auf bis zu 20 Mio. Passagiere - **d.h. ca. 1.000 Starts und Landungen pro Tag** - erhöhen könne, ohne ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchführen zu müssen. Hier hat das Oberverwaltungsgericht deutlich gemacht, daß durch die vom Bundestag fingierte Bürgerbeteiligung nur die gesamte bauliche Substanz vom Okt. 1990 erfaßt ist und durch diese Substanz auch die Kapazität des Flughafens Tegel beschrieben und begrenzt wird. Damit sind für weitere Ausbaumaßnahmen aufwendige Bürgerbeteiligungsverfahren notwendig. Eine solche Bürgerbeteiligung dürfte aber in jedem Falle entweder zum direkten Scheitern der Ausbaupläne oder zu unbezahlbaren Auflagen für die Flughafenbetreiber führen.

Angesichts der Standortentscheidung für Schönefeld wird es wohl aus der Sicht der Betreiber keinen Sinn machen, ein solch aufwendiges und zeitraubendes Verfahren mit ungewissem Ausgang für den Flughafen Tegel einzuleiten.

Wie geht es jetzt weiter?

Wir werden die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes gegen unsere Lebensqualität so nicht hinnehmen. Wir haben unser Rechtsanwälte (Gaßner, Groth & Siederer) beauftragt, beim Bundesverwaltungsgericht eine Nichtzulassungsbeschwerde einzulegen.

Dies ist nur bei Rechtsfragen möglich, die von allgemeiner Bedeutung auch für die Anwohner an anderen deutschen Flughäfen sind. Wir konnten in unserer Klage und der Urteilsbegründung vier solche Fragen von allgemeiner Bedeutung entdecken:

- Haben Kinder wegen anderer Schlafzeiten ein Recht auf ein erweitertes Nachtflugverbot?
- Welche Spitzenpegel sind ab welcher Häufigkeit auch am Tage als

gesundheitsschädigend anzusehen?

- Haben Flughafenanwohner ein Recht auf Schutz vor einem Flugzeugabsturz?
- Dürfen die Betreiber innerhalb der bestehenden Flughafenanlage beliebige Änderungen vornehmen, die z.B. zu einem verstärkten Einsatz von Großraumfliegern und damit zu mehr Lärm führen?

Um Kosten zu sparen, werden in diesem Verfahren nur die beiden Kinder als Kläger auftreten. Mit unserem Rechtsanwalt haben wir dafür ein Honorar von 2.530,00 DM vereinbart. Sollten wir abermals unterliegen, werden zusätzliche Gerichtskosten von vermutlich 1.200, 00 DM fällig.

Wir meinen, daß es in jedem Fall auch politisch sinnvoll ist, weiter Geld in dieses Rechtsverfahren zu investieren und von unserer Seite aus deutlich zu machen, daß wir den Flugbetrieb in dieser Form als unzumutbar und nicht rechtmäßig betrachten.

Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages anrufen!

Gegen die Rechtsgrundlage der Flughäfen Tegel und Tempelhof, die aus lächerlichen 52 Wörtern besteht und vom Deutschen Bundestag mit dem sogenannten 6ten Überleitungsgesetz beschlossen wurde, können wir nach dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes leider auf dem Gerichtswege nicht mehr vorgehen. Das Bundesverwaltungsgericht würde hier die Nichtzulassungsbeschwerde nicht annehmen, weil es sich bei diesem Gesetz um einen Einzelfall handelt, der nur Tegel und Tempelhof betrifft und für die allgemeine Rechtsfrage (bezüglich der Flughäfen) in der Bundesrepublik ohne Bedeutung ist.

Auch das Bundesverfassungsgericht können wir nicht anrufen, weil das Oberverwaltungsgericht eine - aus unserer Sicht zwar minimale - Auslegung dieses Gesetzes vorgenommen hat, indem es die durch die gesetzlich fingierte Planfeststellung erfaßte baulichen Anlagen benannt hat. Das Bundesverfassungsgericht würde deshalb eine Grundgesetzwidrigkeit des 6ten ÜLG mit absoluter Sicherheit verneinen.

Wir werden aber den Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages anrufen und eine Änderung bzw. inhaltliche Füllung des 6ten ÜLG fordern, welche die Standortentscheidung für den Single-Flughafen Schönefeld und die augenblickliche extrem hohe Belastung der Tegeler Anwohner berücksichtigt.

Hier werden wir noch prüfen müssen, ob es sinnvoll ist, diese Petition wegen der komplizierten Rechtsfragen von unserem Rechtsanwalt erarbeiten zu lassen, oder

ob wir den Ausschuß mit einem "laienhaften" Schriftsatz anrufen.

Die Ausarbeitung des Schriftsatzes durch unsere Rechtsanwälte dürfte vermutlich auch wieder Kosten i.H. v. ca. 1.000,00 DM verursachen.

Wir möchten noch darauf hinweisen, daß auch Sie die Möglichkeit haben, sich jederzeit in dieser Sache an den Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages, Bundeshaus, 53113 Bonn zu wenden.

Sie sollten dabei aber Ihre persönliche Betroffenheit (z.B. hohe Lärmbelastung, keine Schallschutzfenster oder Spielplatz, Kita, Schule des Kindes liegt in der Einflugschneise; Dach wird beschädigt usw.) klar darstellen und Abhilfe fordern.

Neues Klageverfahren wird auf den Weg gebracht!

Wir werden auch nach der gerichtlichen Niederlage weiter nach Wegen suchen, um gegen den Betreiber der Flughäfen Tegel und Tempelhof eine anwohnerfreundlichere Verkehrspolitik durchzusetzen.

In Staaken, im Reckeweg, wohnt eine Familie ca. 8 km von der Start-/Landebahn des Flughafens Tegel entfernt. Das Haus wird besonders bei Landeanflügen mit hohen Lärmpegeln direkt überflogen und befand sich bereits im Besitz der Familie, als es den Flughafen Tegel überhaupt noch nicht gab. Damit kann man diese Familie nicht mit dem Hinweis diskriminieren, sie sei ja freiwillig in die Einflugschneise gezogen. Seit dem starken Anstieg der Flugbewegungen in Tegel und dem damit auch zunehmenden Einsatz von Großraumflugzeugen fühlt sich die Familie zunehmend durch den Fluglärm belastet. Für diesen starken Einsatz von Großraumjets war der Flughafen Tegel bisher nicht geeignet. Man nimmt jetzt Umbauten (z.B. an den Warteräumen und Gepäcktransportbändern) vor, um diese Maschinen reibungsloser und schneller abfertigen zu können. Dies bedeutet, daß auch insgesamt mehr Maschinen starten und landen können, weil die Abfertigungsanlagen nicht so lange belegt sind. Zusätzlich wurden durch die vollständige Nutzung der südlichen Start- und Landebahn die Abstände zwischen den landenden bzw. startenden Maschinen von zwei auf eine Minute verkürzt. Unter alliierter Zuständigkeit hatte man die südliche Start-/Landebahn ja nur als Ersatzbahn genutzt, der Anteil am jährlichen Flugverkehr lag bei 10% und wurde unter deutscher Zuständigkeit einfach auf 50% angehoben.

Unser Anwaltsbüro wird jetzt in einem ersten Schritt bei der Senatsverwaltung für Verkehr die Unterlassung dieser Südbahnnutzung sowie die Erhöhung des Mindestabstandes der Maschinen auf zwei Minuten fordern. Ebenfalls wird die Unterlassung der Umbaumaßnahmen im bestehenden Gebäude gefordert, weil diese über mehr abgefertigte Flugzeuge und zunehmend größere Flugzeuge

eindeutig zu einer erhöhten Lärmbelastung auf dem Grundstück der Familie führen.

Für diesen Antrag und die Bearbeitung des damit zusammenhängenden vorgerichtlichen Schriftverkehr werden wir 800,00 DM an unseren Anwalt zahlen müssen.

Wenn Sie persönlich bereits vor dem Bau des Flughafen Tegel in der damals nicht vorhandenen Einflugschneise gelebt haben und ein ähnliches oder auch anderes Problem mit dem Flughafen Tegel haben, dann melden Sie sich doch bei uns. Vielleicht können wir mit Ihnen zusammen eine weitere Überprüfung des Rechtszustandes des Flughafen Tegels erreichen.

Die Finanzen

Unser Kontostand betrug am 11. Sept. 1995 xxxx DM.

Davon müssen wir bezahlen: Die Kosten des verlorenen Klageverfahrens i.H. v. ca. 17.000,00 DM (eine genaue Kostenrechnung liegt noch nicht vor).

Die Honorarvereinbarung mit unserem Rechtsanwalt für die Nichtzulassungsbeschwerde vor dem Bundesverwaltungsgerichtes i.H. v. ca. 2.530,00 DM.

Die Honorarvereinbarung für das neues Klageverfahren i.H. v. ca. 800,00 DM (der genaue Honorarvertrag liegt noch nicht vor).

Zurückstellen müssen wir:

Die Gerichtskosten für den Fall der Zurückweisung unserer Nichtzulassungsbeschwerde i.H. v. ca. 1.200,00 DM.

Die Kosten für den nächsten Rundbrief i.H. v. ca. 1.200,00 DM

Somit bleiben uns derzeit ca. xxxx DM.

Davon werden wir 2.000,00 DM für den Aufbau einer neuen Prozeßrücklage verwenden.

Wir hoffen natürlich, daß wir auch hier wieder auf Ihre tatkräftige finanzielle Unterstützung bauen können.

Der Flughafenbeschluß von Wissmann, Diepgen und Stolpe

Am 28. Mai 96 haben sich Bundesverkehrsminister Wissmann, der Brandenburgische Ministerpräsident Stolpe und der Regierende Bürgermeister Diepgen auf den Ausbau des Flughafens Schönefeld als einzigem Flughafen geeinigt. Der Flughafen Tempelhof soll danach - nachdem das Planfeststellungsverfahren

rechtskräftig wird - geschlossen werden, der Flughafen Tegel wird nach Fertigstellung der zweiten Start-/Landebahn in Schönefeld geschlossen. Der Senat von Berlin bestätigte diesen Beschluß auf Landesebene in seiner Sitzung vom 5. 6. 96. Wir sind ja bisher für den Bau eines **Ersatz**-Flughafens bei Sperenberg und die Schließung Schönefelds eingetreten. Dieses Ziel war so nicht zu erreichen. Der Beschluß für Schönefeld als Hauptstadtflughafen ist ein unglücklicher und nach unserer Meinung auch ein falscher Beschluß, der auch nach dem Bau im Alltagsbetrieb zu reichlich Ärger führen wird.

Aber immerhin: Nach fast sechs Jahren Gezerre in der Flughafenpolitik ist zumindest ein Beschluß zustande gekommen, der ca. 800.000 Menschen um Tegel und Tempelhof von Fluglärm, Schadstoffbelastung und Katastrophengefahr befreien wird und die Belastung auf 30.000 Anwohner um Schönefeld bündelt.

Dies sind im Grunde immer noch zu viele Anwohner für einen reibungslosen Flughafenbetrieb. Aber es zeigt sich, daß unsere Argumentation (zu viele Anwohner um Tegel und Tempelhof, hohes Katastrophenrisiko, Zerstörung der Wohnqualität in großen Bereichen; soziale Entmischung, Erzeugung von Lärm-slums), die wir nun seit über acht Jahre hartnäckig in die Diskussion einbringen, Früchte getragen hat.

Ohne unseren politischen und rechtlichen Kampf wäre die ganze Diskussion in Richtung Erhalt und Ausbau von Tegel und Tempelhof gelaufen; Schönefeld hätte man vielleicht sogar geschlossen.

Fluglärm und Absturzangst: Wohin mit dem Alltagsärger?

Natürlich müssen wir auch weiterhin um eine Verringerung des Fluglärms des Flughafens Tegel kämpfen und dafür, daß Tegel nicht als "Regierungsflughafen" wieder ins Gespräch kommt.

Statt sich im stillen Kämmerlein zu ärgern, ist es sinnvoller, Beschwerdebriefe zu schreiben oder sich bei zuständigen Stellen mündliche zu beschweren. Im Rundbrief vom Aug. 95 hatten wir Ihnen ja bereits einige Telefonnummern zur "Ärgerabfuhr" genannt.

Wir möchten dies heute um zwei Adressen samt Telefonnummern ergänzen:
Für **Lärmbeschwerden**:

Fluglärmkommission Tegel/Tempelhof
bei SenStadtUm, Brückenstr. 6 (Jannowitz-Center) 10179 Berlin-Mitte,
Tel: 24 71/-23 00 oder -22 99

Wenn Sie als Passagier oder Anwohner **Bedenken** bezüglich der **Sicherheit einer Fluggesellschaft** haben:

Luftfahrtbundesamt, Postfach 3740, 38020 Braunschweig
Bürgertelefon: 05 31/2 35 51 00

im Frühjahr 1996

Bürgerinnen und Bürger gegen das Luftkreuz

Berenhorststr. 5
13403 Berlin
Tel.: 413 83 07
Funk-Tel: 0172/ 32 64 283
Fax: 413 84 78
Mail: **BIgendasLuftkreuz@t-online.de**
Web: **<http://bigendasluftkreuz.bei.t-online.de/>**

Konto:

lagers/martens BI gegen das
Luftkreuz
Berliner Sparkasse
Kto.: 207 000 8005
BLZ: 100 500 00