

„Fluglärm ohne Ende?“



„Welche Konzepte haben die Parteien für die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof?“

**Einladung zur Diskussionsveranstaltung
Mittwoch 11. September 2002 19.30 Uhr
Rathaus Pankow
(Großer Ratssaal im 1. Stock)
Breite Str. 24 A - 26**

Eingeladen sind:

Dirk Fischer	Verkehrspolitischer Sprecher der CDU im Bundestag
Horst Friedrich FDP im	Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestag
Albert Schmidt 90/Grü	Verkehrspolitischer Sprecher Bündnis ne im Bundestag
Peter Strieder	Senator für Verkehr in Berlin
Reinhard Weis	Verkehrspolitischer Sprecher der SPD im Bundestag
Dr. Winfried Wolf	Verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Bundestag

Moderation: Bernhard Forck von der Initiative „Pankow ohne Fluglärm“

Schwerpunktmäßig sollen folgende Themen diskutiert werden:

- Nachtflugverbot
- Verkehrsverteilung
- Verkehrsvermeidung

Veranstalter sind die BI Pankow ohne Fluglärm und die BI gegen das Luftkreuz auf Stadtflughäfen

Warum diese Diskussionsveranstaltung?

Dazu einfach einige Zitate aus dem Einladungsschreiben an den Berliner Verkehrssenator Peter Strieder (SPD):

„Viele Menschen in den Bezirken Spandau, Reinickendorf, Mitte, Pankow (betroffen vom Flughafen Tegel), Tempelhof und Neukölln (betroffen vom Flughafen Tempelhof) werden bei ihrer Wahlentscheidung auch die Frage berücksichtigen, ob die Schließung der innerstädtischen Flughäfen und beim Flughafen Tegel speziell auch die Entlastung der Anwohner bis zur Schließung von den jeweiligen Bundestagsparteien mit politischen Konzepten ernsthaft vorangetrieben wird.

Auf der Ebene der Berliner Landespolitik ist diese Ernsthaftigkeit auch im zwölften Jahr nicht oder zumindest nur in Ansätzen zu erkennen.

Die von Ihnen geführte Senatsverwaltung für Verkehr bewegt sich seit Jahren nicht in diese Richtung und verschanzt sich notfalls hinter angeblichen Bedenken der Bundesregierung gegen Einschränkungen bei der Nutzung des Flughafens Tegel.

Wir haben diese Mischung aus Bewegungslosigkeit und Versteckspiel gründlich satt und laden deshalb Sie persönlich sowie die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsparteien als Podiumsgäste zu unserer Diskussionsveranstaltung ein.

Wir hoffen, dass diese Einladung Sie diesmal erreicht und nicht wie unsere Einladung zur Veranstaltung zum Nachtflugverbot am 20. Juni dieses Jahres im Bermudadreieck Ihrer Verwaltung spurlos verschwindet.“

Wir hoffen, dass Sie, liebe Leser - vielleicht zusammen mit Freunden,

Nachbarn oder Verwandten zu unserer Veranstaltung kommen und den Politikern deutlich machen, dass die innerstädtischen Flughäfen eine ernsthafte Belastung und Gefahr darstellen.

Unsere Arbeit braucht auch finanzielle Unterstützung (diesen Absatz können unsere Spenderinnen und Spender überspringen)

Die Mitglieder unserer BI arbeiten für die Schließung des Flughafens Tegel - zum Teil bereits seit 15 Jahren - ehrenamtlich in der Freizeit ohne jegliche Bezahlung und vor allem auch parteienunabhängig. Ohne unser zähes Ringen wäre die Diskussion um die Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof niemals in Gang gekommen. Vermutlich hätte man ohne unsere Arbeit den Flughafen Schönefeld längst geschlossen und den gesamten Verkehr mit extremen Ausbaumaßnahmen in Tegel und Tempelhof konzentriert.

Unsere Arbeit kostet aber viel Geld. Der Rechtsanwalt muss bezahlt werden und auch das Fax- und Kopiergerät arbeitet nicht zum Nulltarif.

Allein dieser Rundbrief kostet uns insgesamt ca. 1.200 Euro. Wir verschicken 2500 Exemplare, ein Exemplar kostet uns mit Porto, Druckkosten, Briefumschlag, Überweisungsvordruck ungefähr 50 Cent.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Arbeit gegen die Flughäfen Tegel und Tempelhof auch den einen oder anderen Euro wert ist. Dabei geht es nicht um große Beträge. Wir erhalten Einzelspenden zwischen 5 und 250 Euro jährlich. Erst vor wenigen Wochen haben wir aufgrund eines Artikels in der Morgenpost per Brief eine anonyme Spende von 50 Euro erhalten. Auch das zeigt den Ärger über den Flugverkehr und die Hoffnung auf den Erfolg unserer Arbeit.

An die Noch-Nicht-Spender: Vielleicht können Sie sich entschließen, auch zu spenden. Sie erhalten dann regelmäßig unseren Rundbrief und nach dem Ende des Jahres einen finanziellen Rechenschaftsbericht.

Presseecho

Anwohner für Nachtflugverbot bereits ab 22 Uhr

*Vorwurf: Beschränkungen
werden nicht eingehalten*

VON MATHIAS RAABE

Fast jede Nacht wird Ulla Kaldun durch Flugzeuglärm aus dem Schlaf gerissen. Die 57-Jährige wohnt in der Maximilianstraße und die liegt in der Einflugschneise des Flughafens Tegel. „Der Lärm lässt einen trotz geschlossener Fenster hochfahren“, sagt Ulla Kaldun.

Nach Schätzungen der Bürgerinitiativen „Pankow ohne Fluglärm“ und „Bürger gegen das Luftkreuz“ leiden stadtweit rund 390 000 Menschen unter dem Fluglärm. Seit der Wiedervereinigung hat der Flugbetrieb in Tegel drastisch zugenommen, sagt Bernhard Forck, Sprecher der Pankower Initiative. „Auch in den Nachtstunden haben wir inzwischen zahlreiche Flüge registriert.“ Dabei gelten für Tegel so genannte Nachtflugbeschränkungen. Zwischen 23 und 6 Uhr dürfen dort eigentlich gar keine Maschinen landen oder starten. Die Praxis sieht aber anders aus. So gab es nach An-

Trotz der gültigen Flugbeschränkungen gelten in Tegel Ausnahmeregelungen, erläutert Wolf-Rainer Schenk, Verkehrsleiter der Flughafen-Gesellschaft. Die gelten zum einen für Maschinen, die mit Verspätung – also in der Stunde nach 23 Uhr – den Flughafen ansteuern. Zum anderen seien Ambulanz- und Militärflüge sowie Maschinen der Regierung, des Bundesgrenzschutzes und die Postflugzeuge von dem Verbot nicht betroffen. Allein schon eine Genehmigung des Flugbetriebes bis 23 Uhr sei anwohnerfeindlich, sagt Johannes Hauenstein von der BI gegen das Luftkreuz. Denn das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm lege die Ruhezeiten zwischen 22 und 6 Uhr fest. Auf dem Flughafen Tempelhof gelten deshalb in dieser Zeit Flugbeschränkungen. In Tegel habe sich ein Flugstopp ab 22 Uhr nicht durchsetzen lassen, sagt Wolfgang Streht von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. „Das Bundesverkehrsministerium hat sein Veto eingelegt.“

Die Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz hat sogar eine zunehmende Zahl von Nachtflügen ausgemacht. Im August 1999 wurden 507 Flüge registriert, im August 2000 waren es 538, im August 2001 bereits 568. Die Bürgerinitiativen fordern deshalb Flugbeschränkungen in Tegel bereits ab 22 Uhr. Auch die

Der Tagesspiegel, 17.06.2002

Flugzeug-Wirbel reißt Ziegel aus Hausdach

Ein landendes Flugzeug hat in Reinickendorf einen Dachschaden verursacht. Die Luftwirbel hinter der Maschine rissen in der Siedlung am Hohenzollernkanal vier je rund fünf Kilo schwere Ziegel von einem Haus. Wie die Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz mitteilte, hat die betroffene Familie bereits zum 12. Mal einen solchen Vorfall erlebt. Insgesamt sei es in der Tegeler Einflugschneise bereits 60-mal zu solchen Schäden gekommen. (ddp)

Berliner Zeitung, 15.07.2002

Bürgerinitiative fordert ein Überflugverbot

*Jeden Monat starten und
landen 15 000 Maschinen*

Nach der Flugzeugkatastrophe über dem Bodensee fordert die Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz, alle Flüge über dem Berliner Stadtgebiet zu verbieten. „Der Unfall hat gezeigt, dass solche Katastrophen immer öfter auch im dicht besiedelten Mitteleuropa passieren, und nicht nur in Afrika oder Asien“, sagte Sprecher Johannes Hauenstein. Flugzeuge sollten darum die Stadt nicht überfliegen dürfen.

Die Kollision am Bodensee hat sich nicht auf den Flugverkehr der Berliner Flughäfen ausgewirkt. Nur zwei Flugzeuge sind am Dienstag verspätet in Tegel gelandet. Auf den drei Berliner Flughäfen landen und starten jeden Monat mehr als 15 000 Maschinen. Im Mai gab es zum Beispiel in Tegel 10 600 Flugbewegungen, in Tempelhof 3 600, in Schönefeld 2 500. Insgesamt 55 Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung kontrollieren die Starts und Landungen aus Kontrollräumen der Towers. Sie achten darauf, dass die Flugzeuge einen Mindestabstand von drei handlungen über den Bau eines Großflughafens in Schönefeld ziehen sich seit Jahren hin. Derzeit wird über die Privatisierung der Flughafen-Holding BBF verhandelt. dpa

Berliner Zeitung, 03.07.2002

Position der BI gegen das Luftkreuz:

Von der Nachtflugbeschränkung zum absoluten Nachtflugverbot Die ersten Schritte auf dem Weg zur Schließung des Flughafens Tegel

Ausgangslage:

Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist die Sachlage im Prinzip klar:

Die schutzwürdige Nachtzeit für uns Anwohnerinnen und Anwohner wird auf 22.00 - 6.00 Ortszeit festgelegt.

Davon sind wir in Berlin meilenweit entfernt, denn tatsächlich fliegen die Gesellschaften alle bis 23.00 mit einer Pauschalgenehmigung.

Bis 24.00 kann sich jede Fluggesellschaft selbst einen Grund ausdenken, um eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten, die (selbst nachträglich) von der Senatsverwaltung für Verkehr praktisch nicht überprüft wird.

Aber auch nach 0.00 Uhr werden wir von Post-, Militär- und Regierungsflügen in unserer Nachtruhe gestört.

Die lasche und anwohnerfeindliche Haltung der Senatsverwaltung für Verkehr unter der politischen Führung von Senator Peter Strieder hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass die Zahl der Flüge nach 22.00 Uhr immer weiter zugenommen haben.

Ein zentrales Argument der Nachtflugbefürworter in Tegel ist weiterhin die angeblich schlechtere Erreichbarkeit von Schönefeld.

Fakt ist, der Flughafen Schönefeld hat eine Bahnanbindung und der Flughafenexpress benötigt vom Bahnhof Zoo ca. eine halbe Stunde. Tegel ist nur mit dem Bus zu erreichen und ohne Stau benötigt der ab Bahnhof Zoo 18 Minuten bis zum Flughafen.

Bei einem angenommenen Durchschnittstempo von 30 km/h beträgt die Fahrzeit von Schönefeld zum Alex ca. 42 Minuten, von Tegel zum Alex ca. 24 Minuten.

Gehen wir weiter von 100 Fluggästen aus. Rechtfertigt ein Zeitgewinn von

20 Minuten für 100 Menschen die Störung der Nachtruhe von ca. 200 000 Menschen.

Dies kann vermieden werden, indem die von uns schon lange geforderte Verkehrsaufteilung wirklich erfolgt.

Vorgehen:

Über eine Änderung der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Tegel kann die Senatsverwaltung für Verkehr ein absolutes Nachtflugverbot festlegen. Politisch müsste dies durch entsprechende öffentliche Äußerungen und Initiativen begleitet werden. Die derzeit wieder angestellten Überlegungen zur Erhöhung der Gebühren für Nachtflüge hält die BI in dieser Form für nicht zeilführend. Eine Erhöhung, welche zur Vermeidung von Nachtflügen führt, müsste erheblich drastischer ausfallen, als dies momentan im Gespräch ist. Auch hat die vor Jahren geführte Auseinandersetzung um das Verbot der sogenannten Kapitel II Flugzeuge auf dem Flughafen Tegel erst zum Erfolg geführt, als die entsprechende Änderung der Betriebsgenehmigung rechtskräftig wurde. Die bereits vorher vorgenommene Gebührenerhöhung hielt die Airlines nicht vom Einsatz dieser extrem lauten Flieger ab.

Angebliche Bedenken aus dem Hause des Bundesministeriums für Verkehr gegen eine Änderung der Nachtflugbeschränkungen befreien die Berliner Landespolitik nicht von der politischen Verantwortung für die Menschen in den Einflugschneisen.

Die Arbeit der Aufsichtsbehörde ist eine sogenannte Auftragsverwaltung - ähnlich wie im Atomrecht. Herr Strieder sollte sich hier Herr Fischer und dessen Zeit als hessischer Umweltminister zum Vorbild nehmen und die Betriebsgenehmigung ändern.

Schließlich ist ein absolutes Nachtflugverbot in Tegel von 22.00 - 6.00 Uhr ein wichtiger politischer Schritt auf dem Weg zur Schließung des Flughafens und zur Durchsetzung des Flughafenersatzbaues in Schönefeld. Das Argument, dass mit der schrittweisen Verlagerung von Verkehr nach Schönefeld möglichst bald begonnen werden sollte, hat unser

Rechtsanwalt aus juristischer Sicht bereits in einem Gutachten vom Januar 1999 bekräftigt.

Damit kann die Berliner Landespolitik gerichtsverwertbar dokumentieren, dass der Flughafen Tegel eine objektiv unzumutbare Belastung für ca. 390 000 Menschen darstellt und deshalb - in Stufen - bereits jetzt mit der Schließung des Flughafens Tegel begonnen wird.

Das Nachtflugverbot zwischen 22.00 und 6.00 Uhr wäre realistischerweise zum Sommerflugplan 2003 im März umzusetzen.

In einem ersten Schritt für - die kommenden Monate - kann ab sofort die Praxis beendet werden, dass die Airlines sich für die Zeit von 23.00 bis 0.00 Starts und Landungen selbst genehmigen und die Aufsichtsbehörde nachträglich immer zustimmt.

Die Nachtpostflüge können ebenfalls über die Änderung der Betriebsgenehmigung ab dem Sommerflugplan 2003 zum Flughafen Schönefeld verlagert werden.

Die Regierungs- und Militärflüge sind sicher der härteste Brocken, weil die Genehmigung und Abwicklung sich faktisch jeglicher ziviler Kontrolle entzieht. Wenn es den Flughafen Tegel nicht mehr gibt, können diese Flüge schließlich auch nicht mehr über den Flughafen Tegel abgewickelt werden.

**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