

Dr.- Ing. Günter Briese

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

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

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

ZDF - Zweites Deutsches Fernsehen
Frau Hilke Petersen / **FRONTAL 21**

Hauptstadtstudio
Unter den Linden 36-38

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 Wirtschaftsprofilierung (1990),
Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und
Wirtschafts- und Arbeitsmarkstabilisierung 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 Corbus für Lehr- und Vortragstätigkeit
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);
DMB-Rechtsberater und Bearbeiter jurist. Grundsatzfragen (1990-96)

Mein Schreiben vom 27. Mai 2012.

Eichwalde, den 4. Juni 2012

Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

Berichterstattung zum Flughafen-Projekt BER;

Hinweis auf noch nicht in der allgemeinen Öffentlichkeit

geläufige, Fakten zur Standort-Frage, dem Regierungs-Tabu.....

Sehr geehrte Frau Petersen;

im Nachgang zu vorgem. Schreiben möchte ich Ihnen noch einige aktuelle und ergänzende Unterlagen zusenden:

- die korrigierte bildliche Darstellung vom 1. Juni 2012 zu den Hinweisen zu Anl.6 (bitte austauschen - sorry!);
- Gutachten: Schallschutzmaßnahmen am BER hätten vor Eröffnung fertig sein müssen, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG / PRESSEDIENST / PM44 / Potsdam 14. März 2012;
- BVBB reicht Musterklage gegen MIL wegen Nichtumsetzung von Schallschutzaufgaben ein, BVBB-Presseinfo vom 31. Mai 2012;
- BVBB fordert von Wowereit und Platzeck Garantieerklärung wegen drohender Insolvenz, BVBB-Presseinfo vom 29. Mai 2012;
- Anwalt Hellriegel: Planfeststellungsbeschluss für den BBI ist rechtswidrig, EICHWALDER NACHRICHTEN vom 29. Februar 2012 (hierin wurde wie in meinem Schreiben vom 15. Mai 2012 an Frau Bundesjustizministerin Dr. Sabine Leutheusser-Schnarrenberger auf das Urteil BVerwG 4A 1001.04 vom 16. März 2006 Bezug genommen!);
- BVBB: Landesregierung von Brandenburg erfüllt Verdacht auf organisierte Kriminalität, vom 31. Mai 2012, BVBB-Presseinfo vom 1. Juni 2012.

Ferner möchte ich auf den gestrigen Fernseh-Beitrag von Schönefelds Bürgermeister Udo Haase hinweisen, welcher eine Terminabgabe für die BER-Eröffnung für verfrüht hält, so lange nicht Umfang und Finanzierung der Mehrkosten für Bau, Erprobung, Zertifizierung, Schadenersatzforderungen und Schallschutz geklärt sind.

Bürgermeister Haase hat sich in der Vergangenheit für die Eintreibung von "Erstherstellungs-Wasserversorgungs-Beiträgen für Altanschließer" (für eine BER-spezifische in keinem bekannten Invest-Plan befindliche 60cm-Druckwasserleitung von Eichwalde nach Schönefeld?) durch Stimmenwerbung für die Nichtzustimmung des MAW-Aufsichtsrates zur Genehmigung von Anlieger-Prozessgemeinschaften zum Nutzen des BER und zum Schaden der Anlieger erfolgreich "verdient" gemacht. Und er dürfte nicht nur als Bürgermeister und MAW-Aufsichtsratsmitglied Finanzierungsprobleme besser als viele andere einschätzen können - er dürfte als Freund von Peter Schöll-Latour und ehemaliger DDR-Botschafter in der Mongolei sicherlich auch über weite externe Informationsquellen verfügen. Insofern hat sein Urteil m.E. besonderes Gewicht.

Dies aus meiner Sicht umso mehr, als im Chicago-Abkommen der Internationalen Zivilluftfahrts-Organisation (ICAO) unter Annex 14 auf das ICAO Doc.9184 besonders Bezug genommen wird.

Damit wird diesem Dokument, Airport Planning Manual, besondere rechtliche Bedeutung für die internationale Zivilluftfahrt zuerkannt - aber es wurde bei der BER-Planung verletzt!

Auch geplante IIA-Starts von der BER-Südbahn dürften so gefährdet sein!

Mit freundlichen Grüßen

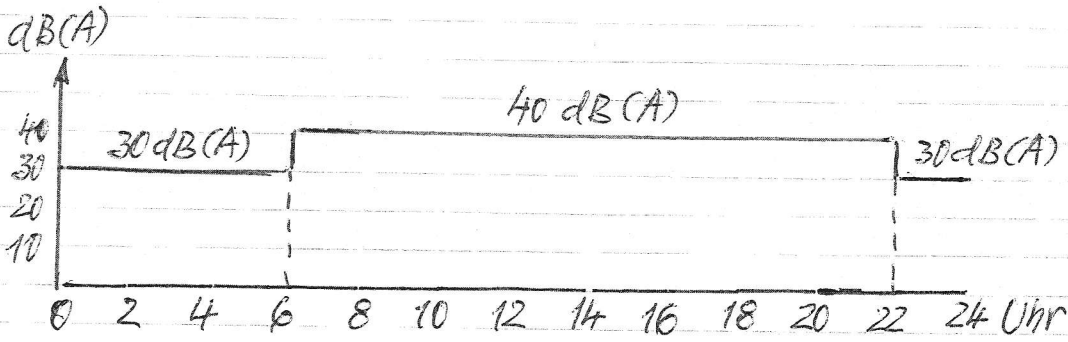


- i.A. Dr.G.Briese -

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

Anlagen

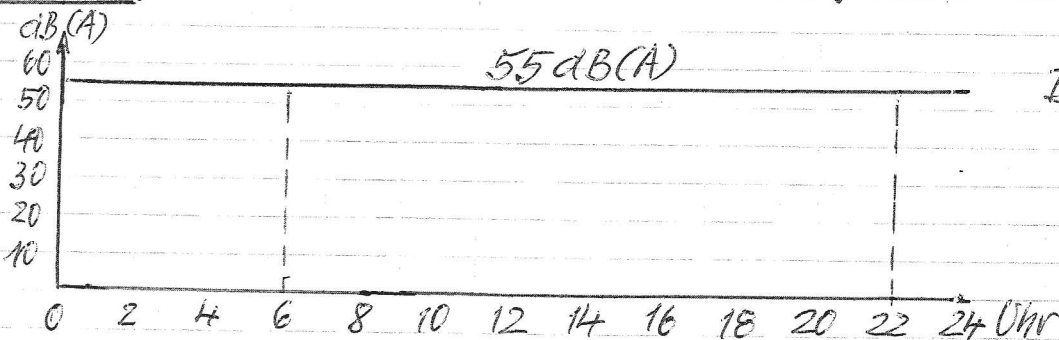
Festlegungen zu Spitzenlärmpegeln in Innenräumen bei geschlossenem Fenster zum BER:



Ans
Erkenntnissen
des
UBA 1977
abgeleitet

↑ Wünschenswerte Spitzenlärmpegel in Auswertung der Schrift
"Was Sie schon immer über Lärmschutz wissen wollten",
Hrsg. & Umweltbundesamt (UBA), Ausg. 1977

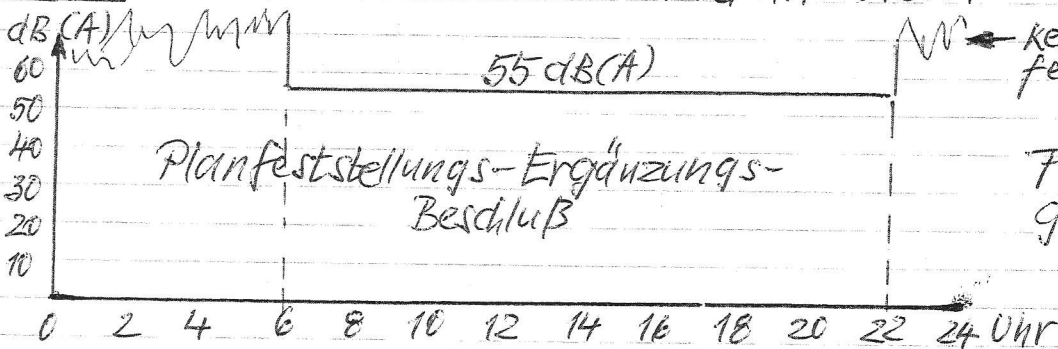
Bild 1



BVerwG 2006

↑ Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 16. 3. 2006,
BVerwG 4A 1001.04 und BVerwG 4A 1075.04

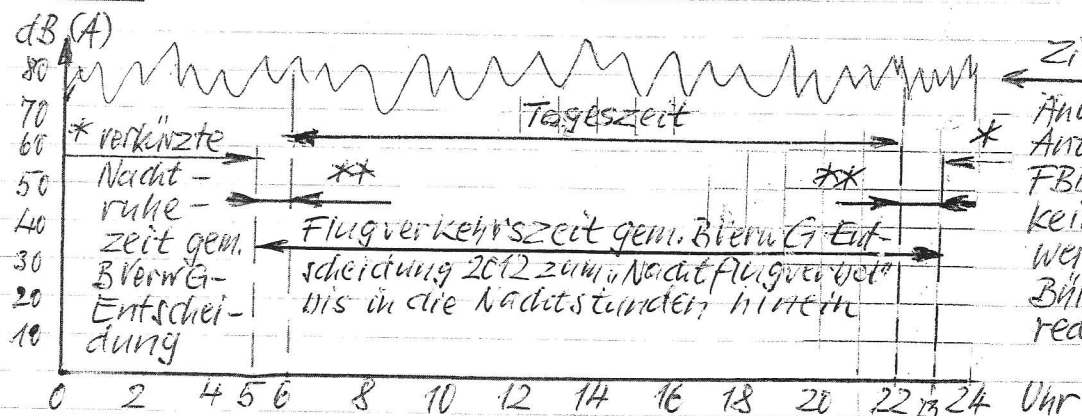
Bild 2



← kein Grenzwert festgelegt!

PFBBerg,
geltendes Recht

Bild 3



← Ziel des PFB -
Änderungs-
Antrages der
FBB GmbH 2012:
keinerlei Grenzwert-Festlegung!
Bürger würden
rechtlos!

Bild 4

***) Eventuelle Begründung für den FBB GmbH - Antrag?
Die FBB GmbH spricht nämlich, statt von "Nacht-Randzeiten"
stets von "Tag-Randzeiten", um den Begriff "Nacht" zu vermeiden -
aber tags ist z.Z. noch das Schutzniveau höher als nachts!

Fakten und Ziele zur Verschlechterung des BER-Schallschutz-Niveaus entgegen wiss. Erkenntnissen [30. Mai 2012]

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 Flughafenanwohner 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)