



**Für Nachtflugverbot
und gegen ein
internat. Drehkreuz!**



Inhalt

vorab	2
In eigener Sache	3
"Dumm gelaufen"	3
Zur Entlassung der Planer	4
Jobmotor - BER	5
Nachtflugverbot in Tegel	5
Schallschutz	6
Wie laut ist es übrigens wo anders?	7
Dritte Landebahn für München	7
Gerichte und Klagen	7
Transparenz in der trüben Brandenburger Politik	8
Nachtflug in der EU	8
Neues von einer anderen Lärmfront	9
Und wer noch nicht genug gelesen hat	9



vorab

der Flughafen ist nicht eröffnet, von einem Jobwunder redet im Moment niemand mehr und uns steht ein weiterer Sommer ohne Tiefflüge bevor. Bei vielen Bürgern, die sich seit Veröffentlichung der abknickenden Flugrouten im September 2010 in Bürgerinitiativen und auf Veranstaltungen engagieren, ist eine gewisse Müdigkeit eingetreten. Über den Gartenzaun ist zu hören, "ach, so wie die Flugzeuge jetzt fliegen, kann man damit leben."

Die Ruhe trägt!

Der Flughafen wird irgendwann eröffnet, die Lüge geht weiter und die Flugzeuge, die dann hier fliegen, werden s e h r laut sein.

Auf metafly (<http://metafly.info/metafly.html>) können Sie die Flugbewegung eines jeden Flugzeuges in Echtzeit genau verfolgen. Hören Sie hin, schauen Sie nach, wo und wie hoch das Flugzeug gerade ist und stellen Sie sich dann vor, dass in wenigen Wochen die Flugzeuge im Abstand von wenigen Minuten nur halb so hoch über Ihrem Kopf sein werden. Trotz aller Pleiten und Pannen des Flughafens, die jetzt endlich offen diskutiert werden, hat sich an dieser Aussicht noch nichts geändert.

Bitte bleiben Sie munter! Wir müssen durch- und zusammenhalten!

In den nächsten Monaten müssen wir uns auf das Volksbegehren konzentrieren. Die Flughafen-Politiker schwächeln derzeit sehr deutlich. Die Umfragewerte sinken und sie müssen offene Kritik einstecken. Politischer Druck von unten durch ein erfolgreiches Volksbegehren kann heute viel bewegen. München hat es uns mit der Ablehnung der dritten Start- und Landebahn gerade vorgemacht!

Über den Ablauf des Volksbegehrens und die Regeln hatten wir Sie vor kurzem informiert.

Brandenburg: <http://www.nachtflugverbot-ber.de>

Berlin: <http://www.nachtflugverbot-berlin.de>).

Die Inhouse Demo jeden Freitag wird in den Sommerferien ausgesetzt.

Am 13. August geht es wieder weiter.

Wenn Sie weitere Fragen haben, schreiben Sie uns!



In eigener Sache

Es hat zwar eine Weile gedauert, aber seit Anfang Juni sind wir nun endlich als gemeinnütziger Verein eingetragen!

Wie Sie wissen, wollen die Gemeinden Wildau und Königs Wusterhausen gemeinsam gegen die Flugroute 5 klagen. (Vielen Dank an die Nebenkläger, die sich auf unsere Nachfrage im letzten Newsletter gemeldet haben!) Rechtsanwalt Herr Boermann arbeitet derzeit an der Klagebegründung. Am 26.06.2012 findet eine Bürgerversammlung der Stadt Königs Wusterhausen statt, bei der er u.a. über den Stand des Klageverfahrens berichten wird. Deshalb ganz wichtig:

Bürgerversammlung zum Thema "Flugrouten"

**Dienstag, 26.06.2012, 18:00 Uhr, Saal der Stadtverwaltung Haus II
Karl-Marx-Straße 23, Königs Wusterhausen**

Wir hatten nicht zuletzt dank Ihrer Spenden jedem Abgeordneten im Land Brandenburg eine Infomappe zum BB-Modell geschickt. Im Ergebnis sind wir nun eingeladen worden, das Modell im Rahmen einer eigenen Veranstaltung bei den Abgeordneten vorzustellen. Wann das genau sein wird, wissen wir noch nicht. Sie sehen - Wir bleiben dran!

"Dumm gelaufen"

sagte Wowereit, als er auf seinem Hoffest am Roten Rathaus auf den Flughafen angesprochen wurde. Angesichts der Millionen Steuergelder, die durch die Unfähigkeit der Flughafenerbauer und des Aufsichtsrates verplempert werden, zieht einem diese Unverschämtheit glatt die Schuhe aus!

Wie "dumm" ist es denn aber nun gelaufen?

Die Höhe der Mehrkosten ist derzeit schwer abzuschätzen. Zahlen von 1 Mrd. Euro und mehr gehen durch die Presse, ohne näher belegt zu sein. Die Fluggesellschaften Air Berlin und Lufthansa, die Deutsche Bahn und viele andere lassen derzeit ihre Forderungen errechnen. Die größten Posten sind darüber hinaus die Gehälter der 5.000 Arbeiter, die weiter an der Vollendung arbeiten.

Hinzu kommen erhebliche Einnahmeausfälle. Die Flughafengesellschaft muss auf höhere Start- und Landegebühren sowie Mieteinnahmen von 150 Geschäften des BER verzichten. Zu den Kosten für die Verschiebung kommen noch die für Fehlkalkulationen. Wie zum Beispiel am Terminal. Statt der ursprünglich veranschlagten 630 Millionen Euro soll es nun 1,22 Milliarden Euro kosten.

Dabei hat die Flughafengesellschaft inzwischen offiziell eingeräumt, dass sie von den Problemen am Hauptstadtflughafen BER lange wusste. Der zuständige Bereichsleiter Joachim Korkhaus sagte im Innenausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses, die massiven Probleme mit der Brandschutzanlage seien seit Ende 2011 bekannt gewesen. Die Planer hätten spätestens Weihnachten gewusst, dass die Anlage nicht rechtzeitig vollautomatisch funktioniert.

Die Politik in Berlin und im Bund hat sich nach Presseberichten darauf eingestellt, dass für den BER mal eben 300 bis 500 Millionen Euro nachgeschossen werden. Steuergelder sind ja stets vorhanden!



Aber ganz so einfach ist das Ganze vielleicht doch nicht:

Die Lage im Berliner und Brandenburger Haushalt ist angespannt und die Geberländer im Süden blicken schon länger mit Argwohn auf die Berliner Großmannssucht. Der Länderfinanzausgleich, der Berlin ein recht entspanntes Verhältnis zur eigenen Verschuldung von rund 60 Mrd. Euro gestattet, ist nicht unangreifbar. Mit erfolgversprechenden Klagen dagegen wurde schon aus geringerem Anlass gedroht. Abgesehen davon müssen weitere Finanzspritzen für den Flughafen von der EU-Kommission absegnet werden. Diese hatte die öffentlichen 100-Prozent-Bürgschaften für das 2,4-Milliarden-Projekt, die den Löwenanteil der 3,3 Milliarden-Finanzierung ausmachten, im Jahr 2009 genehmigt. Mittlerweile sind der Kredit und das zur Verfügung stehende Geld für den Airport bis auf knapp 100 Millionen Euro ausgegeben, verplant oder gebunden.

Die EU kann aus Wettbewerbsgründen eine Finanzspritze aus Steuergeldern untersagen.

Angesichts der angespannten Situation vieler Europäischer Fluggesellschaften, die ein weiteres konkurrierendes Drehkreuz sicherlich nicht herbeisehnen, könnten sich da Probleme ergeben. Falls auch die Banken zu weiteren Krediten "Nein" sagen, wäre der Flughafen pleite.

Das wäre dann in der Tat "dumm gelaufen".

Zur Entlassung der Planer

Nein nicht der Gärtner war's - die Architekten und Planer waren schuld am Desaster! Kurz nach der verpatzten Eröffnung wurden die Architekten "gefeuert"- hieß es in der Presse. Die Flughafengesellschaft selbst hielt sich etwas bedeckter und sprach von einem "Ende der Zusammenarbeit". Ist damit gemeint, dass die Planergruppe fristlos gekündigt wurde und Hausverbot auf der Baustelle hat? Oder, dass man die Vertragsauflösung im Rahmen einer gütlichen Einigung anstrebt? Eine fristlose Kündigung so ganz ohne Abmahnung ist juristisch jedenfalls eine recht hohe Hürde. Das ganze sieht sehr nach einem Schnellschuss einer schlecht beratenen Flughafengesellschaft aus, die von eigenen Versäumnissen ablenken will. Die betroffenen Architekten, die normalerweise weltweit erfolgsverwöhnt sind, wurden noch dazu über die Presse informiert und damit in ziemlich übler Weise vorgeführt. Sie werden sich gegen den Vorwurf schlechter Arbeit mit Sicherheit qualifiziert wehren, schon weil sie nicht am Ende für das Desaster bezahlen wollen.

Die Tatsache, dass die Flughafengesellschaft noch immer die notwendigen Planungsunterlagen für die Baufortsetzung nicht an die Firmen Bosch und Siemens übergeben konnte und diese deshalb vor einer erneuten Verzögerung warnen, dürfte damit zusammenhängen. Es ist davon auszugehen, dass die Flughafengesellschaft viel Geld aufwenden wird, um sich aus diesem Schlammassel freizukaufen oder das Ganze endet wieder in einem aufwändigen Gerichtsverfahren. Mit dem Architektenbüro GMP hat sich die Flughafengesellschaft jedenfalls keinen leichten Gegner ausgesucht.

Der Berliner Architekten- und Ingenieur-Verein (AIV) ist dazu der Meinung, dass nun wieder die Bauschaffenden und die Planer für eine Blamage haften sollen, zu deren Ursache sie nur wenig bis gar nicht beigetragen haben.

Da fällt uns gleich der Aufsichtsrat ein, der sich nach einem Zeitungsbericht in diesem Jahr gerade einmal und zwar am 20. April getroffen hat. 2011 hat der Aufsichtsrat unter Vorsitz von Herrn Wowereit gerademal an vier Terminen die



Fortschritte beim Bau beraten. Die Tagungen dauerten insgesamt 18 Stunden und 30 Minuten. Bei dieser Art der "Aufsicht" dürften die Herren wirklich wenig von den Problemen mitbekommen haben.

Das Bauernopfer Körtgen hat unter der Entlassung kurz vor Auslaufen seines Vertrages übrigens nicht allzu schwer zu leiden. Er soll nach Presseberichten eine Abfindung von 180.000 Euro bekommen. Wowereit wollte dies weder bestätigen noch dementieren. Dass er ohne Abfindung gehen musste, ist aber aus rechtlichen Gründen sehr unwahrscheinlich.

Jobmotor - BER

Wie wir alle wissen, soll uns der Flughafen, so das Versprechen unserer Landesväter, viele (schöne) neue Arbeitsplätze bringen. Weil die Arbeitslosenquote im Speckgürtel von Berlin sowieso sehr niedrig ist, lässt das nur wenige Fluglärmgegner jubeln - selbst wenn es stimmen würde. Aber es stimmt eben nicht.

Der Leiter des Jobcenters Dahme Spreewald, Wolf- Rüdiger Kuhn, gab in einem Interview mit der MAZ an, dass der "Jobmotor" gerade mal 700 neue Jobs am Flughafen produziert hat (von denen ja nun keiner anfangen kann) und es sich bei den restlichen rund 19.000 Arbeitsverhältnissen um reine Verlegungen handelt. Größtenteils werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am neuen Willy-Brandt-Flughafen von Tegel beziehungsweise Schönefeld-Alt umgesetzt (meist zu schlechteren Bedingungen). Einen neuen Job fanden am BER etwa 700 Frauen und Männer vor allem in der Gastronomie, im Verkauf und im Sicherheitsbereich.

Nachtflugverbot in Tegel

Wie Sie vielleicht in der Presse gelesen haben, gibt es inzwischen erste gemeinsame Demonstrationen der Tegeler Fluglärmgegner und den Schönefeld-Gegnern. Die großen Fluggesellschaften wollen ihr für den BER konzipiertes Expansionsprogramm nun in Tegel realisieren und möchten deshalb auch nach Ende der Betriebszeit fliegen. Dabei würde die reguläre Betriebszeit von 6 bis 23 Uhr in Tegel sogar ausreichen, um alle geplanten Flüge abwickeln zu können (so der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland). Doch die Lufthansa und Air Berlin wollen auch außerhalb der Betriebszeit fliegen, um mehr „Luft“ im Flugplan zu haben. Eine juristische Auseinandersetzung könnte folgen, wie die Tegeler Fluglärmgegner angekündigt haben. Wahrscheinlich hofft der Senat, dass ein Klageverfahren länger dauert als die Inbetriebnahme von Schönefeld.

In unserer Region spüren wir die Auswirkungen von Tegel teilweise schon sehr heftig. Vielen von Ihnen werden die häufig sehr tief fliegenden Maschinen aufgefallen sein. Es gibt die Möglichkeit der Beschwerde mit folgendem Formular <http://www.flughafen-beratungszentrum.de/pdf/fbz/Fluglaermbeschwerde.pdf>

Es ist zwar davon auszugehen, dass die Beschwerde zurückgewiesen wird, aber vielleicht kann man so ein wenig Druck ausüben.

Ist Ihnen eigentlich aufgefallen, dass die Tegeler Anwohner eine Stunde mehr Schlaf haben als wir bekommen sollen und das bei bestehendem Schallschutz?



**Für Nachtflugverbot
und gegen ein
internat. Drehkreuz!**



Schallschutz

Nach einem Eilbeschluss des Obergerverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (OVG) ist das bisherige Lärmschutzprogramm der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) rechtswidrig. Es muss gestoppt und wiederholt werden, weil es die Anwohner nicht ausreichend schützt. Der Grund: Die bewilligten Lärmschutzmaßnahmen für 14 000 Wohnungen sind zu gering dimensioniert und verstoßen gegen den geltenden Planfeststellungsbeschluss. Wenn die Flughafengesellschaft sich an den Beschluss des OVG hält, kämen auf den Flughafen Zusatzkosten für den Schallschutz von 250 Millionen bis 297 Millionen Euro zu, die im bisherigen 3 Milliarden-Budget des BER ebenso wenig eingeplant sind wie Folgekosten der Terminverschiebung.

Wird die Flughafengesellschaft nunmehr aufgeregt die Hände an die Hosennaht nehmen oder werden die Herren Wowereit und Platzeck anfangen, ihrer Verantwortung gegenüber den lärmgeplagten Anwohnern wahrzunehmen?

Auch wenn man nie den Glauben an das Gute verlieren sollte, ist dies aus verschiedenen Gründen eher unwahrscheinlich:

Das Urteil ist eine klare Ansage an die Politik und es verpflichtet das Infrastrukturministerium Brandenburgs, die geltenden Lärmschutzaufgaben beim Flughafen durchzusetzen. Leider ist das Gericht aber dem Antrag der Kläger nicht gefolgt, die Inbetriebnahme des BER zu verschieben, bis der höhere Lärmschutzstandard umgesetzt ist. Die Konsequenz aus einer Nichtbefolgung des Beschlusses wäre also für die Flughafengesellschaft "nur", dass die betroffenen Bürger erfolgreich auf Umsetzung des Schallschutzes klagen können. Das muss aber jeder Betroffene mit dem entsprechenden Kostenrisiko für sich allein übernehmen und es gibt in diesem Fall keine Sammelklagen. Der BVBB hat inzwischen bereits eine Musterklage eingereicht. Die Kosten von 297 Millionen Euro entstehen also nur, wenn die Betroffenen darum kämpfen und für die (erheblichen) Verfahrenskosten in Vorkasse gehen. Außerdem würden die Gerichte eine solche Klagewelle erst in Jahren bewältigen.

Die Flughafengesellschaft wird die Verfahren, in denen sie bei ihrem kruden Verständnis vom Schallschutz bleibt, sicher verlieren. Aber sie gewinnt eines: Zeit. In dieser Zeit muss sie das Geld, das sie dafür nicht hat auch nicht ausgeben. Außerdem wird sie hoffen, dass der Planänderungsantrag auf Abschwächung des Schallschutzes beim MIL erfolgreich durchgeht.

Das Land Berlin und das Bundesverkehrsministerium haben deshalb nach der Gerichtsentscheidung gleich auf den von den Gesellschaftern unterstützten „Klarstellungsantrag“ der Flughafengesellschaft verwiesen. Obwohl sich die Landesregierung in Brandenburg ja erst deutlich dagegen ausgesprochen hatte, erklärte Verkehrsminister Jörg Vogelsänger inzwischen, dass der Antrag nicht abgelehnt werde. Vielmehr werde ein neues Planfeststellungsverfahren für den Großflughafen in Schönefeld (Landkreis Dahme-Spreewald) aufgelegt.



Es ist also leider nicht zu erwarten, dass die Flughafengesellschaft beim Schallschutz von sich aus zur Vernunft kommt oder die Politik sie dazu veranlasst geschweige denn zwingt. Das Gericht hat zwar eine Regel aufgestellt, aber die Konsequenzen der Nichtbefolgung dürften für den Flughafen im Moment weniger schlimm sein, als für den Schallschutz in den Bereich einer Zahlungsunfähigkeit zu rutschen.

Desto weniger Klagen desto weniger Geld muss für den Schallschutz ausgegeben werden, so dass mögliche Kalkül der Flughafengesellschaft.

Wie laut ist es übrigens wo anders?

Bei den Flughäfen München und Zürich darf der Innenraumpegel (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer und Küchen) bei geschlossenen Fenstern niemals 55 dB(a) überschreiten, beim Flughafen von Wien sind es 53 dB(a). Wie gut also, dass der BER der "modernste Flughafen Europas" ist und 6 Überflüge über 55 dB(a) durchsetzen möchte!

Dritte Landebahn für München

Sensation in München: Die dritte Startbahn am Flughafen Franz Josef Strauß kann nicht wie geplant gebaut werden. Bei einem Bürgerentscheid in der Landeshauptstadt stimmte die Mehrheit der Wähler am Sonntag gegen das umstrittene Milliardenprojekt. Nach der Auszählung von 287 der insgesamt 320 Stimmbezirke stimmten knapp 55 Prozent der Münchner gegen das Projekt. Die Befürworter kamen dagegen bis dahin lediglich auf gut 45 Prozent. Und das obwohl betroffenen Bürger in den Landkreisen rund um den Flughafen gar nicht mit abstimmen durften!

Gerichte und Klagen

Am 08.06.2012 hat der NABU Brandenburg in Zusammenarbeit mit der BI Rangsdorf eine Klage gegen die Flugroute über Rangsdorf eingereicht. Hauptargument für die Klage ist, dass nach europäischem Recht das BAF verpflichtet gewesen wäre, eine Verträglichkeitsuntersuchung durchzuführen. Dies ist aber unterlassen worden.

Am 03. und 04.07.2012 werden in Leipzig vor dem BVerwG die Klagen von Kleinmachnow und anderen Gemeinden gegen den Planfeststellungsbeschluss verhandelt. Wir hatten vor einiger Zeit darüber berichtet. Hauptargument der Klagen ist, dass die Bürger wegen der angekündigten Geradeaus-Route nicht am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden sind. Bei der derzeitigen Betroffenheit durch die abknickenden Routen hätten sie aber beteiligt werden müssen. Ziel der Klage ist die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise die Rückkehr zum Geradeausflug.



Transparenz in der trüben Brandenburger Politik

Wie wir berichtet haben, hat sich die BI Kleinmachnow in Vorbereitung der eben genannten Klage Akteneinsicht in die Planungsunterlagen der Flughafengesellschaft beantragt und hat inzwischen auch etwas gefunden.

Da die ganze Geschichte für die Flughafengesellschaft dermaßen peinlich und beschämend ist, wollen wir Ihnen das nochmal genauer beschreiben:

Die BI hatte Akteneinsicht beantragt, was abgelehnt wurde. Daraufhin hat die BI die FBB verklagt. Im Verfahren hatte die FBB argumentiert, die Akten könnten wegen der Betriebsgeheimnisse nicht herausgegeben werden. Das OVG hat das anders gesehen und die FBB zur Herausgabe verurteilt.

Als die BI vor der Tür stand, hieß es dann plötzlich, es sind gar keine Akten mehr da und niemand habe Zeit zum Suchen. Das war zu frech, also stellte die FBB nach eigenen Angaben 20 Mitarbeiter ab - zum Akten suchen. Die haben leider nichts gefunden.

Als der FBB auf Antrag der BI Kleinmachnow dann ein Zwangsgeld von 10.000 Euro angedroht worden ist, tauchten doch noch Akten auf. Dazu wurden Vertreter der Bürgerinitiative Kleinmachnow sechs Stunden vor Fristablauf nach Schönefeld bestellt.

Und wie wir Ihnen ja schon berichtet hatten, war in den Akten auch etwas zu finden. Der Pressesprecher des Flughafens Kunkel sagte inzwischen, das Ganze hätte keinen Neuigkeitswert. Das ist so aber nicht ganz richtig.

Wir wussten ja bereits, dass der ehemalige Chef der Planungsgesellschaft Götz Herberg um ein Beibehalten der Geradeausrouten gebeten hatte. Aber es macht schon einen Unterschied, wenn die gesamte Führung der Planungsgesellschaft den Beschluss fasst, auf die unabhängige, behördenähnliche DFS einzuwirken, den Bürgerinnen und Bürgern Lügen zu erzählen. Das ist mehr als der Brief eines heute alten Mannes.

Wer würde bei dieser Geschichte vermuten, dass wir in einem modernen Rechtsstaat leben?

Nachtflug in der EU

Wir hatten schon berichtet, dass die EU beabsichtigt, die völlige Nachtflugfreigabe per Verordnung durchzusetzen. Damit würden Nachtflugverbote und auch das Leipziger Urteil zu Makulatur, weil EU-Recht übergeordnetes Recht darstellt.

Mit der E-Mail vom 14.06.2012 haben wir Sie schon darüber informiert und Ihnen einen Musterbrief dazugelegt.

Bitte protestieren Sie über den nachstehenden Link www.kein-nachtflug.eu



Neues von einer anderen Lärmfront

Unter www.mein-ecologic-projekt.de finden Sie einen sehr interessanten Vorschlag zum Thema Autobahnlärm. Voten Sie bis zum 30.06.2012!

Und wer noch nicht genug gelesen hat

"Das Desaster fängt erst richtig an" von Jürgen Schwenkenbecher
www.berliner-zeitung.de

unter nachfolgendem Link können wir alle mal herzlich lachen.

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-satire-das-wird-schon/6704098.html>

und vielleicht noch interessant:

auf der 27.Berliner Sommer-Uni 27.08.-02.09. in der TU Berlin gibt es einen Tag, den 30.08., der sich speziell mit Lärm und menschlichem Empfinden beschäftigt.
Zwei Seminare behandeln speziell den Fluglärm.