



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



Inhalt

In eigener Sache.....	2
Berliner Volksbegehren	2
Nachtflüge in Tegel	3
Neuigkeiten von der Klagefront.....	3
Dritte Start- und Landebahn	4
Wirtschaftsnews	5
Air Berlin macht alle nervös	5
BER-Untersuchungsausschuss	5
Schwarz sehen für Herrn Schwarz	6
Zum Schluss	6
Zum Vormerken	6



Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

vor einigen Tagen haben Sie wie viele andere Bürger in unserer Region Flyer zum Brandenburger Volksbegehren für ein Nachtflugverbot und zum Thema der Gesundheitsgefahren durch nächtlichen Fluglärm in Ihren Briefkästen gefunden.

Falls Sie es bisher noch nicht geschafft haben - **Stimmen Sie ab!** Erinnern Sie auch Ihre Freunde und Bekannten daran.

Sie können dazu auch per E-Mail oder Fax Briefwahlunterlagen bei den Gemeinden anfordern. Auf unserer Internetseite finden Sie alle wichtigen Informationen.

Im Bereich Königs Wusterhausen sind seit einigen Wochen Vereinsmitglieder auf markanten Plätzen mit Listen unterwegs, auf denen Sie Briefwahlunterlagen anfordern können. Wir werden diese Aktionen ausweiten und können dazu auf die Hilfe der Berliner Bürgerinitiativen zählen.

In Wildau gibt es ca. 8.000, in Königs Wusterhausen ca. 28.000 Wahlberechtigte. Bisher haben erst ca. 3.600 davon abgestimmt. Wir werden eine der am stärksten von Fluglärm betroffenen Regionen sein. Wenn wir unsere Mitbürger daran erinnern, sollte ein Vielfaches der bisherigen Stimmen zusammenkommen.

Wenn das Brandenburger Volksbegehren Erfolg hat, wird der Druck auf die Politik groß genug sein, um etwas zu erreichen. Der Flughafen liegt allein auf Brandenburger Gebiet. Wenn die Brandenburger Politik es will, kann sie ein Nachtflugverbot ohne die Mitwirkung des Bundes und Berlins durchsetzen.

In eigener Sache

Sie werden sich vielleicht gefragt haben, was aus der Klage der Gemeinden Wildau und Königs Wusterhausen geworden ist. Am 8.10.2012 wurde die Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin Brandenburg eingereicht. Ein Schwerpunkt der Klagebegründung liegt in der unzureichenden Prüfung von Alternativen zur Routenführung, die weniger belastend für die Bevölkerung sind.

Da weitere Klagen gegen die Flugrouten des BER anhängig sind und das Gericht auch noch Schallschutzfragen zu entscheiden hat, wird sich das Verfahren wohl eine Weile hinziehen. Wir werden Sie auf dem Laufenden halten.

Im November ist in Königs Wusterhausen eine Bürgerversammlung geplant, die auch zu diesem Thema Informationen geben wird.

Berliner Volksbegehren

Leider ist das Berliner Volksbegehren für ein Nachtflugverbot gescheitert. Gesammelt wurden zwar mehr als 162.000 Unterschriften, aber leider sind 173.233 gültige Unterschriften nicht zusammengekommen. Stimmberechtigt waren mehr als 2,47 Millionen Bürger.

Natürlich waren die Lärmgegner enttäuscht, es nicht geschafft zu haben, obwohl die Anstrengungen enorm waren. Bedenken muss man aber, dass sich die Bürger von den tatsächlichen Auswirkungen des Lärms bisher kein richtiges Bild machen können, solange nicht geflogen wird.

Der amtlichen Auswertung der Landesabstimmungsleitung zufolge wurden die meisten Stimmen in Treptow-Köpenick abgegeben. Es folgten die Bezirke Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg. Die wenigsten Stimmen erhielten die



Nachtfluggegner aus Reinickendorf, das zurzeit noch besonders von Starts und Landungen am Flughafen Tegel betroffen ist.

Die Debatte hat die Brandenburger SPD immerhin schon ein wenig aus ihrer beseelten Ruhe geschüttelt. Die Ortsverbände der vom Fluglärm betroffenen Kommunen Werder, Michendorf, Kleinmachnow, Schulzendorf, Schwielowsee, Teltow und Blankenfelde-Mahlow haben sich Ende September auf einem Parteitag in Luckenwalde mit Forderungen gegen Nachtflüge innerhalb der Partei zwar nicht durchsetzen können. Aber immerhin sagen die Ortsverbände nicht mehr zu allem, was ihre Spitze diktiert "ja und Amen".

Nachtflüge in Tegel

Falls Sie jemanden treffen, der meint, mit den Nachtflügen wird es schon nicht so schlimm, können Sie vielleicht mit folgenden Zahlen aufwarten:

In Tegel gab es in der Zeit von Juni bis August 2012 nach Betriebsschluss um 23 Uhr: 165 Ausnahmegenehmigungen, 69 genehmigte Verspätungen und 192 Post, Rettungs- und Regierungsflüge.

Beim BER mit einem weit höheren Flugaufkommen werden diese Zahlen eher noch höher liegen.

Neuigkeiten von der Klagefront

Die Gemeinde Schönefeld, die den Flughafen beherbergt, klagt vor dem Oberverwaltungsgericht gegen die Flugrouten. **„Bei der Festlegung der Startrouten sind massive Verfahrensfehler zu unserem Nachteil begangen worden“, sagt Bürgermeister Udo Haase. Insbesondere die Kiekebuscher, über deren Ort die sogenannte Hoffmann-Kurve verläuft, seien in das Verfahren nicht einbezogen worden.** Ob ein Gerichtsurteil zu einem anderen Routen-Konzept führe, ist fraglich. „Doch die Betroffenen“, so Haase, „sollten wenigstens Gelegenheit erhalten, ihre Sorgen vorzutragen.“ **Mittenwalde, das ähnliche Vorbehalte gegen die südliche Startkurve hegt, hat auf Rat von Anwälten auf eine Klage verzichtet.**

Ebenso wie der BvBB hat der VUV (Verein zur Förderung der Verträglichkeit des Verkehrs e.V.) wegen des unzureichenden Schallschutzes Klage vor der OVG erhoben. Die Entscheidung des OVG vom 15.06.2012, über die wir ja ausführlich berichtet hatten, bezog sich auf einen Eilantrag des VUV. Die Entscheidung war eine im einstweiligen Rechtsschutzverfahren. Dort wird eine vorläufige Entscheidung getroffen, für die der Sachverhalt nicht so ausführlich aufgeklärt wird, wie bei einem Hauptsacheverfahren. Die Hauptsache wird derzeit weiter betrieben. Dem VUV geht es in diesem Hauptsacheverfahren jetzt vorrangig darum, zumindest den nächtlichen Flugbetrieb zu stoppen, bis der planfestgestellte Schallschutz gewährleistet ist.

Wenn Sie die Klage durch eine Spende unterstützen wollen, können Sie Ihren Unterstützungsbeitrag auf das Konto von Gegenlärm e.V. mit entsprechenden Verwendungszweck oder auf das Konto des VUV überweisen: VUV, Konto 364 100 9030, Bankleitzahl 160 500 00, MBS Potsdam Kennwort: "Spende"

weitere Informationen finden Sie unter www.vuv-verein.de



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



Dritte Start- und Landebahn

Immer wieder wird das Thema einer dritten oder sogar vierten Start- und Landebahn diskutiert. Der Flughafen selbst wird von manchen bereits jetzt als zu klein bezeichnet. Die Politik hat sich dazu in Brandenburg und Berlin unterschiedlich geäußert. Wowereit hatte - als er sich noch etwas dynamischer zum Thema Flughafen äußern durfte - die klare Absicht, weiter zu bauen, wenn der Bedarf es erfordert. Die Brandenburger SPD hat sich zwar eher ablehnend geäußert, aber keinen gesetzlich verbindlichen Riegel vorgeschoben. Herr Platzeck hat lediglich gesagt, er könne sich das nicht vorstellen. Um seine Phantasie eines blühenden Flughafenumfeldes anzuregen, war er nun gemeinsam mit dem Brandenburger Wirtschaftsminister in Wien, dessen Flughafen ja gerade zu einem bedeutenden internationalen Drehkreuz ausgebaut wird. In einem Reisebericht auf der Brandenburger SPD Seite schwärmt unser MP nun von dem schönen und bedeutenden Flughafen und der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung des Umfeldes. "Wien-Schwechat macht vor, was wir mit unserem neuen Flughafen in Schönefeld auch erreichen wollen: ein wichtiges Drehkreuz für eine ganze Region zu werden."

Überlegungen, wie man mit weiter steigenden Fluggastzahlen umgehen müsse, gibt es in der Flughafengesellschaft tatsächlich, und sie sind auch nicht geheim. Dazu gehören Pläne für den Bau eines zweiten Terminals, wenn einmal die jetzt errechnete Kapazitätsgrenze von 25 Millionen Passagieren pro Jahr deutlich überschritten wird. Nahe dran ist man schon jetzt wegen des Zuwachses bei den Billigfliegern. Die vorhandenen beiden Startbahnen am BER reichen nach Ansicht der Flughafengesellschaft bis zu einer Passagierzahl von 45 Millionen aus.

Für den Fall, dass sich die Vorstellungskraft von Herrn Platzeck nun doch in Richtung einer dritten Bahn erweitert haben sollte, wollen wir uns das mal genauer anschauen. Der Tagesspiegel hat die Eigentumsverhältnisse der Startbahn relevanten Grundstücke mal genauer untersucht:

Die Flughafengesellschaft müsste über Grundstücke im Einzugsbereich der Gemeinden oder Ortsteile Tollkrug, Rotberg, Kiekebusch, Selchow, Groß Kienitz und Klein Kienitz verfügen. Ergebnis: Westlich des Flughafens, vor allem auf der Gemarkung Selchow, gehören etwa 240 000 Quadratmeter Boden den Berliner Stadtgütern. Diese Eigentumsverhältnisse sind aber nicht neueren Datums, die Stadtgüter kauften also nicht unter der Hand dazu, sondern sie sind historisch gewachsen und bestehen seit vielen Jahrzehnten, seit der Vorkriegszeit.

Südöstlich des Flughafens sind zwei größere Flurstücke im Besitz des Bundes. Auf ihnen liegen Entwässerungskanäle für die anliegenden feuchten Grundstücke am Flughafenrand. Dazwischen, auf der Gemarkung Rotberg, sind 32 Grundstücke in privater Hand. Ohne diese Flächen kann keine dritte Startbahn gebaut werden. Die Gemeinde Rotberg müsste bei einer entsprechenden Erweiterung mit großer Wahrscheinlichkeit umgesiedelt werden. Immerhin: Fast die Hälfte der Grundflächen südlich des jetzigen Flughafens sind schon jetzt im Besitz der öffentlichen Hand.

<http://www.pnn.de/brandenburg-berlin/684667/>

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-ber-feldvermessung-fuer-eine-dritte-startbahn/7185154.html>



Wirtschaftsnews

Air Berlin macht alle nervös

Auf offenen Druck seines Großaktionärs aus Abu Dhabi hat sich Air Berlin zu einer Partnerschaft mit Air France durchgerungen. Auch ein neues Sparprogramm ist in Planung. Die Verschuldung der Gesellschaft hat griechische Dimensionen, wie wir bereits im letzten Newsletter berichteten.

Das Ganze ist aber nicht nur ein Problem von Air Berlin. Deren bedrohte Existenz steht für ein gutes Drittel des Flugaufkommens in der Hauptstadt und die Fluggesellschaft ist wichtigster Kunde der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Der neue Flughafen BER ist schließlich nach den Bedürfnissen von Air Berlin gebaut worden. Der unabhängige Parallelverkehr ist deren Wunsch, weil ein internationales Drehkreuz mit viel Umsteigeverkehr, so wie in München und Frankfurt entstehen soll. Air Berlin soll am BER die Rolle übernehmen, die die Lufthansa in Frankfurt und München spielt. Wenn Air Berlin das nicht kann, wackelt auch die Kalkulation für den Betrieb des BER. Die Fluglinie ist als größter und wichtigster Gebührenzahler fest eingeplant.

BER-Untersuchungsausschuss

Alle wollen jetzt scheinbar aufklären, was falsch gelaufen ist beim Bau des Flughafens BER. Differenzen gab es zunächst über den Wunsch der Grünen und der Piraten, die Frage der Standortentscheidung von 1996 mit in die Prüfungen einzubeziehen. Die Fraktion der CDU wollte das vermeiden, auch wenn das ganze Dilemma dort beginnt. Als Zeugen werden nun auch Brandenburgs Ex-Ministerpräsident Manfred Stolpe, Ex-Verkehrsminister Matthias Wissmann und der frühere Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen gehört. Alle fast 90 Beweisanträge wurden beschlossen. Anderthalb Stunden wurde aber allein schon über Regularien diskutiert. Bezeichnender Weise war die Berliner Regierungskoalition dagegen, dass immer ein Vertreter des Rechnungshofes bei den Sitzungen dabei sein darf. Spannend dürfte auf alle Fälle der Umgang mit den vielen Unterlagen sein, die Senatskanzlei, Flughafengesellschaft, Beratungsfirmen oder Planer voraussichtlich als vertraulich deklarieren werden.

Wer sich den Fragenkatalog mal anschauen möchte:

[Fragenkatalog der Opposition zum BER-Untersuchungsausschuss \(pdf\)](#)



Schwarz sehen für Herrn Schwarz

Die Bild Zeitung verbindet mit seinem Gesicht das BER-Chaos. Die Bundes FDP hat weitere Finanzhilfen für den Flughafen von personellen Konsequenzen abhängig gemacht und dabei unverhohlen auf Herrn Schwarz geschaut. **Doch bisher ist nichts passiert.**

Jetzt berichten die Medien, Herr Schwarz hätte den Flughafen-Aufsichtsrat getäuscht und Schadensersatzansprüche gegen ihn sollen geprüft werden. Wie kommt's?

Nach Medienberichten erhielt Schwarz bereits im März 2012 fachlich fundierte Warnungen, „dass der geplante Eröffnungstermin am 3. Juni 2012 unter operativen Gesichtspunkten nicht mehr zu halten ist“. Die Unternehmensberatung McKinsey und Experten vom Flughafen München, die den Probetrieb für Berlin koordinierten, teilte am 14. März 2012, dass kein zielführender Probetrieb durchgeführt worden sei, weil Fertigstellungen beim Bau nicht eingehalten wurden. „Wir müssen darauf hinweisen, dass diese Entscheidung vom Flughafen München aus operativer Sicht nicht mitgetragen werden kann.“

Herr Schwarz als **Geschäftsführer informierte den Aufsichtsrat aber nicht.** Im April gab es einen weiteren Brief der Unternehmensberatung „Allen beteiligten Parteien ist bewusst, dass der Probetrieb aufgrund projektexterner Umstände massiv hinter der ursprünglichen Planung zurückliegt und dieser Rückstand nicht mehr aufzuholen ist. Es bestehen also weiterhin erhebliche und – aufgrund des sehr eingeschränkten Probetriebs – teilweise noch unvorhersehbare Inbetriebnahmerisiken.“ Der Bund als Anteilseigner will die Vorwürfe nun im Aufsichtsrat klären. Die Sonderkommission im Bundesverkehrsministerium hat empfohlen Haftungs-Ansprüche klären zu lassen.

Zum Schluss

Die neueste Sendung von BBB TV ist ab sofort online.

Die Themen:

- 120 Jahre Schuldendienst für Berlin auch durch BER
- Wortmeldung von Rainer Genilke, verkehrspolitischer Sprecher CDU Brandenburg
- Fluglärmgebühren: BER zieht laute Flugzeuge magisch an
- Nachgehakt: MIL kennt Lilienthalpark Problem nicht

Sie finden die Sendung wie immer bei www.bbbtv.de und bei YouTube:

<http://youtu.be/Xlo7AUUIJYI>

Zum Vormerken

Am 24.11.2012 findet eine bundesweite Großdemonstration gegen Fluglärm statt.