

in der

Bürger-Initiative
NOTWEHR ANLIEGER BER

Ost-West-Aktions-Gemeinschaft



c/o Dr. Günter Briese, Stubenrauchstr. 71, 15732 Eichwalde
Mail: drgbriese@gmail.com Handy: 0173.6447603 (Autor)
Mail: Thomas.Kalus@online.de (Vereinigung)

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg
Behördenleiter, Herrn Wolfgang Fried
Mittelstraße 9
15529 Schönefeld
Über E-Mail
Christoph.Fischer@lbv.brandenburg.de

Presse: Schulzendorfer Wecker
Arbeitsergebnisse:
<http://berlin-brandenburg-21.de/Notwehr.htm>
www.eichwalde.info
www.eichwalde.com
www.bvbb-ev.de
www.vdgn.de
Wir sind offen für sachbezogene Zusammenarbeit

Unser Schreiben vom 28.12.2014 und 5.1.2015

Eichwalde, den 10. Januar 2015
Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom -
Ihr Zeichen -

I n f o r m a t i o n

über die Rechtswidrigkeit der Genehmigung der zeitweiligen BER-Südbahn-Inbetriebnahme ab Mai 2015 zur Ermöglichung der BER-Nordbahn-Sanierung und

Eil-Appell bezüglich kurzfristiger Zurückziehung der Genehmigung;

2. Nachtrag

Sehr geehrter Herr Fried,

nach erfolgter detaillierter Kenntnisaufnahme der vorgen. Genehmigung mit Schreiben vom 11.12.2014 an die FBB GmbH gestatte ich mir, auf einige Passagen derselben zur Begründung meines Eil-Appells rechtlich dezidiert Bezug zu nehmen:

1. EU-Verordnungs-Grundlagen des Flugbetriebes

Unter Abschnitt III 7.b.I. (S.17) wurde zutreffend konstatiert, daß die Verordnung EG 216 / 2008 unmittelbar wirksames verbindliches Luftrecht darstelle.

Diese EU-Verordnung legt fest, daß ICAO-Vorschriften in der EU Mindeststandards darstellen, und dies in Nachfolge gleichlautender Festlegung der Verordnung EG 1592/2002.

Die EU-Verordnung EG 216/2008 wurde dazu in Ihrem Genehmigungsschreiben gleich mehrfach zitiert, z.B. in den Abschnitten

- I 4. d. I. (S.5).
- I 4. d. III. (S.5),
- III 7. b. I. (S.17) und
- III 7. b. II. (S.18);

sie ist Teil des Annex 16 des Chicago-Abkommens der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, so daß damit auch alle anderen Dokumente der ICAO Mindestforderungen geltenden EU-Rechts darstellen.

2. Rechtlich dezidierte Begründung meines Eil-Appelles

Damit werden rechtlich begründet

- Anstrich 1 meines Schreibens vom 28.12.2014 (S.1),
- Anstrich 2 meines Schreibens vom 28.12.2014 (S.2),
- Anstrich 3 meines Schreibens vom 28.12.2014 (S.2) und
- Anstrich 4 meines Schreibens vom 28.12.2014 (S.2).

Dies deshalb, weil gegen folgende Abschnitte Ihrer Genehmigung verstoßen wird:

- Abschn. I 4. e. (S.5),
- Abschn. III 3. (S.7/8),
- Abschn. 5. Abs.2 (S.11) und
- Abschn. 5, Abs.6 (S.12, Abs.2).

3. Entscheidungsgrundlagen Ihrer Behörde zur Umsetzung des Eil-Appelles

Meine Hinweise einschließlich des Eil-Appelles zum Widerruf der Genehmigung werden ferner begründet durch folgende Abschnitte Ihrer Genehmigung:

- I 4. b. IV. (S.4) bezüglich des Genehmigungs-Widerrufes, wenn Auflagen nicht erfüllt werden,
- I 4. e. (S.5), Auflagenvorbehalt,
- V Abs.1 (S.20) Ein-Monats-Frist für Einwendungen in Form eines Widerspruches (auch wenn dies kein förmlicher Widerspruch ist, sondern nur Hinweise nebst Eil-Appell gegeben werden, welche jedoch mit folgendem Abschnitt Ihrer Genehmigung im Einklang stehen:
- III 5. Abs.2 auf S.15, wonach Ihre Behörde zum Hinwirken auf Maßnahmen zum kontinuierlichen Schallschutz verpflichtet ist, da die Schreiben das Datum des 28.12.2014 bzw. 5.1.2015 tragen.)

Deshalb betrachte ich es als eine Selbstverständlichkeit, daß auch Hinweisen behördlich nachgegangen wird, sofern sie die Verletzung verbindlichen übergeordneten Rechts reklamierend beinhalten. Dem steht auch Abschn.

- III 6. Abs.3 Ihrer Genehmigung nicht entgegen, gemäß welchem sich die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) "im Rahmen ihrer Beteiligung nicht gegen die Durchführung des Vorhabens mit Beginn am 02.05.2015 gewendet" haben, denn auch DFS und BAF sind an die Einhaltung geltenden übergeordneten Rechts gebunden!

Es wird Zeit, daß an die flugsicherheitsbezogene Entwicklung des derzeitigen Berliner Flughafensystems endlich die gleichen Maßstäbe angelegt werden, wie sie bei der Entwicklung des Münchener Flughafens hin zum Flughafen München-Erdinger Moos bereits erfolgreich praktiziert wurden!

Daß dem bisher nicht so ist, gestatte ich mir an allein drei Beispielen von Entscheidungen des BAF zu verdeutlichen:

- Die von der DFS aus sicherheitstechnischen Gründen erfolgte Ausweitung der BER-bezogenen Luftraumbewirtschaftung wurde vom BAF als entscheidende Aufsichtsbehörde aus sicherheitsfremden Gründen zurückgenommen. Inakzeptabel!
- Die Festlegung völlig freier Entscheidung von Flugzeugführern in der 247.DVO zur LuftVO hinsichtlich der Nutzung einer der alternativen Flugrouten östlich der BER-Südbahn, also der 15°-Abbiegung bzw. der "Hoffmann-Kurve", läßt keine Ermittlung einer seriösen Flugroutenbelegung mehr zu, so daß auch keine seriösen Dauerschallpegel mehr berechenbar sind und Betroffene deshalb ohne jeden Schallschutz verbleiben sollen. Völlig inakzeptabel!
- Die Einschätzung des Umweltbundesamtes (UBA) zum BER-Flugroutensystem im Rahmen der Beherrschungsregelung, wonach das BER-Flugroutensystem nicht den Erfordernissen eines Flughafens in dicht besiedeltem Umland entspreche, wurde vom BAF rechtswidrig, da völlig begründungslos, ignoriert. Völlig inakzeptabel!

Aber dies ist die Folge dessen, daß das größte Infrastrukturprojekt der Region aufgrund politischer Fehlentscheidungen statt gemäß einer präzisierten Aufgabenstellung mit mehr als 400 Planänderungen während der Planungsphase realisiert werden soll - wissenschaftlich völlig inakzeptabel. Vielleicht möchten Sie, sehr geehrter Herr Fried, diesbezüglich mal in dem frisch verlegten Buch von Stararchitekt Meinhard von Gerkan nachlesen, auch wenn es betrifft die Genehmigung Ihrer Behörde um einen anderen Problemkreis des BER-Projektes geht?

4. Genehmigung und Anspruchsverjährungsfrist

Gleichzeitig erwarte ich, daß behördlich ausdrücklich verfügt wird, daß die in der Genehmigung Ihrer Behörde angeführte

- Verfügung einer nur "temporären Teil-Inbetriebnahme der Südbahn" (vgl. Abschn.III 5., 2. Absatz S.13),
- deren verfügte "Befristung" vom 02.05.2015 bis 24.10.2015 (vgl. Abschn.I 4.a,II., S.3),
- deren verfügte längenmäßige "betriebliche Verkürzung" (vgl. Abschn.III 2., S.7) und
- deren verfügte "Nutzungsbeschränkung" nur auf Luftfahrzeuge "bis zur Kategorie Code Letter E nach ICAO Annex 14" (vgl. Abschn. III 2., S.7)

terminmäßig rechtlich nicht als Beginn der Schallschutzmaßnahmen-"Verjährungsfrist von 5 Jahren für Schallschutzansprüche" zu werten ist.

Wegen der vorstehend sowie im folgenden Abschnitt angeführten Schwierigkeiten könnte es sonst passieren, daß die Verjährungsfrist schon abgelaufen ist, bevor das erste Flugzeug im planmäßigen Betrieb von der BER-Südbahn startet!

5. Flugroutenspezifische Zusatzbegründung des Eil-Appelles

Von Lärmbetroffenen wird nicht erwartet, daß die Interims-Flugroute von der BER-Südbahn nur genehmigungsgemäß von Mai bis Oktober 2015 befliegen werden dürfte. Dies aus den folgenden Gründen:

- Bautermine beim BER-Projekt wurden noch niemals planmäßig eingehalten.
- Die nächste ILA soll erst im Jahre 2016 stattfinden, so daß zuvor kein externer Termindruck besteht.
- Die FBB-Umzugspläne sehen eine mehmonatige Dauer für den Umzug von Tegel TXL nach Schönefeld BER vor, wodurch eine weitere Abweichung von PFB und BER-Flugroutensystem unabänderlich wird:

Ein unabhängiger Flugbetrieb auf der BER-Nord- und -Südbahn ist nicht mehr möglich, sondern nur noch ein abhängiger Flugbetrieb, nach welchem sich die von der BER-Südbahn startenden Flugzeuge in die BER-Nordbahn-Flugroute "einfädeln" müssen.

Aber nicht nur deshalb ist ein genehmigungszeitabschnittkonformer Flugbetrieb auf der BER-Interimsflugroute nicht erwartbar:

Bereits vorhandene Kapazitätsprobleme beim BER, dem dazu auch noch der Regierungsflughafen angeschlossen werden soll, lassen bei der bereits abgelehnten, da nicht durchsetzbaren 3. Startbahn vielmehr auch zumindest zeitweilig einen Weiterbetrieb des Flugbetriebes von der Südbahn gem. dem der Interimsphase in Ihrer Genehmigung erwarten, sofern eine teilweise Aushebelung geltenden EU-Rechts durchsetzbar sein sollte.

Ein sowohl dem derzeitigen wie erwartbaren Luftverkehrsumfang als auch den Erfordernissen gem. Abschn. 1. dieses Schreibens gerechtfertigtes Konzept für das derzeitige Berliner Flughafensystem einschließlich des dazugehörigen Flugroutensystems steht aber noch aus, und ob es erarbeitbar ist, sei dahingestellt!

Aus vorgen. Gründen erwarte ich eine kurzfristige Zurückziehung Ihrer Genehmigung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr.G.Briese, EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT