

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktionsgemeinschaft

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 17. August 2014

Az.: Io + EG

P r e s s e - E r k l ä r u n g

W i e w e i t e r b e i m B E R ?

- Umzugsplanung ohne klares und genehmigungsfähiges Betriebskonzept
und ohne gesicherte Finanzierung : ?

Schwebt das BER-Projekt in einem rechtsfreien Raum ? -

Die Flughafengesellschaft hat nun europaweit eine neue BER-Umzugsplanung ausgeschrieben -
von Tegel TXL nach Schönefeld BER!

Aber es kann weder ein Fertigstellungstermin für alle Bauarbeiten am Terminal noch ein
Termin für die BER-Betriebsaufnahme genannt werden, und auch die weitere Finanzierung
hängt wohl nicht nur an Brüssels dünnem Zuschuß-Genehmigungs-Faden, der allein schon als
dünn genug erscheint.

Und dies auch noch, trotzdem es noch gar kein abgestimmtes Konzept für die BER-Areal-Nut-
zung gibt zwischen Flughafengesellschaft und Bundesregierung, die BER-Südbahn zumindest
nicht in Betrieb genommen werden kann, weil ihre Ausrichtung, die Flugrouten und das der-
zeitige Schallschutzprogramm gegen übergeordnetes EU-Recht verstoßen und die BER-Nordbahn
weder den gesamten Luftverkehrsumfang von Tegel TXL und Schönefeld SXF kapazitätsmäßig
abdecken kann und das alte SXF-Terminal auch noch von der Bundesregierung zum Regierungs-
flughafen umgebaut werden soll und die BER-Nordbahn ohne Rekonstruktion nicht mehr lange
als betriebssicher angesehen wird, aber die Voraussetzungen selbst für die zwischenzeitli-
cher BER-Südbahn-Inbetriebnahme als Ausweichlösung weder gegeben sind noch voraussehbar
erscheint, ob dies wenigstens kurzzeitig jemals möglich ist.

Und dann ist auch noch der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) kürzlich
vom Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) für rechtlich nichtig, also de facto
zur Makulatur, erklärt worden und sogar Staatsverträgen zwischen Brandenburg und Berlin
wurde der juristische Status als rechtskonforme "3.Ebene" zwischen Landes- und Bundesrecht
verweigert!

Wie unangenehm, wo doch solche Vereinbarungen in der Vergangenheit dazu herhalten mußten,
das erfolgreiche Volksbegehren zum Nachtflugverbot nicht als in Landesrecht umsetzbar zu
erklären - und dies trotz Annahme seitens Landtag und Landesregierung in unveränderter
Form!

Schwebt also das BER-Projekt im rechtsfreien Raum?

Oder wurden die Probleme gar nicht an die für die Bearbeitung zuständigen Organe herange-
tragen?

Zumindest Letzteres ist nicht der Fall - die Rechtsprobleme wurden an Gemeinden, Kreistag,
Landtag und Landesregierung und anfangs selbst an die Bundesregierung herangetragen, weil
das für die BER-Konfigurierung wesentliche ICAO Doc.9184 nicht in deutscher Übersetzung
vorlag, gesandt nicht nur an das Bundesverkehrsministerium, sondern auch an das Bundesju-
stizministerium. Dies unterblieb letztlich, weil das BER-Projekt juristisch allein in lan-
desrechtlicher Verantwortung steht, auch wenn dabei übergeordnetes Recht einzuhalten ist.

Der Prozeß um die neue geänderte "Zentrale-Orte-Gliederung" vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg - OVG 10 A 8.10 - hat nun aber ergeben, daß noch nicht einmal die Landesverfassung beachtet wurde - und übergeordnetes Bundes- und EU-Recht gemäß Nachweisführung durch BER-Umland-Bürgerinitiativen noch viel weniger - wenn dies überhaupt möglich ist.

Dabei wurden Staatsverträge zwischen Brandenburg und Berlin rechtlich lediglich als "politische Willenserklärung" ohne Rechtskraft erklärt, weil sie in den Bundesländern separat in den Parlamenten verabschiedet wurden, denn es gäbe ja zwischen Landes- und Bundesrecht verfassungskonform keine "3. Ebene" des Rechts als "übergeordnetes Recht" in der Bundesrepublik.

Dies stellt eine symbolische ordentliche Ohrfeige nicht nur für die "Zentrale-Orte-Neugliederung" dar, sondern auch für Rechtsakte zum BER-Projekt! Denn wegen der für solche gesetzeskorrigierenden Verordnungen sowohl fehlenden Rechtssetzungskompetenz als auch Rechtssetzungsbefugnis liegt der Gesetzgebungsprozeß primär bei der EU, welche übergeordnete Rechtsakte für den Zivilluftverkehr erläßt, deren landesrechtliche Änderung nur im Rahmen der im EU-Recht hierfür verankerten Möglichkeiten rechtskonform zulässig ist, ohne daß die landesrechtlichen Rechtsakte rechtlich nichtig werden.

Z.B. sind bei der Festlegung von "Mindestwerten" in EU-Verordnungen, wie z.B. die ICAO-Vorschriften betreffend, qualitativ höher zu bewertende nationale Festlegungen in Gesetzen und Verordnungen zulässig, nicht aber ein nationales "Unterlaufen" des rechtsverbindlichen EU-Vorschriften-Niveaus oder gar ein völliges Ignorieren von EU-Verordnungen.

Ferner gilt natürlich national, daß Gesetze für daraus abgeleitete Verordnungen übergeordnetes Recht darstellen, welches einzuhalten ist, und über allen Gesetzen steht die Verfassung, sowohl in der gesamten Bundesrepublik das Grundgesetz (GG) als auch in Bundesländern wie Brandenburg die Landesverfassung.

Bis zum OVG-Urteil zur erfolgten Änderung der "Zentrale-Orte-Gliederung" gem. Landesgesetz durch eine davon abweichende Verordnung, nach der es in Brandenburgs Territorium, für welches der Landtag gesetzgebungsbefugt ist, statt 3 Arten zentraler Orte nur noch zwei geben sollte, waren diese Erkenntnisse augenscheinlich noch nicht bis in Landtag wie Landesregierung durchgedrungen - und nun ist die Situation wegen der großen Bedeutung des OVG-Urteiles, seiner mannigfachen Auswirkungen, sehr kritisch und vor den Landtagswahlen sehr, sehr peinlich. Warum?

- Bei der Konfigurierung des Flughafens wurde bezüglich der Ausrichtung der Start- und Landebahnen gegen EU-Recht verstoßen, hier gegen das ICAO Doc.9184.
- Bei der Festlegung der BER-Flugrouten nach der 247.DVO zur LuftVO wurde bezüglich der Ignorierung des Überflugverbotes über "sensible Einrichtungen" in geringer Höhe gegen EU-Recht verstoßen.
- Bei der Festlegung der BER-Schallschutzzonen wurde gegen das im BER-Nahbereich geltende EU-Recht verstoßen.
- Bei der Verabschiedung des PFB und des PFBerg wurde gegen EU-Recht verstoßen.
- Bei allen LEP bzw. LEPro, in welchen die Standort-Entscheidung, besonders aber für die BER-Südbahn, Flugrouten oder Lärmschutzzonen festgelegt sind, wurde gegen EU-Recht verstoßen.
- Die Pläne der Flughafengesellschaft zu Schallschutzzonen sind aus sachlichen wie rechtlichen Gründen nichtig, so daß keinerlei Grundlagen für Schallschutzmaßnahmen mehr existent sind.
- Alle Rechtssetzungsakte, welche gegen übergeordnetes Recht verstoßen, stehen ferner im Widerspruch zur Landesverfassung und sind rechtlich nichtig, wie z.B. der LEP B-B gem. OVG-Urteil.

Damit sind alle Rechtsgrundlagen für das BER-Projekt weggebrochen, nichtig, und das BER-Projekt ist damit rechtlich als gescheitert zu erachten.

Finanziell steht dies gemäß gegebener Sachlage wohl ebenfalls in Aussicht, da die EU bereits ein Umweltprüfverfahren forderte und auf BVBB-Initiative hin bei der EU Forderungen auf Überprüfung der 1,2-Mrd.-€-Genehmigung für den Einsatz öffentlicher Mittel und die Ablehnung weiterer derartiger Zuschüsse vorliegen.

Anträge zur Nichtigkeitserklärung von BER-Rechtsakten und zur Veröffentlichung des Ergebnisses des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot im GVOBl.Blg. wurden in vorstehender Weise begründet an Landtag und Landesregierung Brandenburg bereits herangetragen.

Die Frage, ob der Landtag seiner Aufgabe als Legislative und Kontrollorgan der Exekutive gerecht werden wird, ist allerdings gemäß bisheriger Verfahrensweise noch offen, wenn man das Abstimmungsverhalten im derzeit noch amtierenden Landtag als Maßstab nimmt. Warum?

Die Umsetzung geltenden Rechts allgemein wurde drei mal (Drucksachen vom 05.06.2012, 27.06.2012 und 28.05.2013), des BVG-Urteiles zum Schallschutz einmal (Drs. vom 27.06.2012), andre Anträge zum Schallschutz sieben mal (Drs. zwischen dem 13.12.2012 und dem 28.05.2013) und zum Gesundheitsschutz damit sogar vierzehn mal (Drs. zwischen dem 06.12.2010 und dem 26.06.2014) mehrheitlich vom Landtag abgelehnt.

Ferner wurde die Offenlegung des BER-Managements (Drs. vom 29.05.2012) und die Bildung einer Arbeitsgruppe zum BER-Betriebsregime (Drs. vom 06.08.2012) mehrheitlich abgelehnt, wie aus einer E-Mail vom 15. August 2014 an den Landtagsabgeordneten Christoph Schulze hervorgeht, bezogen auf seinerseits eingebrachte bzw. zumindest mit initiierte Anträge an den Landtag zur Beschlußfassung. ¹⁾

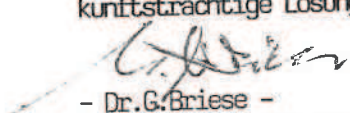
Da bei der Vielzahl der erneut zu bearbeitenden Probleme nicht zu erwarten ist, daß der amtierende Landtag sie noch vor der Landtagswahl wird lösen können oder wollen, steht dem neu zu wählenden Landtag ein großer Berg von Problemen und Arbeit ins Haus - hoffentlich mit größerem Lösungserfolg als bisher!

Unter den gegenwärtigen Umständen bezüglich des BER-Projektes, dem offensichtlichen Verfall von Straßen- und Schienenverkehrssystem und dem Fehlen von Finanzmitteln für viele andre sozialrelevante Aufgaben erscheint eine Weiterfinanzierung des BER-Projektes in derzeitiger Form als nicht länger vertretbar.

Sofern das derzeitige Berliner Flughafensystem trotzdem erhalten werden kann, sind erhöhte Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen nicht zu umgehen, ob in Schönefeld oder Tegel, denn die Begründung für deren Verweigerung in Tegel wegen der angeblich baldigen BER-Inbetriebnahme ist ja nun in jeder Hinsicht nichtig.

Möge sich diese Erkenntnis möglichst bald in Bund und Ländern durchsetzen, damit eine weitere Steuermittelverschwendung unterbleibt.

Ohne ein neues Planfeststellungsverfahren bei anderer Standortwahl und ohne eine Projektrealisierung privatwirtschaftlicher Art mittels Generalauftragnehmer aber wird eine zukunftssträchtige Lösung der Probleme des Berliner Luftverkehrs nicht erwartbar sein.


- Dr. G. Briese -

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

1) Vorstehend wurde auf folgende Landtagsdrucksachen Bezug genommen:

- | | |
|--|--|
| 1. Drs. 5/2394 vom 02.12.2010 zur Beratung am 16. und 17.12.2010 | |
| 2. Drs. 5/4708 vom 06.02.2012 zur Beratung am 23.02.2012 | 13. Drs. 5/5800 vom 13.08.2012 zur Beratung am 30.08.2012 |
| 3. Drs. 5/4753 vom 13.02.2012 zur Beratung am 23.02.2012 | 14. Drs. 5/6738 vom 22.01.2013 zur Beratung am 23.01.2013 und 05.06.2013 |
| 4. Drs. 5/4754 vom 13.02.2012 zur Beratung am 23.02.2012 | |
| 5. Drs. 5/4966 vom 21.03.2012 zur Beratung am 22.03.2012 | 15. Drs. 5/7368 vom 28.05.2013 zur Beratung am 05.06.2013 |
| 6. Drs. 5/5391 vom 29.05.2012 zur Beratung am 06.06.2012 | 16. Drs. 5/7955 vom 17.09.2013 zur Beratung am 25.09.2013 |
| 7. Drs. 5/5418 vom 29.05.2012 zur Beratung am 06.06.2012 | 17. Drs. 5/8549 vom 18.02.2014 zur Beratung am 27.02.2014 |
| 8. Drs. 5/5465 vom 05.06.2012 zur Beratung am 30.08.2012 | 18. Drs. 5/8964 v. 29.04.2014 zur Beratung am 14.05.2014 |
| 9. Drs. 5/5471 vom 05.06.2012 zur Beratung am 30.08.2012 | |
| 10. Drs. 5/5583 vom 27.06.2012 zur Beratung am 30.08.2012 | |
| 11. Drs. 5/5716 vom 25.07.2012 zur Beratung am 30.08.2012 | |
| 12. Drs. 5/5768 vom 06.08.2012 zur Beratung am 30.08.2012 | |