

WAS WAR 1996 WIE WEITER IM ZEHNTEN JAHR



Stand der Rechtsverfahren

Unser Rechtsanwalt hat mit Schriftsatz vom 23.9.96 Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin vom 3.5.1996 eingelegt. In einem 10seitigen Schreiben vom 28. 10. 1996 wurde die Beschwerde dann fristgerecht begründet. Unser Anwalt hat doch noch eine Möglichkeit gefunden, die gesamte Rechtsgrundlage des Flughafens Tegel in dieser Nichtzulassungsbeschwerde zum Gegenstand zu machen. Es geht natürlich auch ganz speziell um das Nachtflugverbot. Sollte die Revision vom Bundesverwaltungsgericht zugelassen werden, dann müssen wir für das eigentliche Hauptverfahren wieder eine Prozeßkostenrücklage aufbauen, um das finanzielle Risiko unserer Klägerinnen abzusichern. Für das angekündigte neue Klageverfahren mit einer neuen Klägerfamilie aus dem Reckeweg in Spandau sind die notwendigen Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen. Es sind noch die Lärmmeßprotokolle zu erstellen. Weiterhin haben wir über einen Reinickendorfer SPD-Abgeordneten zwei kleine Anfragen im Abgeordnetenhaus einbringen lassen (derzeit übt nur die SPD diese Bürgernähe).

Katastrophenschutz

Ein Schwerpunkt unserer Arbeit ist auch weiterhin der fehlende Katastrophenschutz für die Anwohner der Flughäfen.

In einem fünfseitigen Brief an den Regierenden Bürgermeister Diepgen, die Mitglieder des Verkehrsausschusses im Abgeordnetenhaus von Berlin und an die Aufsichtsräte der Berlin Brandenburg Flughafen Holding haben wir eine anwohnerorientierte Katastrophenbilanz für das Jahr 1996 erstellt. Bei insgesamt elf schweren Flugzeugkatastrophen kamen weltweit fast 1.900 Menschen um. Bei fünf dieser elf Unfälle mußten fast 400 Flughafenanwohner ihr Leben für eine verfehlte Luftverkehrspolitik opfern. Zusätzlich finden sich acht Beinahe-Katastrophen für Flughafenanwohner in der 1996er Unfallbilanz. Als Konsequenz haben wir eine Verlagerung des gesamten Auslandsflugverkehrs nach Schönefeld vorgeschlagen, um zu einer Entlastung der 880.000 Tegeler und Tempelhofer Anwohner zu gelangen und eine Risikoverteilung zu erreichen. In einem Offenen Brief an Innensenator Schönbohm haben wir die Erstellung von Katastrophenschutzplänen und die Durchführung von Übungen für die Bewohner der Einflugschneisen gefordert. Die Antwortschreiben des Innensensors und des Landesbranddirektors machen deutlich, daß man dem u.E. leichtfertigen Treiben auf den Innenstadtflughäfen weiterhin tatenlos zusehen will. Der Landesbranddirektor gesteht aber immerhin zu, daß "aufgrund der Dichte des Flugverkehrs über Berlin ein Flugzeugabsturz an jedem Ort der Stadt nicht völlig auszuschließen ist". Ein Argument mehr für uns, an diesem Thema dranzubleiben.

Sicherheitsverfall auf dem Flughafen Tegel

Am 7. Januar kam es zu einer Flugzeugentführung auf dem Flughafen Tegel mit anschließender erzwungener Rückkehr der Maschine zum Flughafen. Der Entführer soll in betrunkenem Zustand im Cockpit mit einem Holzprügel gedroht haben. Man stelle sich einmal vor, was passieren kann, wenn ein Betrunkener unkontrolliert wichtige Teile im Cockpit beschädigt.

Nach dieser Entführung gelang es verkleideten Bundesgrenzschutzbeamten noch mehrmals, mit Waffen (Messer, Pistole, Handgranatennachbildung) die Tegeler Sicherheitskontrollen unge-

hindert zu passieren.

Am 15. Januar lief in einer Lufthansa-Maschine im Frachtraum Salzsäure aus. Die Sendung war nicht als Gefahrgut deklariert und hätte nicht in einer Passagiermaschine transportiert werden dürfen.

Aus unserer Sicht machen die 1996er Katastrophen und die Tegeler Vorfälle vom Januar deutlich, daß aufgrund des Preiskrieges zwischen den Fluggesellschaften die Flugsicherheit rasant verfällt.

Wir wollen keine Horrorszenarien verbreiten, aber erinnern Sie sich noch:

Am 4. Oktober 1992 stürzte eine israelische Frachtmaschine beim Start in das Amsterdamer Wohnviertel Bijlmermeer. Die Anzahl der Toten ist heute noch ungewiß, weil viele nicht gemeldete Bewohner in den betroffenen Wohnblocks lebten und durch die hohen Temperaturen ohne Rückstände verbrannten. Aber auch fünf Jahre nach dem Unglück ist der Horror für die Anwohner nicht vorbei. Viele Überlebende der Katastrophe klagen seither über Gesundheitsprobleme wie Ekzeme, schmerzende Augen oder zu hohen Blutdruck. Inzwischen wird vermutet, daß beim Absturz radioaktive oder toxische Stoffe freigesetzt wurden.

Presseecho und öffentliche Wirkung unserer Arbeit 1996

Wir haben 1996 insgesamt 15 Presseerklärungen an durchschnittlich 50 Zeitungen, Rundfunk- und Fernsehsender sowie an politische Entscheidungsträger verschickt, Schwerpunkte waren dabei die Sicherheitsdiskussion und der Lärm mit jeweils vier Presseerklärungen, gefolgt von der Standortfrage (3), der gerichtlichen Auseinandersetzung (ebenfalls 3) und dem Ausbau Tegels (1). Mit dem Echo der Presse können wir einigermaßen zufrieden sein. Fünfmal tauchten wir mit dem Thema Lärm auf, viermal beim Thema Flugsicherheit, neunmal mit dem Gerichtsverfahren, zweimal in der Standortdebatte und einmal zur Frage des Ausbaus von Tegel. Fernseh- oder Rund-

funkmeldungen haben wir in dieser Auswertung nicht erfaßt.

Das Auswerten von Presseveröffentlichungen ist ein Teil unserer Tätigkeit. An einem Beispiel aus der Berliner Zeitung vom 17. Januar 1997 wollen wir Ihnen die teilweise tendenziöse Berichterstattung veranschaulichen. Dort wird der BI vorgeworfen, sie würde jetzt die "Angstmacher-Keule" herausholen. Der Kommentator unternimmt den Versuch, mit dem Hinweis auf bisher fehlende Unfälle auf dem Flughafen Tegel die Sicherheit dieses Airports für alle Zeiten herbeizureden. Auch der Einwand, daß in Schönefeld ebenfalls Menschen in der Einflugschneise wohnen" dient dabei etwa nicht dem Schutz der dortigen Anwohner, sondern soll den Widerstand gegen den Flughafen Tegel diskreditieren. Verschwiegen wird, daß wir bis zum Standortbeschluß aus Gründen des Anwohnerschutzes für einen Flughafen Sperenberg eingetreten sind und verschwiegen wird auch daß um Schönefeld 30.000 Menschen betroffen sind, um Tegel aber 390.000.. Daß die Berliner Zeitung hier offensichtlich Meinungsmache betreibt, zeigt auch die Tatsache, daß der eigentliche Artikel nur im Schönefelder Lokalteil erschien, der Kommentar hingegen im Berliner Teil auftauchte. Solche Artikel fordern unsere Stellungnahme an die Redaktion heraus. Sie zeigen aber auch, daß wir mit der Sicherheitsdiskussion den zentralen Nerv der Tegeler und Tempelhofer Flughafenfans getroffen haben.

Umfragen zur Flughafenpolitik bestätigen, daß unsere seit neun Jahren kontinuierlich geleistete Arbeit in der Öffentlichkeit Wirkung zeigt.

Im November 1992 sprachen sich in einer „Forsa“ Umfrage für die Morgenpost 75% der Befragten für die Vermeidung von Fluglärm und Luftverschmutzung über Berlin aus und fanden dies wichtiger als die schnelle Erreichbarkeit des Flughafens. Bei der praktischen Umsetzung dieser Ansicht hapert es aber immer noch gewaltig. 65% der Befragten sprachen sich für einen Weiterbetrieb von Tegel aus; immerhin waren aber auch schon 33% für die Schließung. Nach einer

„infas“ Umfrage für die Berliner Zeitung im Juni 1996 waren nur noch 53 % für den Weiterbetrieb von Tegel; 34 % für die Schließung; 10% der Befragten ist inzwischen gleichgültig was mit Tegel passiert. Wir müssen hier weiterhin konsequent Überzeugungsarbeit leisten, um den Kreis der Schließungsbefürworter zu erweitern.

Zusätzlicher Schwerpunkt unserer Arbeit

Seit das Bauen im Berliner Umland zunehmend einfacher wird, ist es nicht mehr zu übersehen: Menschen mit genügend Geld flüchten auch aus den Einflugschneisen des Flughafens Tegel. Da lassen sich Eigentumswohnungen unter dem Lärmteppich schlecht oder gar nicht verkaufen; da werden Mietwohnungen in allen Preisklassen zu Durchgangsquartieren; Schulen und Kindergärten in der Einflugschneise klagen zunehmend über eine hohe Fluktuation bei den Kindern. Gleichzeitig steigt der Anteil der verhaltensauffälligen Kinder. Auf der östlichen Seite des Flughafens verlieren die nördlichen Müllerstraße und die Scharnweberstraße als Einkaufsstraßen zunehmend ihre Attraktivität. Wer will auch schon gerne unter dem ständigen Lärmbeschuß einen gemütlichen Einkaufsbummel machen. Die Fachleute nennen diesen Prozeß “Soziale Entmischung”. Inzwischen hat auch der Berliner Senat dieses Problem erkannt. Weil der Wegzug der Besserverdiener nach Brandenburg die Berliner Steuereinnahmen schmälert, will er - so zumindest das Lippenbekenntnis - diesen Prozeß stoppen. Wir betrachten es als unsere Aufgabe bei den Politikern die Einsicht zu fördern, daß die Innenstadtflughäfen in vielen Wohnquartieren dieser Stadt zur “Sozialen Entmischung” beitragen und damit mehr Schaden als Nutzen für die Stadt bringen. Zusätzlich können die eigentlichen Flughafenflächen nach der Schließung als Wohnungsstandorte genutzt werden und damit zusätzlich Besserverdiener in der Stadt halten. Wir haben hier bereits erste Gespräche - auch mit Bundestagsabgeordneten von SPD und CDU - geführt und konnten mit unseren Argumenten offene Ohren finden.

Die Finanzen

Mit unserem Aufruf "Ohne Moos nix los" im Rundbrief vom November 1996 konnten wir 46 neue Spenderinnen und Spender gewinnen und die Spendergemeinde damit auf 543 Menschen vergrößern. Dies ist eine erfreuliche Entwicklung.

Nachfolgende noch einige Erklärungen, wofür wir weiterhin um Ihre finanzielle Unterstützung bitten:

Durch den verlorenen Prozeß hat sich unsere Prozeßkostenrücklage stark verringert. Damit ist unser Handlungsspielraum im Bereich der rechtlichen Auseinandersetzungen eingeschränkt worden. Für die weiterhin nötigen rechtlichen Schritte gegen den Flughafen Tegel müssen wir diese Prozeßkostenrücklage mit Ihrer Hilfe wieder auffüllen.

Unser vor acht Jahren gespendeter Schreibautomat hat ausgedient. Weil auch unser Faxgerät den gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügt (wir berichteten im Jahresbericht 1995 vom Oktober 1996 darüber) halten wir es für sinnvoll, für die BI einen Computer mit großem Rundfaxprogrammspeicher anzuschaffen. Dafür benötigen wir ca. 3.000,— DM.

im März 1997

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