

# Schwerpunkte unserer Arbeit im Jahr 2002



**„Absolutes Nachtflugverbot auf dem Flughafen Tegel  
von 22.00 - 6.00 Uhr. Was spricht dagegen?“**

**Einladung zur Diskussionsveranstaltung  
Donnerstag 20. Juni 2002 19.30 Uhr  
Rathaus Pankow  
(Großer Ratssaal im 1. Stock)  
Breite Str. 24 A - 26**

**Eingeladen sind:**

**Peter Strieder** Verkehrssenator  
**Stefan Hilsberg** Staatssekretär im Bundesverkehrsministeri-  
um  
**Dr. Götz Herberg** Berlin Brandenburg Flughafenholding  
**Eckehard Tschirner** Deutsche Lufthansa  
**Dr. Klaus Köllen** Vertreter des Investors

Das Eingangsreferat „Absolutes Nachtflugverbot jetzt“ hält Johan-  
nes Hauenstein von der Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz

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

## **Schwerpunkte unserer Arbeit im Jahr 2002**

- **Nachtflugverbot für den Flughafen Tegel**
- **Schließungsverfahren für den Flughafen Tegel**

## **Absolutes Nachtflugverbot auf dem Flughafen Tegel von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr. Was spricht dagegen?**

Im Gesetz zum Schutz vor Fluglärm wird die schutzwürdige Nachtruhezeit der Flughafenanwohner von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr MEZ festgelegt. Auf dem Flughafen Tegel beginnen die Nachtflugbeschränkungen faktisch erst um 24.00 Uhr und auch danach werden uns noch Post- und Regierungsflüge zugemutet. Obwohl Berlin mit dem Flughafen Schönefeld über einen Flughafen außerhalb der Stadt verfügt (Nachtflüge in Tegel betreffen ca. 390.000 Menschen, in Schönefeld ca. 30.000) verweigert uns Verkehrssenator Strieder seit Jahren das mögliche absolute Nachtflugverbot

Im Ergebnis werden die Fluggesellschaften immer unverschämter in der Störung unserer Nachtruhe. Während z. B. im September 2001 der Flugverkehr in Tegel gegenüber dem Vorjahresmonat um 1,2 Prozent zurückging, stiegen die Nachtflüge um 3,1 Prozent an. Auch im November 2001 blieben die Nachtflüge auf dem hohen Niveau des Vorjahresmonats, während der Flugverkehr insgesamt um 10 Prozent abnahm.

Die genaue Statistik finden Sie im Internet auf unserer homepage unter **[http://home.t-online.de/home/BigegendasLuftkreuz/archiv/Infos/2002/kleineanfrage982002\\_03\\_04.htm](http://home.t-online.de/home/BigegendasLuftkreuz/archiv/Infos/2002/kleineanfrage982002_03_04.htm)**

Wir haben deshalb das Thema Nachtflugverbot zu einem von zwei Schwerpunkten unserer Arbeit in diesem Jahr gemacht Neben der Statistik finden Sie auf unserer homepage auch einen vorgedruckten Brief bzw. Briefbausteine, die Ihnen das Schreiben eines persönlichen Be-schwerdebriefes erleichtern sollen.

In Sachen Nachtflugverbot konnten wir vor wenigen Wochen ein - aus unserer Sicht positives - Gespräch mit dem Fraktionsgeschäftsführer und verkehrspolitischen Sprecher der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin,

Christian Gaebler, führen. Es wurde vereinbart, in Kontakt zu bleiben und in weiteren Gesprächen nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Um das Thema auch in der öffentlichen Diskussion zu halten, werden wir zusammen mit der Initiative Pankow ohne Fluglärm am 20. Juni eine Diskussionsveranstaltung im Rathaus Pankow durchführen. Das Einladungsflugblatt (zum kopieren und weiterverteilen) finden Sie auf der ersten Seite dieses Rundbriefes und auf unserer homepage (Termine).

## **Schließungsverfahren für den Flughafen Tegel**

Das Schließungsverfahren für den Flughafen Tegel ist von hoher Bedeutung für das Gelingen der Planfeststellung für Schönefeld. Zentrale Argumente müssen hier der Lärm- und Katastrophenschutz sein.

Während am Flughafen Tegel von Spitzenpegeln ab 75 dB(A) aufwärts mindestens 110.000 Menschen betroffen sind, betrifft dies am Flughafen Schönefeld ca. 10.000 Menschen. Ähnlich ist das Verhältnis beim Katastrophenschutz. 390.000 möglichen Betroffenen eines Flugzeugabsturzes in den Einflugschneisen des Flughafens Tegel stehen 40.000 Betroffene in den Schönefelder Einflugschneisen gegenüber.

Wir müssen darauf drängen, dass Verkehrssenator Strieder diese - von der Flughafenholding - geschätzten Zahlen durch eigene Untersuchungen überprüfen lässt.

Mit diesen Vergleichszahlen muss die Berliner Landesregierung dann auch offensiv in die Öffentlichkeit gehen, um auch den Fluggesellschaften und Nutzern der Flughäfen zu verdeutlichen, dass der innerstädtische Flughafen Tegel nicht mehr zumutbar ist. Bisher überwiegt in der öffentlichen Diskussion ja das Argument, dass die Kapazitäten in Tegel nicht reichen. Diese leichtfertige und unzureichende Argumentation verführt bei Rückgängen des Flugverkehrs wie nach dem 11. September sofort wieder die Tegelfans zu der Behauptung, jetzt reiche der Flughafen Tegel ja länger mit seinen Kapazitäten. Die möglichen Käufer des Flughafens stoßen dann mit der Idee, Schönefeld erst 2011 statt 2007 in Betrieb zu nehmen, ins gleiche Horn.

Und, ebenso fatal, die Bürgerinitiativen gegen den Flughafen Schönefeld können sich vor dem Vergleich der Betroffenzahlen drücken und behaupten, der Ausbau von Schönefeld sei nicht nötig.

Hier muss der Senat von Berlin Farbe bekennen.

Dies konnten wir auch dem verkehrspolitischen Sprecher der SPD im Abgeordnetenhaus in einem Gespräch noch einmal verdeutlichen. Aufgrund seiner Vermittlung können wir demnächst in der Senatskanzlei des Regierenden Bürgermeisters zusammen mit unserem Rechtsanwalt diesen Sachverhalt noch einmal darstellen. Sehr hilfreich in dieser Diskussion ist weiterhin das im Januar 1999 in unserem Auftrag erstellte und finanzierte Gutachten. Darin geht es um den Zusammenhang des Planfeststellungsverfahrens für Schönefeld und des Schließungsverfahrens für den Flughafen Tegel.

### **Zur Sicherung unserer Weiterarbeit sind wir auch auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen!**

Im Jahr 2000 gab es noch 307 Spendeneingänge mit einem Durchschnitt von 50,65 DM .

Im Jahr 2001 konnten wir nur noch 261 Eingänge verzeichnen. Allerdings stieg der Spendendurchschnitt auf 52,43 DM.

Das macht deutlich: Wer unsere Arbeit noch finanziell unterstützt, der gibt trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage sogar mehr Geld.

Wir haben aber durch Wegzug oder Gründe, die uns nicht mitgeteilt wurden, ca. 15 Prozent unserer Spender verloren.

Es liegt in unser aller Interesse, diese Entwicklung zu stoppen und neue Spenderinnen und Spender zu gewinnen.

**Überlegen Sie doch bitte, ob Sie unsere Arbeit durch eine Spende unterstützen oder auch Freunde, Nachbarn, Verwandte oder Arbeitskolleginnen bzw. Kollegen als finanzielle Unterstützer unserer Arbeit gewinnen können. Wir freuen uns dabei auch schon über Eingänge von 5 oder 10 Euro pro Jahr.**

Auch im Jahr 2002 benötigen wir ca. 8.000 Euro, um die laufenden Kosten zu decken und Rücklagen für die drei offenen Gerichtsverfahren (Dachziegelklage, Nachtflugklage, Klage gegen die Baugenehmigung für den Ausbau des Flughafens Tegel) zu bilden.

Aktuell mussten wir das defekte Faxgerät sowie den Kopierer ersetzen. Dies hat Kosten von 500 Euro verursacht.

**Wir hoffen darauf, dass der Spendenfluss als Grundlage unserer Arbeit weiter erhalten bleibt und wieder anschwillt.**

Selbstverständlich erhalten alle unsere Spenderinnen und Spender regelmäßig mindestens zweimal im Jahr unseren Rundbrief und natürlich gibt es auch eine Jahresabrechnung, der Sie entnehmen können, wo Ihr Geld geblieben ist.

Wichtig ist vielleicht noch der Hinweis, dass alle aktiven Mitstreiterinnen und Mitstreiter diese Arbeit ehrenamtlich in der Freizeit erledigen - zum Teil schon im 15ten Jahr.

### **Bürgerinitiative gegen das Luftkreuz kritisiert Senator Gregor Gysi als „Speerspitze im Kampf gegen Schönefeld“?**

Reinickendorf. Vor einigen Tagen hat Wirtschaftssenator Gregor Gysi (PDS) bei einem Forum in Schulzendorf ausgeführt, dass er zwar einen Großflughafen wolle, Schönefeld aber nicht als den richtigen Standort dafür ansieht. Das hat die Reinickendorfer Bürgerinitiative (BI) gegen das Luftkreuz zum Anlass genommen, sich mit einem offenen Brief an den frisch gebackenen Wirtschaftssenator zu wenden (siehe homepage).

In dem steht unter anderem, dass Gregor Gysi nach Ansicht der BI in der Erbfolge von Ex-Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) steht der ebenfalls über das erhoffte Scheitern der Planungen für den Ersatzflughafen Schönefeld darauf hin gearbeitet habe, dass nicht Sperenberg kommt, sondern die städtischen Airports Tegel und Tempelhof bleiben. „Wir haben doch unsere Erfahrungen, was ähnliche Szenarien in anderen Städten

angeht“ sagt Johannes Hauenstein von der BI dazu unter Hinweis auf Entwicklungen in Hamburg. Er befürchtet, dass ein Scheitern von Schönefeld auf lange Sicht bedeutet, dass die Berliner auf Tegel und Tempelhof sitzen bleiben wie die Hamburger auf Fuhlsbüttel. „Für mich ist es nicht akzeptabel, dass Gysi hier die Politik der Anti-Schönefeld-BI mitmacht. Ich erwarte von ihm als Wirtschaftssenator und Regierungsvertreter, dass er ein schlüssiges Konzept erarbeitet, das die Zukunft der Flughäfen in Berlin-Brandenburg beschreibt“ sagte Hauenstein. Für ihn sei Gysis Auftritt in Schulzendorf, gemessen an dem, was man von ihm erwarten müsste, hochgradig unprofessionell. So blieben 850.000 Berlinerinnen und Berliner auf den negativen Auswirkungen der Flughäfen Tegel und Tempelhof sitzen, Gysi hatte bei dem Forum gesagt, dass in Bezug auf Schönefeld „fast alles falsch gemacht wurde, was falsch zu machen ist“ und das Planfeststellungsverfahren für weiterhin offen erklärt.

Ag

**Berliner Abendblatt 27.02.2002**

im Juni 2002

---

**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