

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,
c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 12. Oktober 2014
Az.: Io + EG

B e d e n k e n

zur Unterschriftenliste der **Brandenburger Volksinitiative**
gegen eine Erweiterung der Kapazität und gegen den **B a u**
einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg BER;
Aufforderung zur Änderung der Überschrift und zur Überprüfung des Textes gemäß dem
OVG - Urteil OVG 10 A8.10 einschließlich Schlußfolgerungen

1. Gemäß Analyse des Urteiles OVG 10 A 8.10 sind bezüglich des BER-Projektes alle Rechtsakte, welche gegen übergeordnetes Recht verstoßen, gleichzeitig landesverfassungswidrig und damit ex tunc ipso iure rechtlich nichtig.
 - Dies betrifft alle Rechtsakte, in denen Festlegungen zur BER-Konfiguration (Ausrichtung der Start- und Landebahnen entgegen ICAO Doc.9184), Flugrouten (Verstoß gegen das Überflugverbot über sensible Einrichtungen in niedriger Höhe wie gem. 247.DVO zur LuftVO vorgesehen) und zum Schallschutzprogramm (Verstoß gegen im BER-Nahbereich zugrundezuliegende Lärmstörpegel statt Spitzenlämpegel) festgelegt sind, d.h. PFB 2004, PFBerg 2009, alle Schallschutzzonekarten (auch wegen fehlender Rechtssetzungsbefugnis) und betroffene LEP, LEPro, wegen Unterlaufens der EU-Mindestanforderungen gem. ICAO-Dokumenten, welche damit auch der Landesverfassung Brandenburgs widersprechen.
 - Damit sind sie gem. vorgeh. OVG-Urteil von Anfang an und ohne Weiteres, also ex tunc ipso iure, nichtig.Dementsprechende Forderungen zur Rechtsetzung gingen mit ausführlicher Begründung dem Landtag, der Landesregierung und der Bundesregierung zu; Details hierzu sind im Internet unter <http://berlin-brandenburg-21.de> veröffentlicht worden.
 - Jedes Zitieren der rechtlich nichtigen Dokumente im Text der Volksinitiative muß deshalb entfallen.
2. In der Überschrift ist deshalb "nicht über den im Planfeststellungsbeschluß gebilligten Umfang" durch "nicht über den im Planfeststellungsverfahren ursprünglich gebilligten Umfang gemäß Abstimmung mit betroffenen Gemeinden" zu ändern, sowohl weil der PFB ja als nichtig anzusehen ist als auch weil zum PFB inzwischen viele nachträgliche Änderungen ohne nochmaliges Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinden erfolgten.
3. Aus den vorgeh. Gründen wird auch die Rechtsgültigkeit des LEP FS und des LEPro bezweifelt, zumal in vorgeh. OVG-Urteil erklärt wird, daß Vereinbarungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg nur "deklaratorischen Charakter" hätten, da zwischen Landes- und Bundesrecht keine "3.Ebene" als übergeordnetes Recht verfassungskonform sei, zumal wenn entsprechende Dokumente in den jeweiligen Landesparlamenten separat verabschiedet wurden.
Derartigen LEP und LEPro fehlt es also an Rechtskraft.

3. In der Listenbezeichnung sollte aus folgenden Gründen der Passus "Bau einer 3. Start- und Landebahn" durch "Bau weiterer Start- und Landebahnen" ersetzt werden:

- Der BER befindet sich gem. Flyer des Umlandgemeindenverbandes nebst Bürgerinitiativen näher an besiedeltem Gebiet als irgendein anderer größerer Flughafen in Deutschland. Schon allein deshalb verbietet sich der Bau neuer Pisten aus gesundheits- und umweltbezogenen Gründen. Da die Inbetriebnahme der Südbahn für Dauerbetrieb wegen Verstößen gegen übergeordnetes EU-Recht in Form von ICAO-Vorschriften als Mindestforderungen rechtskonform unmöglich ist, könnte eine weitere Start- und Landebahn deshalb als "2. Start- und Landebahn" undeklariert werden, was betriebsbezogen dann sogar zuträfe. Das BER-Projekt ist schließlich den "neuen oder wesentlich erweiterten Flughäfen" zuzuordnen.

- Gem. m.W. 4 Gutachten kann der BER weder mit noch ohne Erweiterung jeweils ohne öffentliche Gelder auskommen, welche für soziale und andre Belange dringend erforderlich sind.

- Gem. dem angenommenen Volksbegehren zum Nachtflugverbot kann der BER kein Single-Flughafen im Berliner Raum sein, was ebenfalls ab letztem Termin der unveränderten Annahme durch Landesregierung und Landtag ex tunc ipso iure gilt.

Dementsprechende Aufforderungen zur Verkündung im GVOBL. Bbg. gingen Landtag und Landesregierung zu. Auch hierzu ist Näheres unter vorgeh. Internet-Adresse einsehbar.

Die Offenhaltung von Tegel wurde inzwischen von FBB-Chef Mehdorn und Berlins Ex-Bürgermeister Diepgen angeregt, ferner ggf. als Regierungsflughafen auf Zeit durch die Bundesregierung, wobei die Nutzung des alten SXF-Terminals noch strittig ist bei Verlegung auf die BER-Nordbahn.

Es fehlt also noch immer ein aktuell umsetzbares Betriebskonzept zum BER, so daß Neuplanungen ohnehin als unabweichlich erscheinen!

Vorgeh. Schwierigkeiten zum BER-Konzept sind ja selbst aus der FBB-Haus-Zeitschrift BERaktuell August 2014 aus dem Editorial i. Vbdg. mit den Beiträgen "Das Pier Nord im Focus" und "Taskforce legt Zwischenbericht vor" ersichtlich, welche sich z.T. im Widerspruch zueinander befinden (alle vgl. S.2).

Ferner wurde von FBB-Chef Mehdorn flyBB e.V. gegründet, um zumindest Geschäftsflieger BER-extern abzufertigen, wohl als Ersatz für Tempelhof, wenn auch verspätet.

Die Inbetriebnahme der BER-Südbahn ist, wie bereits bemerkt, nicht gesetzeskonform möglich, der Weiterbetrieb der BER-Nordbahn ist möglich, sofern die Pistenverlängerung nicht als "wesentliche Erweiterung" gewertet wird, was aber wohl aus Definitionsgründen sowie wegen Bundesinteressen einen Weiterbetrieb erwarten läßt.

Jedoch ist dann der Schallschutz in Schönefeld SXF und in Tegel TXL gemäß ICAO-Bestimmungen noch wesentlich zu verbessern - ohne Rücksicht auf anfallende Kosten bei Gebäuden, welche nicht als abbruchreifählich einzustufen sind, also das Aushebeln der "Entschädigungsregel".

4. Eine Unterstützung der Unterschriftenliste könnte aus den vorgeh. Gründen wie verfassungswidriges Verhalten gewertet werden, sofern endlich für alle BER-Rechtsakte eine verfassungskonforme Wertung durchgesetzt werden konnte.

Zwar ist Letztgenanntes der Exekutive wie Legislative anzulasten, jedoch gilt vorstehende Einschätzung trotzdem auch jetzt schon; auch weil jede weitere Start- und Landebahn grundsätzlich abzulehnen ist - auch aus Kostenfragen für Bau- und Schallschutzmaßnahmen und damit umso mehr auch aus Wirtschaftlichkeitsgründen und zur Steuermittelverschwendungsvermeidung.

Der bisherige Schallschutz um den BER mag trotz vielfach nur gezahlter Entschädigung wegen falscher Standortwahl zwar der teuerste in Deutschland sein, niemals aber der beste.

5. Aus den vorgen. Gründen bitte ich um Unterstützung meiner Aufforderung zur Überprüfung und Korrektur des Textes der Unterschriftenliste als Ganzes sowie die Überprüfung der Auslegung der Listen in der gegenwärtigen Form.

Auch die Auslegung einer neuen Unterschriftenliste, in welcher die vorgen. Mängel nicht mehr enthalten sind, sollte erfolgen, ggf. unter Begründung der dargelegten Sachlage in Anlastung derselben bezüglich Exekutive und Legislative.

Da die in der bisherigen Listenfassung zitierten Dokumente keine Rechtskraft besitzen, wäre es sonst wie beim Volksbegehren zum Nachtflugverbot erwartbar, daß sich nach Ablauf der Unterschriftensammlung die Initiatoren bei den Unterzeichnern bezüglich nicht rechtskonformer Formulierungen entschuldigen müßten und dann vielleicht auch aufgeben.

Dies sollte vermieden werden, zumal ja in jedem der beiden Fälle die Ursache in der rechtswidrigen Informationspolitik von Regierung und Landtag läge, unterstützt von breiten Kreisen der Presse und begründet durch von Bundestagspräsident Lammert benannte Verfahrensweisen, seinerseits kritisiert.

6. Die im Koalitionsvertrag aktuell ausgesprochene Ablehnung einer 3. Start- und Landebahn kann aus vorgen. Gründen auch kein Grund für Sorglosigkeit oder die grundsätzliche Ablehnung einer neuen Volksinitiative oder eines Volksbegehrens hierzu sein.

Zählen sollten nur gültige Rechtsetzungen zugunsten der Betroffenen, nicht aber politische Deklamationen ohne jede Rechtskraft für betroffene Bürger.

Aus den vorgen. Gründen hoffe ich auf eine wohlwollende Aufnahme und Unterstützung meiner geäußerten Bedenken.



Dr. G. Briese,

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT