

Der Flughafen Tegel wird geschlossen!



A) Der Stand der Dinge:

In Tegel:

Der „Bescheid über den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel“ trägt das Datum vom 29. Juli 2004

Der Schließungsbescheid (ein Werk von 51 Seiten, das uns vorliegt) wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf Antrag der Flughafengesellschaft erteilt und von Frau Staatssekretärin Krautzberger unterschrieben.

Darin heißt es wörtlich: „Die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel (TXL) wird widerrufen. Der Widerruf wird mit Ablauf von sechs Monaten wirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Start- und Landebahn 07L/25 R (Nord- und heutigen Südbahn) auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn) des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF) mit einer Länge von mindestens 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen worden ist.“

In Schönefeld:

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Ersatzflughafen für Tegel und Tempelhof wurde am 13. August 2004 veröffentlicht.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden bis zum Ende der Klagefrist, am 20. Oktober 2004, 72 Klagen mit ca. 3.700 Klägern beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht.

Fachleute gehen davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss für

Schönefeld im Jahr 2006 bestandskräftig wird. Dann sollen die Bauarbeiten beginnen und der ausgebaute Flughafen Schönefeld kann Ende 2010 seinen Betrieb aufnehmen.

In Tempelhof:

Der Versuch des Senats, den Flughafen bereits Ende Oktober 2004 außer Betrieb zu stellen, ist vom Oberverwaltungsgericht aufgrund der Klagen von Fluggesellschaften verhindert worden.

Ob der Schließungsbescheid (wirksam mit der Bestandskraft der Planfeststellung für Schönefeld im Jahr 2006) rechtskräftig wird, muss sich in der Hauptverhandlung zeigen.

B) Bewertung aus unserer Sicht:

Der Schließungsbescheid für Tegel ist ein wichtiger Meilenstein auf unserem Weg.

Als wir 1989 nach dem Mauerfall erstmals die Forderung nach der Schließung von Tegel und Tempelhof erhoben, da hielten uns viele für verrückt und kaum jemand glaubte, dass es jemals zu dieser Schließung kommen werde.

Das jetzt erzielte Ergebnis zeigt, dass es sich durchaus auszahlt, wenn Menschen sich hartnäckig, gewaltfrei und ausdauernd in die politische Auseinandersetzung einmischen.

Sowohl im Schließungsbescheid für Tegel als auch im Planfeststellungsbeschluss für Schönefeld finden sich unsere Argumente zum Fluglärm, zum Katastrophenschutz und zur Stadtentwicklung wieder.

Die Klagen gegen Schönefeld werden den Zeitplan vielleicht verzögern, verhindern werden sie den Bau nicht.

Gegen den Flughafen München im Erdinger Moos haben über 5.000 Betroffene geklagt. Das Verfahren ging damals aber noch über drei Instanzen und beanspruchte deshalb sehr viel Zeit. Verhindern konnten die Betroffenen das Projekt nicht. Im Gegenzug wurde der innerstädtische Flughafen München-Riem geschlossen.

Besonderheiten am Flughafen Tempelhof:

Nicht ganz unproblematisch ist die Lage in Bezug auf den Flughafen Tempelhof.

Immer wieder gibt es Vorschläge, den Flughafen zumindest für kleine Verkehrsmaschinen, für Privatflieger und Regierungsflugverkehr offen zu halten.

Die Tempelhofer Bürgerinitiative hat über Jahre zu wenig inhaltlich gegen den Flughafen argumentiert und sich zu sehr auf die Versprechen von Politikern verlassen.

Gegen die Befürworter einer Offenhaltung von Tempelhof helfen aus unserer Sicht nur schlüssige Ideen einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung mit dem Ziel, auf und um das Flughafengelände eine hohe Wohnqualität zu verwirklichen.

C) So arbeiten wir jetzt weiter:

1. Wir beantragen unsere Beiladung zum Gerichtsverfahren um den Ausbau von Schönefeld vor dem Bundesverwaltungsgericht. Die Gegner des Flughafens Schönefeld argumentieren, dass mit Schönefeld der falsche Standort gewählt worden sei. Wir argumentieren, dass nach dem Ausbau von Schönefeld und der Schließung von Tempelhof und Tegel die Zahl der durch Fluglärm und mögliche Absturzkatastrophen betroffenen Anwohner um 95 Prozent sinkt. Das ist eine positive Gesamtbilanz, die den Ausbau von Schönefeld zum alleinigen Flughafen rechtfertigt. Das wollen wir mit unserer Beiladung verdeutlichen. Die Kosten des Beiladungsverfahrens schätzen wir auf ca. 4.000 Euro. Hier hoffen wir natürlich auf Ihre weitere finanzielle Unterstützung.
2. Das letzte Argument der Gegner des Flughafenausbaus in Schönefeld sind die angeblich fehlenden Gelder für das Vorhaben. Wir sagen: „Das Geld ist da!“ Voraussetzung: Die 800 Hektar (im Besitz des Landes Berlin und der Bundesrepublik) Fläche der Flughäfen Tempelhof und Tegel werden wirtschaftlich sinnvoll für die Entwicklung unserer Stadt genutzt. Wir arbeiten bereits intensiv am Thema Nachnutzung.

3. Nachflugverbot: Wir arbeiten auch weiter am Thema der Nachtflüge am Flughafen Tegel. Hier erhalten wir aktive Unterstützung vom SPD Bundestagsabgeordneten Swen Schulz aus Spandau. Wir meinen, dass angesichts der hohen täglichen Gesamtbelastung (siehe dazu nachfolgende Tabelle) zumindest unsere Nachtruhe zwischen 22.00 und 6.00 Uhr vernünftig und konsequent geschützt werden muss.

| <i>Jahr</i> | <i>Starts und Landungen pro Tag</i> |
|-------------|-------------------------------------|
| 1986 | 150 |
| 1987 | 166 |
| 1989 | 255 |
| 1990 | 264 |
| 2003 | 386 |
| 1 - 8/2004 | 371 |

4. Der Schwerpunkt des Flugverkehrs muss schon heute schrittweise nach Schönefeld verlagert werden. Der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Johannsen-Roth hat angekündigt, den Flughafen Schönefeld 2006 zum Fußball-WM-Flughafen zu machen. Sein Versuch, auch die Direktflüge in die USA nach Schönefeld zu holen, ist allerdings gescheitert. Wir haben gegen diese Direktflüge ab Tegel protestiert (siehe Artikel aus dem Tagesspiegel) und werden mit dem Argument der Katastrophengefahr auch weiterhin für eine Verlagerung von Verkehr nach Schönefeld werben.

D) Finanzen

Zur Finanzierung des oben erläuterten Beiladungsverfahrens benötigen wir nach unseren Schätzungen ca. 4.000 Euro. Für den Austausch unseres inzwischen acht Jahre alten betagten Computers rechnen wir mit Kosten von ca. 1.000 Euro. Wir hoffen, dass die benötigten 5.000 Euro auch diesmal wieder mit Ihren Spenden abgedeckt werden können.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne unter der Telefonnummer: 030 - 413 83 07 oder 0172 - 32 64 283 zur Verfügung (Johannes Hauenstein)

Aktuelle Informationen finden Sie auch auf unserer homepage. Wer über keinen Computer verfügt, kann aktuelle Informationen auf Wunsch von uns auch gerne per Post erhalten.

CDU will Kerosinlaster von der Straße verbannen

Nach dem Unfall mit einem Tanklastwagen in Pankow hat die CDU-Abgeordnetenhausfraktion gefordert, Kerosin nur noch auf der Schiene zu transportieren. Seine Fraktion wolle einen parlamentarischen Antrag zur Reaktivierung der Gleisanschlüsse der Berliner Flughäfen vorlegen, sagte der verkehrspolitische Sprecher Alexander Kaczmarek. Zuvor hatten Bündnis 90/Die Grünen erklärt, der Unfall zeige, dass Tegel als Flughafenstandort ungeeignet sei. Die Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz plädierte für eine Begrenzung des Flugverkehrs in Tegel und die Verlagerung nach Schönefeld. Am Montagmorgen war ein Tanklastwagen mit 34 000 Liter Kerosin an Bord auf der Autobahn 114 bei dem Versuch, einem liegen gebliebenen Pkw auszuweichen, die Böschung hinuntergestürzt. (dpa)

Berliner Zeitung 20.10.2004

Protest gegen geplanten Direktflug nach New York

Die Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz auf Stadtflughäfen (BD) hat die geplante Wiederaufnahme von Nonstop-Flügen vom innerstädtischen Flughafen Tegel nach New York kritisiert. Aus ihrer Sicht sollten die Direktflüge vom Flughafen Schönefeld starten.

Der Startplatz Tegel sei eine „gefährliche Zumutung“ für die Anwohner. Die Jets überflögen mit 90 000 Litern Kerosin - die halbe Kapazität einer Tankstelle - etwa 390 000 Menschen. Es gebe außerhalb des Flughafens keinerlei Notlandeflächen, so dass ein missglückter Start zur Katastrophe führen würde. Die US-Fluglinie Delta Air Lines hatte am Freitag angekündigt, die Direktverbindung zwischen Tegel und dem Airport John F. Kennedy in New York wieder aufzunehmen. ddp

Der Tagesspiegel 10.10.2004

Kommentar zum Vorstoß der CDU (siehe Zeitungsausschnitt auf der Innensteite)

Die Stoßrichtung des CDU Vorschlages zielt leider letztlich auf den Erhalt der innerstädtischen Flughäfen und führt in der Frage der Reduzierung möglicher Gefahrenpotentiale nicht weiter.

Die von Herrn Kaczmarek angesprochenen Gleise sind, was den Flughafen Tegel betrifft, völlig ungeeignet, den täglichen Transport einer Million Liter Kerosin zu gewährleisten. Die Gleisanlage führt auch nicht direkt zum Flughafen, sondern über den südöstlichen Zipfel des Flughafengeländes zur Julius-Leber-Kaserne und kreuzt dabei die Flugbahn der startenden bzw. landenden Maschinen im gefährlichen Nahbereich der Startbahnen.

Auch diese Bahnlinie führt natürlich durch Wohn- und Industriegebiete in Reinickendorf und ist darüber hinaus in Teilbereichen abgerissen worden.

Der tagtägliche Transport von einer Million Liter Kerosin zum Flughafen Tegel ist auch auf der Schiene mit hohen Risiken verbunden.

Es wird wohl kein Weg an der Erkenntnis vorbei führen, dass die Transporte reduziert werden und auf den Autobahnring, Avus und Stadtautobahn umgeleitet werden müssen.

im November 2004

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