

# 10 Jahre BI

*Wie sind die Finanzen?  
Eine kurze Chronik  
Wie ist die Lage?  
Der Pressespiegel im Feb. 1998*



Liebe Spenderinnen, liebe Spender

auch im Jahr 1997 konnten wir unsere aktive Arbeit dank Ihrer Spenden fortsetzen. Obwohl die Geldeingänge für zwei Jahre in Folge spürbar zurück gingen, sind wir unseren Verpflichtungen nachgekommen, den verantwortungslosen Planspielen der Flughafenbetreiber den kritischen Sand ins Getriebe zu schütten.

Der Einnahmen- / Ausgabenübersicht mit Vergleichszahlen des Vorjahres können Sie entnehmen, daß wir nun wiederholt die langjährig angesparten Rücklagen in Anspruch nehmen mußten.

(Haushalt wird in der Internetausgabe nicht dargestellt!)

## **Eine kurze Chronik: 10 Jahre BI gegen das Luftkreuz**

**Unsere Initiative zieht insgesamt positive Bilanz**

(aus der Presseerklärung der BI zum 10 jährigen Bestehen)

Ende Februar beging die Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz ihren zehnten Geburtstag. Johannes Hauenstein, der Sprecher der BI, zog eine insgesamt positive Bilanz der zehnjährigen Arbeit gegen den Flughafen Tegel.

„Als man sich mit 30 Gleichgesinnten am 28. Februar 1988 erstmalig in einem Reinickendorfer Keller traf,“ so Hauenstein, „habe kaum einer geglaubt, daß man in der Sache etwas bewegen könne“. Die Gründung der BI

war aus seiner Sicht eher ein Akt der Verzweiflung gegenüber den Luftkreuzplänen des damaligen amerikanischen Präsidenten Reagan und den Ausbaubeschlüssen des Berliner Senates für den Flughafen Tegel.

Die positiven Reaktionen der betroffenen Flughafenanwohner brachten die BI-Aktivisten aber relativ schnell in Schwung. Bereits im Sommer 1988 war genügend Geld vorhanden, um einen Rechtsanwalt mit der Klage gegen den Ausbau des Flughafens Tegel zu beauftragen.

Im Oktober 1988 begannen dann in Spandau und Reinickendorf die Unterschriftensammlungen zur Beantragung von Bürgerbegehren gegen den Ausbau des Flughafens Tegel und für eine Verringerung des Flugverkehrs.

Am 13. Januar 1989 liefen die Unterschriftensammlungen für die eigentlichen Bürgerbegehren an. Als am 9. Februar die letzten Listen eingesammelt wurden, hatten 77.000 Menschen unterschrieben; das waren fast 20 Prozent der Wahlberechtigten in Spandau und Reinickendorf. Dies verfehlte seine Wirkung auf die Politiker der Stadt nicht; der eben ins Amt gewählte rotgrüne Senat versuchte gegenüber den damals noch verantwortlichen Westmächten eine Verbesserung der Situation der Tegeler Flughafenanwohner auszuhandeln.

Als im Oktober 1989 die Mauer fiel, stand die BI schlagartig vor einer neuen Situation. Sollte man weiterhin nur eine Minderung des Flugverkehrs in Tegel fordern oder die Schließung der Anlage und einen Ersatzbau außerhalb der Stadt. Schnell war man sich einig, daß ein Flughafen in dichtbesiedeltem Gebiet aus Lärmschutz- und Katastrophenschutzgründen mit dem Fall der Mauer seine Existenzberechtigung verloren hat.

Man ging mit der Schließungsforderung in die Öffentlichkeit und schob damit eine Diskussion in der Stadt an, die im Sommer 1996 in den Konsensbeschluß für den Single Flughafen Schönefeld und für die Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof mündete.

Vorher mußte die Bürgerinitiative aber noch einige herbe Rückschläge verkraften. Nach der deutschen Einheit im November 1990 wurden die Tegeler Flughafenanwohner von einer Lärminvasion von Lufthansa und zahllosen ausländischen Airlines überrollt, und auch in Tempelhof stieg der Lärmpegel wieder kräftig an.

Der Tegeler Lärmrausch verführte die damaligen Flughafen Geschäftsführer im Februar 1991 zu einer neuerlichen Ausbauforderung für den Flughafen Tegel. Auf dem Parkplatz P 5 sollte ein provisorischer Terminal für 3,5 Millionen Fluggäste pro Jahr errichtet werden.

Die Luftkreuz-BI antwortete darauf mit ihrem dritten Bürgerbegehren im Bezirk Wedding. Zwischen dem 14. 9. und dem 8. 11. 91 unterschrieben 13.000 Weddinger Bürgerinnen und Bürger die BI-Forderungen nach einer Schließung des Flughafens Tegel bis zum Jahr 2000 und der sofortigen Verringerung des Fluglärms. Nach der Auswertung der Stimmen blieben nur knapp 9.000 Unterschriften von Wahlberechtigten übrig; damit war die 10 Prozent Grenze für das Zustandekommen des Begehrens um etwas mehr als ein Prozent verfehlt. Bausenator Nagel mit seinem Wahlkreis im Wedding beeindruckte das Ergebnis dennoch. Er entschied im Frühjahr 1992, daß für den Bau des Terminals ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist; den Bauantrag der Flughafenbetreiberin (BFG) lehnte er deshalb ab. Die Klage der BFG gegen diese Entscheidung liegt heute noch beim Oberverwaltungsgericht Berlin.

Im Mai 1993 kam es dann endlich zur langersehnten Verhandlung gegen den Flughafen Tegel vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin. Bereits im Vorfeld dieses Verfahrens hatte die Senatsverkehrsverwaltung verfügt, daß die sogenannten „Lärmbomber“ des Kapitels 2 den Flughafen Tegel ab dem 1. April 1994 nicht mehr anfliegen dürfen.

Das Gericht lehnte es dennoch ab, die Klage von zwei Kindern und deren Müttern als unbegründet zurück zu weisen. Statt dessen ordneten die Richter Lärmmessungen auf den Grundstücken der Klägerinnen an. Als der Prozeß drei Jahre später im Mai 1996 abgeschlossen wurde, mußte die BI eine weitere herbe Niederlage einstecken: Das Gericht wies alle Klageanträge ab. Positiv wird von Hauenstein aber auch hier die Tatsache bewertet, daß das Oberverwaltungsgericht den genehmigten Bestand des Flughafens Tegel genau beschrieb und deutlich machte, daß für weitere Ausbaumaßnahmen Planfeststellungsverfahren notwendig sind.

Die Amsterdamer Flugzeugkatastrophe vom Oktober 1992 war für die BI der Anlaß, das Thema „Sicherheitsansprüche der Tegeler und Tempelhofer Flughafenanwohner“ verstärkt in die Öffentlichkeit zu tragen. Hauenstein

ist davon überzeugt, daß diese zäh und ausdauernd geführte Sicherheitsdebatte die Überlegungen für einen Ersatzflughafen außerhalb der Stadt noch einmal entscheidend beschleunigt hat.

Auch bei der immer heftiger werdenden Standortdiskussion mischte die Bürgerinitiative kräftig mit und geriet bald mit den Umweltverbänden in Konflikt. Die BI trat für einen Flughafenersatzbau bei Jüterbog oder Sperenberg ein, weil dort nur ganz wenige Menschen betroffen gewesen wären. Umweltverbänden und die Grünen war der Schutz der Bäume wichtiger. Aus Ärger über diese menschenverachtende Haltung der Naturschützer ergänzte die Bürgerinitiative ihren Namen durch den Zusatz "auf Stadtflughäfen". „Heute“, so Hauenstein, „finde man dies eher zum Schmunzeln, werde den Namen aber nicht noch einmal ändern.“

Auch beim im März 1994 beginnenden Raumordnungsverfahren für den Großflughafen BBI beteiligte sich die BI kräftig und forderte, im Rahmen dieses Verfahrens auch eine Umweltverträglichkeits- und Sicherheitsüberprüfung für die sogenannte Nullvariante durchzuführen. In den Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren widmete die Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) der Nullvariante einen von insgesamt 18 Aktenordnern und stellte vor allem dem Flughafen Tegel bezüglich Lärmbelastung und Sicherheitsrisiko ein vernichtendes Zeugnis aus.

Dies hielt BBF und Senatsverkehrsverwaltung aber nicht davon ab, den Flughafen Tegel konzeptlos immer weiter voll laufen zu lassen und Ende 1997 wieder laut über den Ausbau des Flughafens Tegel nachzudenken. Die Bürgerinitiative reagierte prompt mit einem 40seitigen Rechtsgutachten, das sie vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung am 13. Februar 1998 der Öffentlichkeit vorstellte. Der Beschluß des Aufsichtsrates fiel dann auch entsprechend zurückhaltend aus; es wird jetzt untersucht, ob der zusätzliche Verkehr bis zur Fertigstellung von Schönefeld im Jahr 2007 nicht auch dort oder in Tempelhof abgewickelt werden kann.

Bereits Anfang Februar hatte eine Anwohnerin mit Unterstützung der BI eine Betriebsbeschränkung für den Flughafen Tegel zum Schutz ihres Eigentums und ihrer körperlichen Unversehrtheit beantragt. Danach soll die Nutzung der Nordbahn für Landungen aus Richtung Spandau untersagt werden, weil häufig die Hausdächer in der „Hoka Siedlung“ beschädigt werden .

„Man werde,“ so Hauenstein, „außerdem eine Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen beantragen und dem Hirngespinnst des Tegel-Ausbaus weiterhin energisch entgegenzutreten.“

Hauenstein äußerte sich insgesamt sehr zufrieden bezüglich der zehnjährigen Arbeit und blickt mit dem sicheren Gefühl in die Zukunft, daß der Alptraum mit den Stadtflughäfen Tegel und Tempelhof spätestens im Jahr 2007 sein Ende finden wird.

## **Wie ist die Lage?**

### **Ausbau von Tegel zum zweiten Mal gestoppt!**

Dem Pressespiegel (hinter diesem Artikel) können Sie entnehmen, daß das Echo auf unser Gutachten doch recht beachtlich war. Zusätzlich haben noch Spreeradio, SFB Radio 88,8, TV Berlin und Radio News Talk berichtet. Das 40-seitige Gutachten wurde von uns auch an alle Mitglieder im Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding verschickt. Auch die vier Konsortien, die sich für den Flughafenbau in Berlin interessieren, haben wir mit dem Gutachten versorgt. Und natürlich gehörten auch die Industrie- und Handelskammer sowie die politischen Parteien im Abgeordnetenhaus zu den Empfängern. Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung konnten wir noch ein Gespräch mit Verkehrs- und Bausenator Kleemann führen. Die Fluglärmkommission wird sich in ihrer nächsten Sitzung ebenfalls mit dem Inhalt des Gutachtens befassen. Weiterhin werden wir die Möglichkeit haben, mit dem Verantwortlichen bei der Flughafen Holding zu sprechen, der für die Klärung der Frage zuständig ist, wo bis zum Jahre 2007 der zusätzliche Flugverkehr abgewickelt werden kann und soll.

Der Aufwand hat sich also gelohnt, war aber auch nicht ganz billig.

6.900 DM mußten wir an unseren Rechtsanwalt bezahlen und dafür die Prozeßkostenrücklage angreifen. **Wir hoffen, daß wir diese Lücke mit Hilfe Ihrer finanziellen Unterstützung möglichst bald wieder auffüllen können.**

**Denn wir müssen auch weiterhin wachsam und finanziell schlagkräftig bleiben, um eine Reduzierung des Flugverkehrs und die Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof durchzusetzen.**

## **Kampagne: Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Flughafen Tegel**

Wir wollen eine Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Tegel durchsetzen, die den neuesten Untersuchungen über die Auswirkungen von Fluglärm in der Nacht auf die Gesundheit gerecht werden. Dazu hat unser Rechtsanwalt einen zweieinhalbseitigen Musterschriftsatz entworfen.

**Wenn diese Kampagne ein Erfolg werden soll, dann benötigen wir Ihre Unterstützung. Sind Sie durch nächtlichen Fluglärm von Tegel stark belastet? Oder haben Sie Bekannte, Freunde, Verwandte, Nachbarn, die stark betroffen sind?**

**Dann melden Sie sich bitte möglichst schnell telefonisch bei uns und fordern Sie die gewünschte Anzahl von Musterbriefen an. Die ausgefüllten und unterschriebenen Briefe müssen bis spätestens 17. Mai abgeschickt werden, um die Senatsverkehrsverwaltung entsprechend unter Druck zu setzen.**

## **Wir bitten um Ihre finanzielle Unterstützung**

Wir haben im Jahr 1997 nur einen Rundbrief verschickt und damit fast 7.000 DM an Spenden eingenommen. Wir konnten mit diesem Geld einen Computer mit Faxprogramm anschaffen und ein Mobiltelefon (mit monatlicher Kündigung; das Handy wurde von einem BI-Mitglied gespendet) in Betrieb nehmen. Dies hat unsere Pressearbeit deutlich vereinfacht und vor allem unsere Schlagkraft erhöht, weil wir nun für die Presse immer erreichbar sind.

Leider hat das Bundesverwaltungsgericht mit einer nicht nachvollziehbaren Argumentation unsere Nichtzulassungsbeschwerde abgewiesen und uns auch hier die Anwaltskosten der Gegenseite auferlegt. Wegen der Gesamtsumme von 6.013 DM mußten wir deshalb bereits 1997 unsere Prozeßkostenrücklage angreifen.

**Damit wir unseren politischen und rechtlichen Kampf gegen die Flughäfen Tegel und Tempelhof fortsetzen können, bitten wir Sie: Unterstützen Sie unsere Arbeit wieder mit Ihrer Spende.**

## Der Pressespiegel im Feb. 1998

Wir haben für Sie einige neuere Zeitungsausschnitte zusammengestellt, damit Sie sich von unserer Pressepräsenz ein Bild machen können.

# Tegel: Neues Terminal zum Abreißen geplant

Von C. LANG

**Berlin - Luftkrieg um Berlins Airports: Die Flughafenholding BBF will in Tegel für 130 Millionen Mark ein zweites Terminal bauen - und nach fünf Jahren wieder abreißen.**

Der Regierende Bürgermeister und BBF-Aufsichtsratsvorsitzende Eberhard Diepgen ist dafür, sein Koalitionspartner SPD dagegen. Auch die BBF-Gesellschafter Brandenburg und Bund haben schon gegen den Ausbau plä-

tiert. Heute tagt der Aufsichtsrat.

Bis im Jahr 2007 der neue Airport „Berlin-Brandenburg International“ (BBI) fertig ist, soll der Flugverkehr noch kräftig wachsen von 11,5 auf 16,5 Millionen Passagiere pro Jahr. Dafür soll das zweite Terminal in Tegel her-

gebracht werden. Doch Brandenburg und die Berliner SPD wollen statt dessen lieber gleich Schönefeld erweitern weil dort sowieso der neue Flughafen entsteht.

Mit Hilfe der zehn Ar-

beitnehmervertreter im Aufsichtsrat konnte sich die BBF heute durchsetzen und 400 000 Mark für erste Gutachten losleihen. Die endgültige Entscheidung trifft der neue Mehrheits-Eigentümer der BBF, der im Herbst ausgesucht wird.

Gegen den Tegel-Ausbau werden die Anwohner auf jeden Fall vor Gericht ziehen, kündigte ihr Sprecher Johannes Hauenstein gestern an: „Der Ausbau Tegels wird scheitern.“

BZ 13. Feb. 1998

## Ausbau von Tegel: Aufsichtsrat tagt

Grünium entscheidet über Planungsgelder / Bürgerinitiative: Erweiterung „nicht zulassungsfähig“

MÜNCHEN (dpa). Heute will der Aufsichtsrat der Berlin-Brandenburg-Flughafen Holding (BBF) über die Freigabe einer ersten Rate von 395 000 Mark an Planungsgeldern für den Bau eines zusätzlichen Abfertigungsgebäudes am Flughafen Tegel entscheiden. Gestern stellte die Bürgerinitiative gegen das Cofirkreuz auf Stadtrichtlinien ein Rechtsgutachten vor, das eine derartige Erweiterung in Frage stellt. „Ein Ausbau von Tegel ist nicht zulassungsfähig“, so das Resümee des beauftragten Rechtsanwaltes Karsten Sommer.

Weil die Flughafen Holding parallel auch den Rechtsstreit um die einstige Park-Überbauung des Parkplatzes 15 weiter verfolgt, jagt die Bürgerinitiative neuen erregten Versuch den Flughafen an Bahusen einen einfachen Baugenehmigung zu erwirken. Diese war seinerzeit vom Reichsgericht Bezirksamt verweigert worden. Zur Zeit, so die Bürgerinitiative, gebe es außergerichtliche Gespräche zwischen der Holding und dem Land Berlin. Eindeutig, so das Gutachten, seien jedoch ein Planungs-

gangs- und ein Raumordnungsverfahren notwendig.

Gegen eine Genehmigung wurden nicht nur Lern- und Sicherheitsaspekte und die unzureichende Erschließung Tegels durch den Bodenverkehr sprechen. Mit den bestehenden Kapazitäten in Schönefeld verfüge das Berliner Flughafensystem über Reserven, müsse beim Erreichen der Kapazitätsgrenze eines Airports automatisch eine Umverteilung zusätzlicher Flüge erfolgen. Damit wäre eine Tegel-Erweiterung nur gerechtfertigt, wenn die Verkehrsbedürfnisse im Flughafensystem Berlin-Brandenburg unter Einbeziehung der Alternative Ausbau des Flughafens Schönefeld nicht mehr befriedigt werden können.

Kimen Teil der bis 2007 erwarteten Zuwachses auf 17 Millionen Jahrespassagiere würden ohnehin der in Eberswalde-Fluss entstehende Regionalflughafen (geplant für 1,5 Millionen Fluggäste) sowie ebenfalls die im Ausbau befindliche Flughäfen wie Halle-Leipzig (1,7 Millionen) und Dresden (5 Millionen) abziehen.

Letztlich gemäß im Raumordnungsverfahren die Landesplanung (Monda) die einen Flugplatz südlich von Berlin vorseh. Der Vorsitzende der Bürgerinitiative, Johannes Hauenstein, kündigte an, daß man bei einer positiven Entscheidung gegen die Flughafen-Erweiterung klagen werde.

Weil Fluggesellschaften und Passagiere den alten Flughafen Schönefeld nicht annehmen, soll bis zu der für 2007 geplanten Fertigstellung des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) in Tegel eine Zwischenlösung entstehen. Die erste, 124 Millionen Mark teure Baustufe soll die Kapazität um 54 auf 12,9 Millionen Fluggäste pro Jahr erhöhen. Die endgültige Entscheidung soll im Herbst der dann ausgewählte BBI-Investor fällen. Mit den jetzt vorbereitenden Gutachten linäriert werden. Während Berlin sich für den Ausbau entscheidet, wird er von Brandenburg abgelehnt. Eine Stellungnahme der Flughafen Holding zu den Erklärungen der Bürgerinitiative gab es gestern nicht.

Der Tagesspiegel 13. Feb. 1998

## Kampf für und Kampf gegen Flughafen

Gegen die Schließung des Flughafens Tempelhof hat sich die Interessengemeinschaft City-Airport (ICAT) gewandt. Es mache keinen Sinn, für die dann fehlenden Kapazitäten einen Erweiterungsbau in Tegel zu bauen. Sie prognostiziert langwierige Gerichtsverfahren mit den in Tempelhof ansässigen Fluggesellschaften und Arbeitsplatzverluste in Schönfeld. Die ICAT hat 20 000 Unterschriften für Tempelhof gesammelt.

Zuversichtlich, daß der Ausbau des Flughafens Tegel scheitert, ist Rechtsanwalt Karsten Sommer. Für die „Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz“ (BI) hat er ein detailliertes Rechtsgutachten gegen den Ausbau erstellt, das die BI gestern vorstellte, weil heute die Flughafen Holding über die Planungsgelder entscheidet. Bei positiver Entscheidung klagt die BI. *hau/SuS*

## Bürgerinitiative gegen Tegel-Ausbau

TS - Ein Ausbau des Flughafens Tegel wäre rechtlich kaum durchsetzbar. Zu diesem Schluß kommt ein Gutachten, das von der „Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz auf Stadtflughäfen“ in Auftrag gegeben worden war. Heute will der Aufsichtsrat der Flughafen Holding (BBF) über die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für eine eventuelle Erweiterung Tegels entscheiden; dafür müßten 395 000 Mark an Planungsmitteln freigegeben werden. Die BBF hält einen Ausbau Tegels angesichts steigender Passagierzahlen für nötig. Derzeit werden an den drei Berliner Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönfeld elf Millionen Passagiere abgefertigt im Jahre 2007 sollen es 17 Millionen sein. Tegel stößt mit rund 8,7 Millionen Fluggästen an seine Kapazitätsgrenzen; Schönfelds Kapazitäten sind zwar noch längst nicht ausgereizt, doch würde dieser Airport von den Fluglinien bisher nicht ausreichend angenommen. Bleibt der BBF zufolge nur der Ausbau Tegels um ein Terminal für 3,4 Millionen Fluggäste, um die Passagiere zu bewältigen.

Die Erweiterung Tegels setzt eine sogenannte Planrechtfertigung voraus, sagte der Anwalt der Bürgerinitiative, Karsten Sommer. Die sei jedoch in diesem Fall nicht gegeben, da andere Kapazitäten etwa in Schönfeld nicht berücksichtigt geschweige denn ausgenutzt worden seien. In Schönfeld werden derzeit 1,95 Millionen Passagiere abgefertigt; seine Kapazität ist auf 4,5 Millionen ausgelegt. „Angesichts der vorhandenen Kapazitäten und der bestehenden Ausbauplanungen für Schönfeld“, so Sommer, „scheint die Rechtfertigung eines Ausbaus von Tegel derzeit kaum erreichbar.“

Eine Erweiterung Tegels mit einfacher Baugenehmigung durchzuführen, wie es die BBF plane, sei ohnehin nicht möglich. Rechtsanwalt Sommer verweist auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin vom 3. Mai 1996, demzufolge ein Ausbau Tegels eines sogenannten Änderungsplanfeststellungsverfahrens bedürfe; es müsse unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

Angesichts der bereits bestehenden Autostaus in Spitzenzeiten auf den Zubringerstraßen zum Tegeler Airport hält es Rechtsanwalt Sommer für „äußerst zweifelhaft“, ob ein Ausbau Tegels „unter dem Gesichtspunkt der hinreichenden Erschließung zulassungsfähig“ sei.



# Tegel-Ausbau jetzt „an letzter Stelle“

Aufsichtsrat: Optimierung vorhandener Gebäude auch in Schönefeld hat Vorrang im Luftverkehr

VON RAINTR W. DURING

BERLIN. Der Neubau eines zusätzlichen Befehlsstands auf dem Flughafen Tegel scheint in weite Ferne gerückt. Gesteht bereits der Aufsichtsrat der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF), zwar die Bereitstellung von bis zu 750 000 Mark, um eine Kapazitätserweiterung bis zu der für das Jahr 2007 geplanten Inbetriebnahme des neuen Kontrolltowers, vorzuplanen. Doch sollen jetzt gleichberechtigt die Möglichkeiten in Schönefeld und Tegel geprüft werden. Vorrang vor allem Zwischenarbeiten habe die „Entscheidung“ der vorhandenen Abfertigungsanlagen, erklärte in diesem Zusammenhang der Aufsichtsratsvorsitzende, der Bremerische Bürgermeister Eberhard Heeger.

Zusätzlich allen Beteiligten sei die zeitgerechte Realisierung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg international (BBI) in Schönefeld („ohne Drama“), so der Be-

schluss, sollen dem künftigen Investor „Handlungsalternativen zur Sicherung und Bewältigung des auf dem Standort Berlin Brandenburg bis zum Jahr 2007 zu realisierenden erwünschten Flugverkehrs“ ermöglicht werden. Dazu gehöre ausdrücklich auch der Frachteinverkehr, betonte Heeger.

Geklärt werden müsse, ob Verbesserungen an den bestehenden Gebäuden, beispielsweise bei der Gepäckabfertigung und den Aufenthaltsräumen für Transitpassagiere, ausreichen oder Raummaßnahmen, abgegrenzte Prozessoren für eine Übergangsphase“ nötig seien.

Weiteregehende Beschlüsse würden erst mit dem künftigen Investor getroffen, jetzt gelte es, Möglichkeiten vorzubereiten. Damit alle Gesamtfragen im internationalen und nationalen Wettbewerb um Flughafenbetrieb bestehen kann.

Es sei Verpflichtung von Politik und Flughafengesellschaft, dafür zu sorgen, dass keine Engpässe entstehen und internationalis-

ierte Verhandlungen von Berlin an in Städte wie New York und Tokyo möglich werden. Wie bemerkt, wird die Delta Air Lines den letzten Dienst zwischen Tegel und New York Anfang März dieses Jahres einstellen.

Für den Chef der bundesbürgerlichen Staatskanzlei, Jürgen Lindt, fiel gestern eine „Entscheidung der Vermarktung“ des Tegel-Ausbau steht nach seiner Auffassung bei allen Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung nicht an letzter Stelle. Es gebe die Möglichkeit, im bisherigen, Verbleibenden in Schönefeld zu verlagern, zu erweitern. Es sei nicht einschärfend, das Luftfahrt und Deutsche BSW in Tegel im Abstand von zehn Minuten zum gleichen Zielort starten könnten. Lindt am Freitag dem Tagesspiegel.

Die BBF hat 1997 bei einem Umsatz von über 130 Millionen Mark einen operativen Gewinn von 18 Millionen Mark erzielt. Das sind zehn Millionen mehr als erwartet. Heeger, Chef-Geschäftsführer, sagt:

Der Tagesspiegel 14. Feb. 1998

im März 1998

## 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](mailto: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