

Dr.- Ing. Günter Briese

Tel.: 030 / 675 97 28 Mobil: 0173 / 644 76 03

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der
BÜRGER-INITIATIVE NOIWEHR Anlieger BER Ost-West-Altions-Gemeinschaft

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Bundesministerium der Justiz
Frau Bundesministerin
Dr. Sabine Leutheusser-Schnarrenberger
persönlich

Mohrenstraße 37
10117 Berlin

Selbstständiger Konstrukteur (1953-73), Bauleitplaner (1994)
Ing. für entwicklungsbegleitende Standardis./ Normung (1973-91)
Verantwortl. Co-Autor zweier Studien zur Substitution von Metall
durch Plast in der gesamten Volkswirtschaft (1969-70, FuE-Planung,
Vereinheitlichungs-Planung; Kosten-Nutzen-Analyse)
Autor wiss. Arbeiten zur Wirtschaftsprüfung (1990),
Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und
Wirtschafts- und Arbeitsmarktabstimmung mit steuer- und finanz-
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)
Akad.-Dozent für Mathematik, Physik und techn. Fächer (1957-64).
Beauftragter des Landesozialamtes Cottbus für Lehr- und Vortragstätigkeit
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);
DMB-Rechenbeceuer und Bearbeiter jurist. Grundsatfragen (1990-96)

Offener Brief

Mein Schreiben vom 29.03.; 12.04. und 15.05.2012

Eichwalde, den 6. Juni 2012

Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom 13. und 25.04.2012

Ihr Zeichen 7450 II - 12447/2012

(Tarifbeauftragte Petra Milde)

Durchsetzung grundgesetzlicher Bürgerrechte beim BER-Projekt
i. Vbdg. mit der Erklärung aller BER-Rechtsakte als von Anfang an nichtig
wegen schwerwiegenden Verstoßes gegen höherrangiges Recht in Form des
ICAO Doc. 9184, Airport Planning Manual

Sehr geehrte Frau Ministerin,

aufgrund des Schreibens i.A. von Herrn Minister Vogelsänger,
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Bran-
denburg; vom 1. Juni 2012 (A n l. 1) wende ich mich hiermit
nochmals an Sie mit der Bitte um Verdeutlichung der Rechtslage
gegenüber den verantwortlichen Amtsträgern in Bund und Ländern:

- Mein Schreiben vom 5. Mai 2012 an Herrn Minister Vogelsänger (A n l. 2) liegt bei.
Wie Sie werden sehen können, erfolgte keine dezidierte Stellungnahme des Ministers auf mein
Schreiben. Es wird vielmehr lakonisch die Meinung vertreten, alle relevanten internationalen
und nationalen Regelwerke seien beachtet worden, und im Übrigen wird nur auf den Planfeststel-
lungsbeschluß nebst Änderungen und Ergänzungen hierzu verwiesen.
Beide Aussagen sind gemäß Ihnen übergebener Beweisführung juristisch nicht mehr tragend.
- Ergänzend zu meinen bisherigen Ausführungen verweise ich diesbezüglich auf Annex 14 zum
Chicago-Abkommen der Internationalen Zivilluftfahrts-Organisation (ICAO), Volume I,
Abschn. 1.1.3., Topography of the aerodrome site, its approaches and surroundings (A n l. 3),
worin auf das Ihnen bereits mehrfach genannte Airport Planning Manual verwiesen wird. Dies un-
terstreicht die Bedeutung des ICAO Doc. 9184 als international sicherheitstechnisch rechtset-
zende Planungsgrundlage für den Zivilluftverkehr.
- Zu meinem Schreiben vom 15. Mai 2012 möchte ich noch folgende Hinweise geben:
 - .. Auf Seite 4, Anstrich 2,
 - .. 4. Zeile muß es heißen "22 Uhr bis 6 Uhr" (statt "24 Uhr bis 6 Uhr),
 - .. 5. Zeile muß es heißen "23 Uhr bis 22 Uhr" (statt "23 Uhr bis 24 Uhr");*
 - .. 6. Zeile muß beginnen mit "als für" (statt "für") - sorry!

*) jeweils von Beginn bzw. Ende der Nachtruhe gem. BVerwG-Urteil
bis Beginn bzw. Ende der Nachtruhezeit gem. internationaler Definition

- . Ausführlichere Hinweise siehe Anl. 4,
 - .. "Fakten und Ziele zur Verschlechterung des BER-Schallschutz-Niveaus entgegen wissenschaftlichen Erkenntnissen" vom 30.Mai 2012 sowie die dazugehörige
 - .. bildliche Darstellung vom 30.Mai 2012 (in der Korrig. Fassung vom 1.Juni 2012).
- Aufgrund der aktuellen Eskalation der Situation durch die bisherige weitreichende Untätigkeit der Politik bei der Problemlösung, ersichtlich aus den Anl. 5 bis 9, gehe ich davon aus, daß sich ein weiteres Herantreten an Sie, sehr geehrte Frau Ministerin, zukünftig erübrigen dürfte, weil ich vermute, daß sich bei weiteren Versuchen der Politik, die Probleme "auszusitzen", der Schwerpunkt der Problembearbeitung in Richtung Staatsanwaltschaft bzw. EU-Behörden verlagern dürfte, zumal neben dem BVBB bereits auch andre Organisationen, z.B. der VDGN, Anzeige erstatteten.

Aktuelle MAZ-Beiträge lassen erwarten, daß das Täuschen der Bürger, Aussitzen der Probleme widersprüchliches und rechtswidriges Verhalten von Amts wegen und eine weitere Verschlechterung der Lebensbedingungen der Bürger durch geplantes weiteres Absenken des Schutzniveaus, Realitätsverlust, "Beruhigungsspritzen" für die Bürger und Verbreitung von unangebrachtem Optimismus parallel über die Presse betrieben werden, um das Feld der BER-Kritiker zu spalten.
Durch ein neues Planfeststellungsverfahren sollen neben BER-Kostensparnissen zu Lasten der solidarisch getragenen Gesundheitskosten auch Kräfte von Bürgern und Kommunen sowie deren Finanzen weiterhin strapaziert werden, in der Hoffnung, daß diese irgendwann erschöpft die Segel streichen.
Aber es kann auch anders kommen: Die Kritiker formieren sich inzwischen schon über Landesgrenzen hinweg und haben in der verantwortungsbewußten Ärzteschaft nun neue Mitstreiter für Gesundheit, Recht und Ordnung gefunden!
Die Doppelmoral der Exekutive aber wird schon selbst in bisher vielfach regierungsfreundlicher Presse (u.a. in Anl. 11) unzweideutig benannt - aber es ist nicht nur Doppelmoral, sondern zugleich Rechtsbruch!
- Daß bei solchem Verhalten der Politik betroffene Bürger und Kommunen nun alle nur möglichen potentiellen "Lösungen" der Politik im Hinterkopf haben und sich bemühen, für jeden nur denkbaren Fall möglichst viel für die BER-Anlieger zu erreichen, ist verständlich.

Es ist aber an der Zeit, daß sich die Parlamente in Bund und Ländern endlich tiefgründiger als bisher der Problematik widmen und der Exekutive klare Grenzen setzen!
- Bedenken und Forderungen der Bürgerinitiativen im Hinblick auf Gesundheitsgefahren sind in der gegenseitigen Situation nur allzu begründet:

Die Entschließung des 115.Deutschen Ärztetages vom 22.bis 25.Mai 2012 zum Fluglärm hat dies mit konkreten Forderungen an die Politik sehr eindrucksvoll belegt, auch zu Schadstoffimmissionen (Anl. 10).
- Damit erscheint das BER-Projekt gleichermaßen aus rechtlichen, naturwissenschaftlichen, sozialen und den damit verbundenen finanziellen Gründen in der gegenwärtig geplanten Form rechtskonform in einem demokratischen Rechtsstaat als nicht mehr verwirklichtbar.

Ihrer Antwort sehe ich mit großem Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen


- i.A. Dr.G.Briese -

Anlagen gem. Anlagenverzeichnis

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

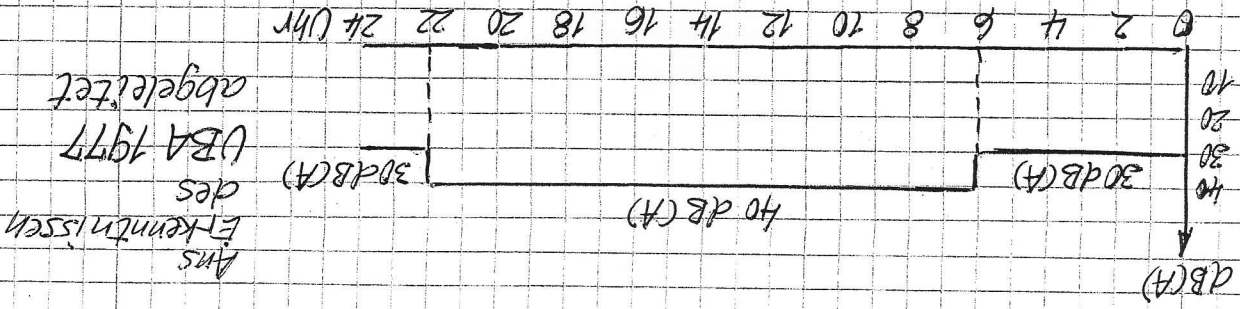
Anlagenverzeichnis

zum Schreiben vom 6.Juni 2012 an Frau Bundesjustizministerin Dr.S.Leutheusser-Schnarrenberger

- Anl. 1: Schreiben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 1.Juni 2012
- Anl. 2: Schreiben an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 5.Mai 2012
- Anl. 3: International Standards and Recommended Practices, Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Aerodromes, Volume 1. Aerodrome Design and Operations; Auszug aus vorgeh. Dokument zu Abschn.1 mit dem relevanten Unterabschn.1.1.3., Topography of the aerodrome site, its approaches, and surroundings
- Anl. 4: Hinweise zum Schreiben vom 15.Mai 2012 an Frau Bundesjustizministerin Dr.Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Seite 4, 2.Anstrich einschl. bildlicher Darstellung hierzu vom 30.Mai 2012 (in der korrigierten Fassung vom 1.Juni 2012) "Fakten und Ziele zur Verschlechterung des BER-Schallschutz-Niveaus entgegen wissenschaftlichen Erkenntnissen"
- Anl. 5: Gutachten: Schallschutzmaßnahmen am BER hätten vor Eröffnung fertig sein müssen, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG / PRESSEDIENST / PM44 / Potsdam 14.03. 2012
- Anl. 6: BVBB reicht Musterklage gegen MLL wegen Nichtumsetzung von Schallschutzauflagen ein, BVBB-Presseinfo vom 31.Mai 2012
- Anl. 7: BVBB fordert von Wowereit und Platzeck Garantieerklärung wegen drohender Insolvenz, BVBB-Presseinfo vom 29.Mai 2012
- Anl. 8: Anwalt Hellriegel: Planfeststellungsbeschuß für den BBI ist rechtswidrig, EICHWALDER NACHRICHTEN vom 29.Februar 2012 (mit Bezug auf BVerwG-Urteil Senat 4A, 1001.04 vom 16.März 2006 (siehe auch mein bisheriger Schriftverkehr an BMDJ)
- Anl. 9: BVBB: Landesregierung von Brandenburg erfüllt Verdacht auf organisierte Kriminalität vom 31.Mai 2012, BVBB-Presseinfo vom 1.Juni 2012
- Anl.10: Bundesärztekammer, 115.Deutscher Arztetag 2012 (22.5.-25.5.2012), Beschluß Fluglärm (nach einer E-Mail vom 3.Juni 2012)
- Anl.11: Pressebeitrag von Torsten Gellner über das fragwürdige politische Vorgehen beim Schallschutz: "Die Doppelmoralisten", MAZ 7.Juni 2012 S.2

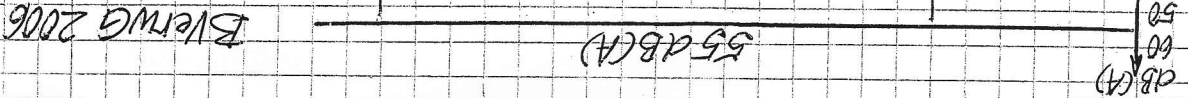
Korrig. Fassung: Titel zu Anl.4 ergänzt

in Innenräumen bei geschlossenem Fenster zum BTR:



Wünschenswerte Spitzenlärmpegel in Auswertung der Gruß-
 "Was sie schon immer über Lärmratz wissen wollten",
 Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Aug. 1977

Bild 1



Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 16.3.2006,
 BVerwG 5 AA 1001,04 und BVerwG 44 1075,04

Bild 2

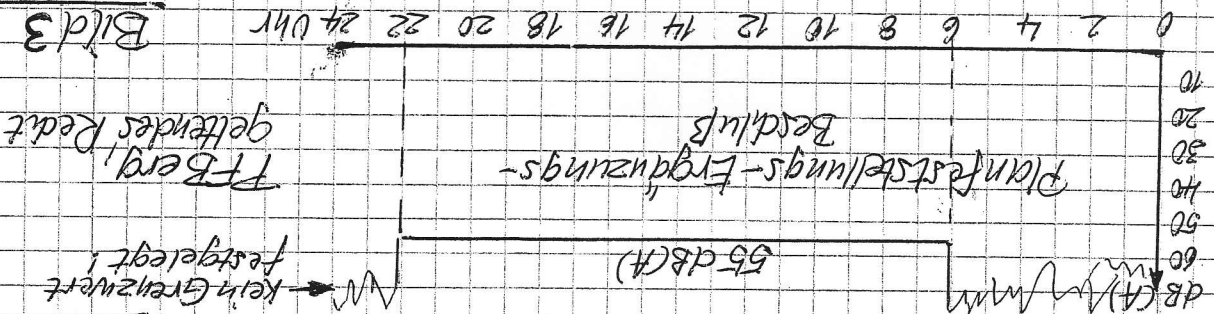
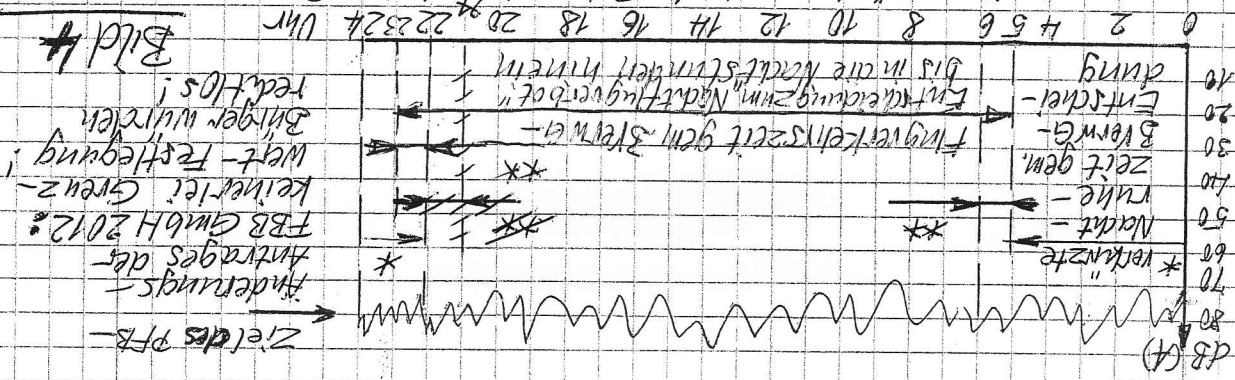


Bild 3



**) Eventuelle Begründung für den FB-Gruß-Antrag?

Die FB-Gruß spricht nämlich, statt von "Nacht-Randzeiten",
 stets von "Tag-Randzeiten", um den Begriff "Nacht" zu vermeiden -
 aber Brgs ist z.z. noch das Schutzniveau höher als nachts!

Fakten und Ziele zur Verschlechterung des BTR-Schallschutzes
 Niveaus entgegen wiss. Erkenntnissen 30. März 2012

Kornfeldt 1. Juni 2012

**International Standards
and Recommended Practices**



Annex 14
to the Convention on
International Civil Aviation

Aerodromes

Volume I
Aerodrome Design and Operations

This edition incorporates all amendments adopted by the Council prior to 28 February 2004 and supersedes, on 25 November 2004, all previous editions of Annex 14, Volume I.

For information regarding the applicability of Standards and Recommended Practices, see Chapter 1,1.2 and Foreword.

Fourth Edition
July 2004

International Civil Aviation Organization

ATTACHMENT A. GUIDANCE MATERIAL SUPPLEMENTARY TO ANNEX 14, VOLUME I

1. Number, siting and orientation of runways

Siting and orientation of runways

1.1 Many factors should be taken into account in the determination of the siting and orientation of runways. Without attempting to provide an exhaustive list of these factors nor an analysis of their effects, it appears useful to indicate those which most frequently require study. These factors may be classified under four headings:

1.1.1 *Type of operation.* Attention should be paid in particular to whether the aerodrome is to be used in all meteorological conditions or only in visual meteorological conditions, and whether it is intended for use by day and night, or only by day.

1.1.2 *Climatological conditions.* A study of the wind distribution should be made to determine the usability factor. In this regard, the following comments should be taken into account:

- a) Wind statistics used for the calculation of the usability factor are normally available in ranges of speed and direction, and the accuracy of the results obtained depends, to a large extent, on the assumed distribution of observations within these ranges. In the absence of any sure information as to the true distribution, it is usual to assume a uniform distribution since, in relation to the most favourable runway orientations, this generally results in a slightly conservative for the usability factor.
- b) The maximum mean cross-wind components given in Chapter 3, 3.1.3 refer to normal circumstances. There are some factors which may require that a reduction of those maximum values be taken into account at a particular aerodrome. These include:
 - 1) the wide variations which may exist, in handling characteristics and maximum permissible cross-wind components, among diverse types of aeroplanes (including future types) within each of the three groups given in 3.1.3;
 - 2) prevalence and nature of gusts;
 - 3) prevalence and nature of turbulence;
 - 4) the availability of a secondary runway;
 - 5) the width of runways;

6) the runway surface conditions — water, snow and ice on the runway materially reduce the allowable cross-wind component; and

7) the strength of the wind associated with the limiting cross-wind component.

A study should also be made of the occurrence of poor visibility and/or low cloud base. Account should be taken of their frequency as well as the accompanying wind direction and speed.

1.1.3 *Topography of the aerodrome site, its approaches, and surroundings,* particularly:

- a) compliance with the obstacle limitation surfaces;
- b) current and future land use. The orientation and layout should be selected so as to protect as far as possible the particularly sensitive areas such as residential, school and hospital zones from the discomfort caused by aircraft noise. Detailed information on this topic is provided in the *Airport Planning Manual, Part 2*, and in *Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management (Doc 9829)*;
- c) current and future runway lengths to be provided;
- d) construction costs; and
- e) possibility of installing suitable non-visual and visual aids for approach-to-land.

1.1.4 *Air traffic in the vicinity of the aerodrome,* particularly:

- a) proximity of other aerodromes or ATS routes;
- b) traffic density; and
- c) air traffic control and missed approach procedures.

Number of runways in each direction

1.2 The number of runways to be provided in each direction depends on the number of aircraft movements to be catered to.

2. Clearways and stopways

2.1 The decision to provide a stopway and/or a clearway as an alternative to an increased length of runway will depend on the physical characteristics of the area beyond the runway

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der
BÜRGER-INITIATIVE **NOIWEHR Anlieger BER** Ost-West-Aktions-Gemeinschaft
c./o. Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde Tel.: (030)6759728, Handy: 0173.6447603
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Fakten und Ziele zur Verschlechterung des BER-Schallschutz-Niveaus
entgegen wissenschaftlichen Erkenntnissen

Hinweise zum Schreiben vom 15.Mai 2012
an Frau Bundesjustizministerin Dr.Sabine Leutheusser-Schnarrenberger,
Seite 4, 2.Anstrich, vom 30.Mai 2012 in der geänderten Fassung vom 1.Juni 2012

.....
Der vorgeh. Anstrich gibt die sehr komplexe Problematik des FBB-GmbH-Änderungsantrages zum BER-
Planfeststellungsbeschluß nicht umfassend genug wider.
Deshalb sollen die anliegenden grafischen Darstellungen gem. Folgeseiten Bilder 1 bis 4 sowie ein
Auszug aus einem Werk, dessen Herausgeber das Umweltbundesamt war, die Forderungen gem. Bild 1
nach bereits seit langem bekannten Stand belegen.

Wenn bereits 1997 wissenschaftlich erwiesen war, daß **nachts Innenraumpegel über 30 dB(A) schlaf-
störend wirken** und 2006 trotzdem gerichtlich ein **Grenzwert von 55 dB(A) festgeschrieben** wurde,
dann bedeutet dies schon in etwa eine **Ver-200-fachung** der auf den Schläfer einwirkenden **Lärm-
leistung in Watt (W)**. Der Entfall von Schallschutzmaßnahmen unter Starttrouten in Flughafennähe
wie Schulzendorf, Eichwalde oder Blankenfelde-Mahlow, bedeutet bei 35 dB(A) Schalldämmmaß, daß
sich dieser Wert noch einmal vertausendfacht, so daß etwa der **200.000-fache Wert, wie nach Er-
kenntnissen von 1997 grenzwertig, auf die BER-Anlieger einwirken soll**. Da aber teilweise 90 dB(A)
und mehr erwartet werden, erfolgt bei 90 dB(A) sogar eine Steigerung **bis zum 800.000-fache Wert!**
Demgegenüber sollen die Bürger doch immer lärmempfindlicher werden, und das Burn-Out-Syndrom
nimmt zu! Wie paßt das zusammen? Und solch hohe Spitzenlärmpegel sollen nun gemäß FBB-GmbH-Ände-
rungsantrag zum PFB auch noch tags auf die Anlieger einwirken! Diese Werte schockieren, sind aber
zutreffend wegen des logarithmischen Maßstabes der Lärmpegel. Eine solche Zumutung der FBB GmbH
ist unglaublich menschenverachtend und muß bezüglich einer Realisierung mit allen Mitteln verhin-
dert werden.

Eine weitere Verletzung von EU-Bestimmungen soll in der Verschlechterung der Trinkwasserqualität
für Berlin und Umgebung erfolgen durch Schadstoffeintrag in die Wasserschutzgebiete (Seen und
Landgebiete) über Verbrennungsrückstände des Luftverkehrs sowie Kerosin. Aber eine solche Ver-
schlechterung der Trinkwasserqualität trotz natürlicher und industriell-wassertechnischer Filte-
rung muß natürlich eine noch viel größere Verschlechterung der ungefilterten Atemluft bedeuten,
besonders in den dem Flughafen noch weit näheren Wohngebieten unter Flugrouten!

Sofern nicht nur gegen das ICAO Doc.9184, sondern auch noch gegen Trinkwasserqualitäts-Normen
der EU verstoßen wurde bzw. werden soll und dann für die FBB GmbH zum BER wegen ausufernder
Kosten für Bauleistungen, Schadenersatzleistungen und Schallschutzmaßnahmen (lt. VDGM Verfünf-
fachung auf ca. 750.000.000,00 EURO) bei der EU die Erhöhung staatlicher Zuschüsse hierfür bean-
tragt werden muß, wie der Presse zu entnehmen, dann dürfte diese Genehmigung für ein Projekt,
welches in so vielfältiger Weise EU-Recht verletzt, wohl völlig illusorisch sein.

Dies dürfte das Ende der bisherigen Wunschträume von Politikern sowie von Angstträumen von BER-
Anliegern bedeuten! Aus Kostengründen käme höchstens noch ein BER-Funktionssplitting Schönefeld-
Sperenberg infrage unter Privatisierung des Vorhabens einschließlich bisheriger BER-Bauten in
Schönefeld oder aber ein privat finanzierter Großflughafen in Sperenberg o.ä. unter Verkauf der
Immobilien der BER GmbH in Schönefeld.


- Der Verfasser -

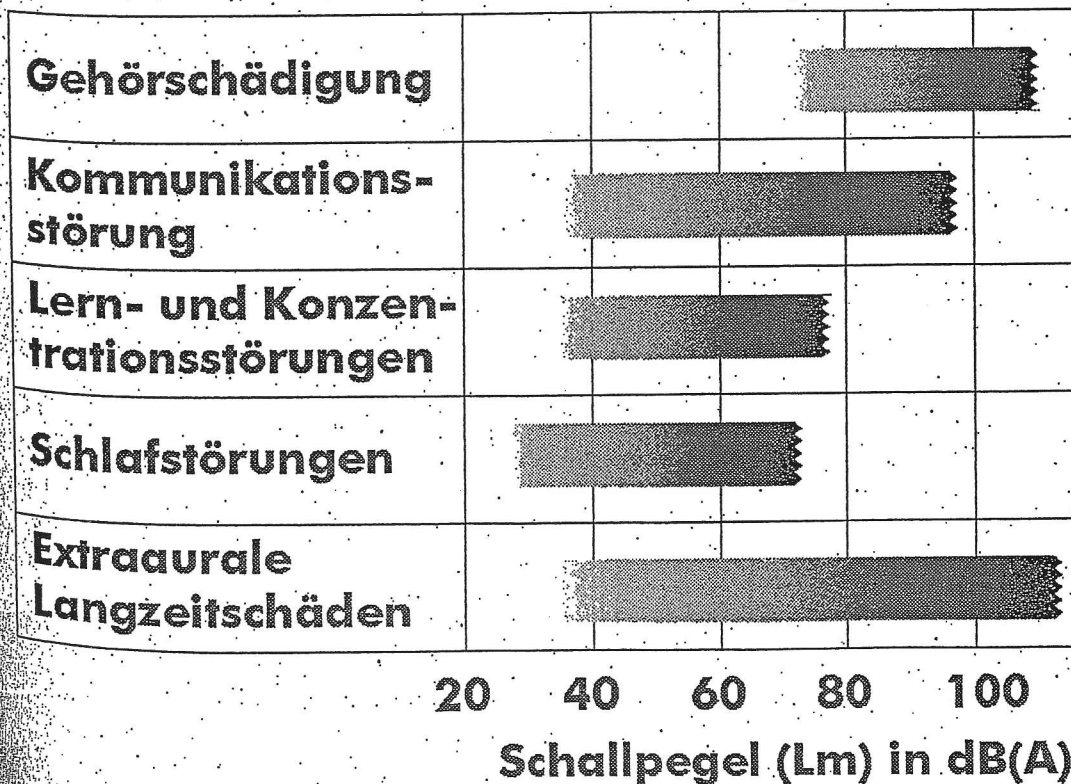
Bebauungspläne müssen die Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung sowie die Vorgaben aus Lärminderungsplänen nach § 47a BImSchG bei der Abwägung berücksichtigen.

→ **Bauleitplanung, Bürgerbeteiligung, Orientierungswerte, Planfeststellungsverfahren, Verkehrslärmschutzverordnung**

Belästigung

B. ist die unerwünschte Beeinflussung menschlichen Erlebens und Verhaltens. Sie tritt z.B. auf bei Störungen der Kommunikation, der Arbeit, der Erholung und des Schlafes durch Lärm und führt zu Minderungen des körperlichen und seelischen Wohlbefindens.

Das Ausmaß der Belästigung hängt neben den meßbaren akustischen Größen wie u.a. Schalldruck und Frequenzspektrum auch von einer Vielzahl weiterer Faktoren, wie Einstellung zur



Belästigung durch Lärm in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1994.

Quelle: Institut für Praxisorientierte Sozialforschung, Mannheim 1994.

Gutachten: Schallschutzmaßnahmen am BER hätten vor Eröffnung fertig sein müssen

Mittwoch, den 14. März 2012 um 16:30 Uhr

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG / PRESSEDIENST / PM 44 /

Potsdam, 14.3.12

Gutachten: Schallschutzmaßnahmen am BER hätten vor Eröffnung fertig sein müssen

Ein von der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beauftragtes Gutachten des Parlamentarischen Beratungsdienstes kommt zu dem Schluss, dass innerhalb der festgelegten Lärmschutzzonen alle Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme des neuen Flughafens BER am 3. Juni hätten fertig gestellt werden müssen. Dies widerspricht der bisher vom Verkehrsministerium vertretenden Auffassung, wonach zur Eröffnung nur dort Lärmschutzmaßnahmen zwingend notwendig seien, wo der jeweilige Lärmschutzgrenzwert überschritten wird. „Da bislang nur knapp 7 Prozent der beantragten Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt sind, muss das Verkehrsministerium nun die Reißleine ziehen und dafür Sorge tragen, dass bis zum Einbau aller Lärmschutzmaßnahmen zumindest nicht zwischen 22 und 6 Uhr geflogen werden darf“, sagte der umweltpolitische Sprecher der Fraktion MICHAEL JUNGCLAUS zu dem Gutachten.

Die bündnisgrüne Landtagsfraktion hatte das Gutachten zu der Frage erarbeiten lassen, wann Schallschutzmaßnahmen am Flughafen BER umgesetzt sein müssen. Es kommt zum Ergebnis, dass die maßgeblichen Vorgaben in den Behördenentscheidungen (Planfeststellungsbeschluss/Planergänzungsbeschlusses) und den hierzu vorliegenden Gerichtsurteilen enthalten sind. Nach deren Auslegung in Anlehnung an vorhandene Urteile des Bundesverfassungsgerichtes sind die baulichen Lärmschutzmaßnahmen für Grundstücke innerhalb der festgesetzten Lärmschutzzonen im Grundsatz bis zur Inbetriebnahme der neuen Südbahn am 3. Juni 2012 durch den Vorhabensträger herzustellen, sofern eine rechtzeitige Antragstellung erfolgte.

MICHAEL JUNGCLAUS sagte: „Das Gutachten untermauert unsere bisherige Forderung nach einer rechtzeitigen Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen bis zur Inbetriebnahme des Flughafens. Die Flughafengesellschaft und das Verkehrsministerium versuchen den Mangel an deutlichen Aussagen in den Genehmigungsunterlagen als Schlupflöcher für die Aufweichung des Schallschutzes zu nutzen. Aussagen des Ministeriums, dass zur Eröffnung des Flughafens nur gegen den Lärm geschützt werden müsse, der zu diesem Zeitpunkt da sei, werden durch das Gutachten widerlegt.“

Auch reiche es nicht, wenn der Flughafen die Kostenerstattungsvereinbarungen rechtzeitig versende. Der Flughafen steht als Vorhabensträger in der Pflicht, für eine Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen vor Eröffnung des Flughafens zu sorgen. Da von 15.535 vorliegenden Anträgen bisher nur in 1081 Wohneinheiten Schallschutzmaßnahmen umgesetzt wurden, scheint eine Verwirklichung aller Maßnahmen bis zur Eröffnung des Flughafens nicht mehr machbar.

Deshalb müsse das Verkehrsministerium als Genehmigungsbehörde jetzt im Sinne der Bürgerinnen und Bürger handeln und zumindest dafür sorgen, dass bis zur Herstellung aller Schallschutzmaßnahmen kein Nachtflug zwischen 22.00 und 6.00 Uhr statt finden darf. Nachts wirke sich der Fluglärm besonders gravierend aus.

Das Gutachten des Parlamentarischen Beratungsdienstes im Internet:

<http://gruenlink.de/7hy>

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fraktion im Brandenburger Landtag
Am Havelblick 8, 14473 Potsdam

Tobias Arbinger
Pressesprecher
Tel.: 0331 9661706
Fax.: 0331 9661702

presse@gruene-fraktion.brandenburg.de
www.gruene-fraktion.brandenburg.de

Aktualisiert (Mittwoch, den 14. März 2012 um 16:36 Uhr)

BVBB fordert Ministerium zum Handeln auf

Donnerstag, den 31. Mai 2012 um 06:28 Uhr



BVBB reicht Musterklage gegen MIL wegen Nichtumsetzung von Schallschutzauflagen ein

Der BVBB hat mittels ausgesuchter Musterkläger beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg eine Klage gegen das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg mit dem Ziel eingereicht, das Ministerium zur Umsetzung der Schallschutzauflagen gegen die Flughafengesellschaft zu verpflichten.

Hintergrund der Klage ist der zwischen den Anwohnern, dem MIL und der Flughafengesellschaft bestehende Streit über das im Planfeststellungsbeschluss festgelegte Tagschutzziel. Die Anwohner und das MIL sind dabei der Auffassung, dass entsprechend dem Wortlaut der Auflage durch Schutzmaßnahmen sicherzustellen ist, dass tagsüber innerhalb von Wohnräumen bei geschlossenen Fenstern der Wert von 55 dB(A) keinmal überschritten werden darf. Die Flughafengesellschaft hält hingegen eine sechsmalige Überschreitung eines solchen Maximalpegels für zulässig; eine Auffassung, die den klaren Aussagen des Bundesverwaltungsgerichts in den Urteilen vom 13. März 2004 (Az. Bundesverwaltungsgericht 4 A 1073/04 u. a.) widerspricht. Trotz entsprechender Anträge ist das Ministerium jedoch bislang nicht bereit die Flughafengesellschaft zur Umsetzung des verfügten Schutzziels zu verpflichten. Diese Weigerung muss umso mehr verwundern, da der wissenschaftliche Dienst des brandenburgischen Landtages ausdrücklich festgestellt hat, dass bei Nichtumsetzung der verfügten Schallschutzmaßnahmen das Ministerium notfalls im Wege der Verwaltungsvollstreckung gegen die Flughafengesellschaft vorgehen könnte.

Die Begründung des MIL, bis zum Jahre 2015 würde der angebotene Schallschutz in jedem Falle ausreichen, überzeugt den BVBB nicht. „Die Anwohner haben bereits jetzt Anspruch auf den Schallschutz bezogen auf das Prognosejahr. Die Anwohner müssen es keineswegs hinnehmen, dass zu einem späteren Zeitpunkt erneut Schallschutzmaßnahmen eingebaut werden müssen“, so der Pressesprecher des BVBB, Kristian-Peter Stange ausdrücklich. „Das Ministerium soll endlich Klarheit schaffen und die FBB notfalls im Wege des Verwaltungszwangs dazu anhalten, den verfügten Schallschutz rasch umzusetzen“, so Stange weiter.

Aufgrund des monatelangen Schweigens des Ministeriums ist nunmehr eine entsprechende Klage unabdingbar. Dabei ist die Klage durchaus als Reaktion auf den sog. „Klarstellungsantrag“ der Flughafengesellschaft zu verstehen, mittels dessen der Flughafen versucht, die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Maßnahmen des Tagschutzes deutlich zu reduzieren. In der Presse heißt es hierzu, dass die FBB dadurch Schutzmaßnahmen in Höhe einer Größenordnung von ca. 200 Mio. € zulasten der Anwohner einsparen will.

BVBB fordert von Wowereit und Platzeck Garantieerklärung wegen drohender BER-Insolvenz

Samstag, den 26. Mai 2012 um 12:47 Uhr



Bereits in seinen Presseinformationen vom 23. Januar und 21. Mai hatte der BVBB auf die Hintergründe des so genannten "Klarstellungsantrags" der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) hingewiesen, mit dem der durch Gerichtsurteil bereits Rechtskraft erlangte Schallschutzstandard drastisch reduziert werden soll. Denn genauso so schlampig wie bei Planung und Bau des Flughafens selbst wurde auch beim Schallschutz vorgegangen. Inzwischen drängt die in Brandenburg mitregierende Linke darauf, dass der Flughafen seinen Änderungsantrag zurückzieht. Damit drohen der FBB allein beim Schallschutz Mehrkosten von 297 Millionen Euro. Unter Berücksichtigung eines bereits gewährten Nachschlags von 17 Millionen verdreifachen sich damit die Kosten von ursprünglich 140 auf nun über 450 Millionen Euro. Unstrittig ist, dass die Kosten für das Flughafen-Projekt bereits aus dem Ruder gelaufen sind und die Eigentümer, die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund, Steuergelder in dreistelliger Millionenhöhe nachschießen müssen. Schon warnen die ersten Politiker vor einer Insolvenz der Flughafengesellschaft. Denn unter Berufung auf Auskünfte der EU und des Finanzminister von Brandenburg, Markov (Linke), können Länder und Bund nicht ohne vorherige Genehmigung der Wettbewerbshüter aus Brüssel weiteres Geld nachschießen. Sollten diese ihre Zustimmung verweigern und die Banken die Gewährung weiterer Kredite ablehnen, droht der Flughafengesellschaft die Pleite bzw. die Veräußerung an einen Dritten.

Der BVBB fordert vor dem Hintergrund einer möglichen Insolvenz oder Veräußerung der FBB die Abgabe einer Garantieerklärung der Länderchefs von Berlin und Brandenburg, mit der die Fertigstellung des Schallschutzes unabhängig vom Fortbestand der FBB sichergestellt werden soll.

BVBB-Vorstandsmitglied Dr. Philip Zeschmann erklärt dazu: "Das was der Bundeskanzlerin in der Finanzkrise mit der Abgabe einer Garantie zu den Konten der Bürger recht war, muss nun Wowereit und Platzeck billig sein, in dem sie in der BER-Krise die volle Umsetzung des Schallschutzprogramms unabhängig von einem möglichen Eigentümerwechsel garantieren".

Aktualisiert (Samstag, den 26. Mai 2012 um 13:03 Uhr)

Anwalt Hellriegel: Planfeststellungsbeschluss für den BBI ist rechtswidrig

Autos in Eichwalde geknackt – 20.000 Euro Schaden

Rollerfahrerin bei Verkehrsunfall schwer verletzt

Aufmerksame Zeugen vereitelten Fahrraddiebstahl

Zeuthen/Berlin (pm). Am vergangenen Freitag hatte das Bündnis Berlin Brandenburg gegen neue Flugrouten in das VKU-Forum in der Invalidenstraße (Berlin) zu einer Informationsveranstaltung mit dem Berliner Anwalt für Verwaltungsrecht Dr. Mathias Hellriegel geladen. Der Jurist vertritt Kläger aus Mahlow-Nord und Zeuthen, welche durch die am 6.9.2010 bekannt gewordene Änderung der Flugrouten überraschend von Fluglärm betroffen sind. Die Klagen werden von den Bürgerinitiativen in Potsdam, Lichtenrade und Zeuthen unterstützt und finanziert.

Das Interesse betroffener Bürger aus Berlin und Brandenburg am Stand der Klage sei groß, erklärte die Bürgerinitiative Zeuthen gegen Fluglärm in einer Pressemitteilung. Die 200 Sitzplätze des Vortragssaals seien bis auf wenige Plätze besetzt gewesen.

Die Klage richtet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Schönefeld von 2004 und das Infrastrukturministerium Brandenburg, das ihn verantwortet. Hellriegel verwies in seinem Vortrag eingangs auf den bereits bekannten Schriftwechsel aus dem Jahr 1998, der belegt, dass das brandenburgische Infrastrukturministerium, die Deutsche Flugsicherung und der Flughafen in Bezug auf die Flugrouten „bewusst täuschend“ zusammengearbeitet haben. Dieser Umstand durchbricht, so Hellriegel, die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Anders als vielfach in der Öffentlichkeit dargestellt, haben Flughafenplanung und Flugroutenplanung sehr wohl miteinander zu tun: Die Flugroutenprognosen bilden den Kern der Rechtfertigung der ganzen Flughafenplanung. Sie sind zudem seit 1999 die Basis einer bindenden Rechtsverordnung zu Siedlungs- und Höhenbeschränkungen in den umliegenden Gemeinden. Die Flughafenwohner und ihre Gemeinden haben sich bei ihren Entscheidungen auf die Planung des Flughafens verlassen, sie können jetzt Vertrauensschutz einfordern. Sogar Kanzlerin Angela Merkel und Verkehrsminister Peter Ramsauer haben sich wiederholt für den Vertrauensschutz am neuen Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) und damit für die Beibehaltung der alten Flugrouten ausgesprochen.

In ihrem Urteil zur Nachtflug-Klage vom 13. Oktober 2011 bestätigen die Richter, dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen musste, dass die DFS „nicht an den parallelen Abflugwegen festhalten, sondern divergierende Abflugwege planen würde (BVerwG 4 A 4001.10, Rn. 157).“ Für Hellriegel ist damit „in Stein gemeißelt“, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist. Dieser Fehler im Planfeststellungsbeschluss konnte vor Gericht zwar den Nachtflug nicht verhindern. Denn die Veränderungen, die sich durch die neuen Flugrouten ergeben, haben nach Ansicht des Gerichts keinen Einfluss darauf, ob nachts geflogen werden darf, oder nicht. Im Falle der Hellriegel-Klage geht es aber grundsätzlich um den Standort des Flughafens und ganz konkret um die Betroffenheit Einzelner, die sich mit einer Verlagerung der Flugrouten sehr wohl verändert.

Wird der Hauptantrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses abgelehnt, soll ein Hilfsantrag greifen: Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2006 ist ausgeführt, dass eine Änderung der Flugrouten zu einem (Teil-)Widerruf des genehmigten Flugregimes führen kann (BVerwG 4 A 1075.04, Rn. 356). Konkret kann dies bedeuten, so Hellriegel, dass der unabhängige Betrieb beider Bahnen untersagt, und damit eine Rückkehr zu den geraden Flugrouten ermöglicht werden kann.

Rechtsanwalt Hellriegel prüft für den Bürgerverein Leben in Zeuthen derzeit außerdem eine Klage gegen die Flugrouten. Die Festlegung der Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vom Januar dieses Jahres ist nach Ansicht Hellriegels schon allein deshalb angreifbar, weil der Vertrauensschutz in der Abwägung mit keinem Wort berücksichtigt worden ist.

Martin Henkel aus Zeuthen: „Wir erwarten mit Spannung die mündliche Verhandlung der Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht, die für den 3. oder den 4. Juli angesetzt ist. Sollte der Flughafen zum abhängigen Betrieb beider Bahnen gezwungen werden, hätte dies Auswirkungen, die weit über den Verlauf der Flugrouten hinausgehen. Dann wären auch die Drehkreuzphantasien der Flughafenplaner erledigt und der BER müsste so in Betrieb gehen, wie er geplant und genehmigt wurde: Als mittelgroßer Flughafen für den regionalen Bedarf von Berlin und Brandenburg.“

BVBB: Landesregierung von Brandenburg erfüllt Verdacht auf organisierte Kriminalität

Donnerstag, den 31. Mai 2012 um 17:03 Uhr



Nach der gestrigen Befragung von Platzek (SPD), Christoffers und Markov (beide Linke) im Hauptausschuss des Landtags von Brandenburg zum BER-Debakel und der heutigen Ankündigung des Verkehrsministers Vogelsänger (SPD), dass durch seine Behörde in diesem Jahr kein verbindliches Schutzniveau für die Umsetzung des Lärmschutzprogrammes am BER mehr festgelegt werde, stellt der Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) fest:

1. Die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (FBB) hat mit Beginn des Schallschutzprogramms in betrügerischer Absicht Eigentümer von Wohngrundstücken getäuscht, in dem sie abweichend vom Planfeststellungsbeschluss lediglich einen zu niedrig bemessenen Schutz gewährte.
2. Vertragsunternehmen, wie Ingenieurbüros, wurden offensichtlich genötigt, am Betrug aktiv mitzuwirken.
3. Der Aufsichtsrat, einschließlich seiner Mitglieder der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg, war über den Betrug informiert, hat ihn gebilligt und gefördert.
4. Der Betrug erfolgte allein in der Absicht, das zu knapp bemessene Budget für den Schallschutz von 140 Millionen Euro nicht zu überschreiten. Bei Einhaltung der Vorgaben der Genehmigung liegen dessen Mehrkosten bei 250 bis 297 Millionen Euro, die man den Betroffenen durch die dreiste Absenkung des Schutzniveaus vorenthalten will.
5. Die Potsdamer Aufsichtsbehörde war spätestens seit dem Mai 2011 über den Betrug informiert. Sie hat den Flughafen durch Unterlassung, wie der Erhebung eines Zwangsgeldes, in seinem Tun bestärkt. Beschwerden von Betroffenen wiegelte sie dagegen ab, in dem sie ihre Zuständigkeit bestritt.
6. Alle bereits umgesetzten Maßnahmen zum Schallschutz sowie Tausende von so genannten Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV) sind falsch. Den Eigentümern ist dadurch ein Schaden entstanden.
7. Nur Eigentümer, die die Klausel in der KEV, nach der sie auf weitere Ansprüche gegen den Flughafen verzichten, bisher nicht unterschrieben haben, können den rechtlich gebotenen Schallschutz vom Flughafen noch einfordern.

Nach Auffassung des BVBB belegen diese Fakten den Verdacht auf ein Zusammenwirken von Flughafen, Aufsichtsrat, Landesregierung und Aufsichtsbehörde, der alle Merkmale organisierter Kriminalität erfüllt.

Jahre nach dem Platzek das "Bündnis am Boden" ausrief, zeigt sich nun, was er damit meinte. Auch seine Worte nach der letzten Aufsichtsratssitzung, dass beim Lärmschutz „nun deutlich nachzuarbeiten ist“ können wohl nur so gewertet werden, dass die, die durch das Urteil des Bundesverwaltungsgericht am Boden liegen, nun auch noch mit Füßen getreten werden dürfen.

Aktualisiert (Donnerstag, den 31. Mai 2012 um 22:58 Uhr)

Bundesärztekammer, 115. Deutscher Ärztetag 2012 (22.5. - 25.5.2012), Beschluss
Fluglärm

Auf Antrag von Herrn Dr. Lenhard und Herrn Dr. Peters (Drucksache VI - 81) fasst der 115.
Deutsche Ärztetag folgende EntschlieÙung:

EntschlieÙung:

Der 115. Deutsche Ärztetag 2012 fordert den Bundesrat, die Bundesregierung und die Landesregierungen sowie die Gesundheitsministerkonferenz (GMK) auf, die Bevölkerung in Deutschland nachhaltig und umfassend^[1] vor den Folgen des Flugverkehrs durch Flugzeugabgase und Lärmemissionen zu schützen^[2].

Das bestehende Fluglärmgesetz und die untergeordneten Regelwerke sind kurzfristig so zu überarbeiten, dass aktuelle wissenschaftliche Evidenz berücksichtigt wird. Dazu sind Ärzte und Lärmforscher in die Überarbeitung der Gesetze und Regelungen aktiv einzubeziehen^[3].

Für den Prozess der Überarbeitung der Gesetze muss gelten, dass dieser vergleichbar den Prinzipien einer Leitlinienerstellung in der Medizin stattfindet: evidenzbasiert, Interessenkonflikte der Beteiligten aufdeckend und darlegend, transparent und partizipativ.

Sämtliche Regelungen für den Flugbetrieb müssen so angelegt werden, dass sie eindeutig vorrangig den Schutz der Bevölkerung adressieren und erst nachrangig die Wirtschaftlichkeit der Fluggesellschaften und Flughäfen. Ein gesundheitsgefährdender Flugbetrieb kann aus Sicht des Ärztetages nie wirtschaftlich sein.

Begründung:

Die bestehenden Regelwerke sind nicht in der Lage, die Bevölkerung wirksam zu schützen. Es gibt einen offensichtlichen Widerspruch im Schutzniveau zwischen den Landesimmissionsschutzgesetzen^[4], dem Bundesimmissionsschutzgesetz^[5] und dem Fluglärmgesetz^[6] dergestalt, dass das Fluglärmgesetz die schlechteste Schutzwirkung vor Lärm entfaltet. Dies wird noch verstärkt, wenn die quellspezifische Wirkung des Fluglärms betrachtet wird. Die Grenzwerte im Fluglärmgesetz sind deutlich zu hoch und stehen in einem offensichtlichen Widerspruch zur vorhandenen Evidenz aus nationalen wie internationalen Studien. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lärmberechnungsverfahren der Problematik der Einzelschallereignisse nicht wirklich gerecht werden. Dies ist unhaltbar, da damit Risiken verharmlost und Kausalitäten sowie Verantwortlichkeiten verdeckt werden.

Im Ergebnis entstehen durch die unzureichende Gesetzgebung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm u. a. folgende Probleme bzw. Problemfelder:

- Die Bevölkerung wird vermeidbaren Risiken durch Lärm und Emissionen ausgesetzt, die alle Bereiche des Lebens betreffen, so den Aufenthalt im Freien, das Lernen in Schulen, Wohnräume, Erholungsgebiete sowie viele soziale Interaktionen u.a.m.
- Es werden vermeidbare Gesundheitsstörungen und Krankheiten ausgelöst.
- Durch die falsche Definition von Grenzwerten werden kausale Auslöser negiert und damit letztlich die Verantwortlichkeiten für die Schädigungen verdeckt.

Das heißt:

- Die schädigenden Wirkungen des Flugverkehrs werden auch über Behandlungskosten in das GKV-System kollektiviert.
- Die Schädiger (Airlines und Flughäfen) können ihre Gewinne ungestraft abführen (vermeidbare Gesundheitskosten Frankfurt/Main: ca. 400 Mio. Euro nur für die Behandlung von Herz-Kreislauf-Patienten; Flasbarth in: DER SPIEGEL 11/2012), während die Flugwirtschaft in Europa jährlich 30 Milliarden Euro Subventionen erhält.
- Zusätzlich wird die durch Fluglärm und Flugemissionen geschädigte Bevölkerung erheblichen privaten wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt, da Wohneigentum entwertet wird. Zusätzlich zu gesundheitsschädigenden Wirkungen werden so weitere sozial wirkende Probleme veranlagt, die Krankheitswert und -bedeutung erlangen können.

Es ist nicht hinnehmbar, wirtschaftliche Interessen wider besseren Wissens flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung durchzusetzen. Gerade weil es aus vielen Studien klare Hinweise und Belege für schädigende Wirkungen der Flugemissionen gibt, muss hier dringend ein Paradigmenwechsel stattfinden.

Aus Sicht der Ärzteschaft hat Prävention immer Vorrang vor der Therapie eindeutig vermeidbarer Krankheiten. Ärzte sollten dann behandeln, wenn es sein muss. Ärzte haben die Pflicht, auf Missstände hinzuweisen, um die Bevölkerung vor unnötigen Gesundheitsgefahren zu warnen.

^[1] Umfassend meint sowohl den Tagflugbetrieb als auch besonders den Schutz der Nachtruhe in der Zeit mindestens von 22.00 bis 06.00 Uhr.

^[2] Die Forderung zum Schutz vor Lärm gilt auch für andere Lärmarten. Aufgrund der hohen regionalen Punktbelastung werden besonders die Fluglärmemissionen thematisiert.

^[3] Der bundesweite "Arbeitskreis Ärzte gegen Fluglärm" kann die Arbeiten koordinieren.

^[4] siehe entsprechende Gesetze der Bundesländer

^[5] Bundesimmissionsschutzgesetz: www.gesetze-im-internet.de/bimsg/

^[6] Fluglärmgesetz: www.gesetze-im-internet.de/flul_rmg/

MAZ 7, Juni 2012

KOMMENTIERT

Die Doppelmoralisten

Torsten Gellner über das fragwürdige politische Vorgehen beim Schallschutz

War da nicht was? Ach ja: Als vor einem Monat der Flughafenstart spektakulär in letzter Minute abgebrochen wurde, konnte Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) selbst diesem Debakel noch etwas Gutes abgewinnen. Nun bleibe ja mehr Zeit, den Schallschutz umzusetzen, sagte er. Überhaupt ließen er und sein Amts- und Aufsichtsratskollege aus Berlin, Klaus Wowereit (SPD), keine Gelegenheit ungenutzt, um den hohen Stellenwert des Lärmschutzes für die Anwohner des umstrittenen Flughafenstandorts zu betonen. Auch die Flughafengesellschaft ließ wissen: „Wir packen beim Schallschutz

noch eine Schippe drauf.“ Nun ist klar, wie diese „Schippe“ aussieht. Der Flughafen will das Schallschutzprogramm zurückfahren und die Landesregierung lässt ihn gewähren. Die Genehmigung des Schönefelder Airports wird neu aufgerollt, weil die Flughafengesellschaft die Schutzstandards aufweichen will – aus Kostengründen. Die Airport-Gesellschafter, die so gerne vom Schutz der Bevölkerung sprechen, schauen seelenruhig zu, als sei das nicht ihr Unternehmen, als hätten sie mit dem, was die Geschäftsführung da so treibt, nichts zu tun. Dass sich die Anwohner angesichts solcher unternehmerischen und politischen Doppelmoral nur noch verächtlich abwenden – wer wollte es ihnen verdenken? ▶ 5