

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

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 78 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM,

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

EUROPÄISCHE KOMMISSION
Generaldirektion Wettbewerb

Rue de la Loi 200

B-1049 Brüssel

BELGIEN

Eichwalde, den 9. Mai 2016

..Az.: Io ..+.. EG

Ihr Schreiben vom 30.10.2015 (PE571.538v01-00);

Ihr Zeichen übersandt vom Europ. Parlament m.E-Mail vom 7.2.2016,
ferner E-Mail vom 6. Mai 2016

Mein Schreiben vom
26.02.2016 an das Europ. Parlament und
vom 13.01.2016 und 28.02.2016 an die General-
direktion Wettbewerb, ferner E-Mail vom 5.5.2016

P e t i t i o n N r. 1 0 0 2 / 2 0 0 4,
EU-Beihilfeverfahren SA.35378 (2012/ N) und
EU-Beihilfeverfahren SA.36263 (2013/CP)
für den Flughafen Berlin-Brandenburg (BER);
N a c h t r a g zu aktuellen Umständen –
mit wirtschaftlicher Relevanz

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. Z u s e n d u n g e n

Wie ich bei der Durchsicht der E-Mail vom 5. Mai
2016 feststellte, fehlte leider beim Statement
der FDC Airport Consulting die Seite 2; sie liegt
nun diesem Schreiben bei.

Ferner gestatte ich mir, Ihnen aus aktuellem An-
laß die Anlagen IX-1, IX-2, IX-3 und IX-4 beizu-
legen.

- 1909-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftswissenschaften
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß,
Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,
Fachschule für Schwermetallbau und
Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektronik-Technologie,
Humboldt-Universität zu Berlin, Sek. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promotion als Ingenieur
mit Untersuchungen zur Systemfunktionsfähigkeit
von Huberprozessen aller Art mit Hilfe von
heuristischen, Simulations- und algorithmischen
Programmen
- 1972, 1974 Pichtpreisträger und Humboldtpreisträger
der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Doktor für Mathematik, Physik
und technische Fächer
- 1990-96 Rechtsanwältin und Beamtin juristischer
Grundstofffragen im DEUTSCHEN KOLLEGIUM (DM)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen
Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des
Landesparlamentes Cottbus
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur
Ingenieur für entwicklungsbegleitende
Standardisierung/Normung
- 1994 Bauleitplaner
- um 1960 Veröffentlichung "Zur Theorie Profetoffmolekularer"
mit der Berechnung möglicher festigkeitsbedingter
Maßabweichungen für Typen, Sorten und Gruppen
für Duroplast-Formstoffscheile, MASSE UND KAUTSCHUK
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus aus
Automatischen Plastverarbeitung
(Verhinderung der Einföhrung des sozioökonomischen
Gut-Toleranz- und Passungssystems gegenüber
der Einföhrung des internationalen
ISA/ISO-Toleranz- und Passungssystems
- 1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plast
in der Volkswirtschaft I.A. des KIM Berlin
(Teil1: Ermittlung erforderlicher Aufgaben
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,
Teil2: Entwicklungs-Aufgabenfolgen-Netzplan,
Kosten-Nutzen-Analyse)
mit den Co-Autoren
Dr. Wilfried Scheuf, Zentrallaboratorium für
Plastverarbeitung Leipzig und
Dipl.-Phys. Dieter von Strömmer, TU Dresden
- 1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz
(statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz
(vorst. Oze-Methode) für Maßketten zur Ermittlung
von Fertigungskostenminderungen durch größere
Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Elastifizierungsprozesses
von Duroplastformteilen aus Abmaß-Bildungs-
Verteilungen, Eröffnungsvertrag der Sektion
Plastverarbeitungstechnik einer der Internationalen
Fachtagungen MAST-Tagung der Kaiser der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Planungsplans
der Sozialisten im Rahmen des Funktionentheorems,
Humboldt-Universität zu Berlin
- 1990 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus
(Verhinderung der Einföhrung der sozioökonomischen
Zurechnungsmethoden in der Maß-, Steuer- und
Regelungstechnik)
- 1992 Dissertationsskizzenfassung in FACHBEREICH
29(1992) H.A. S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zur Überwindung der Volkswirtschaft
von der Plastikwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
mit ökonomischen Skizzen über NEUES FORM an
Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1994/97 Vorschlag zur Einföhrung einer Robin-Stauer
(Spekulations-Dämpfung) und eines neuen
Rechts-Wohls-Abkommens (fests. Wechselkurs)
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages
zur Beilegung von Globalisierungsproblemen
noch vor der EURO-Einföhrung
- 2003-04 Vorschläge zur Einföhrung des Bruttoeinkommensteuers
(BER) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den
Beitritt zur EURO-Zone an die Bundesregierung und
an die Landesregierung Brandenburg
- 2005-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen
für die Beilegung der Welt-Finanz- und -Wirtschafts-
Krisen sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen
- 1994-2014 Kritischer Begleiter des Huberprozesses
Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)
durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge,
Vorschläge, Auswertungen und Presse-Informationen
für die Beilegung im Rahmen der EICHWALDE BER
FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND
NACHTFLUGVERBOT in der Bürger-Initiative
NOTWEHR Anlieger BER
- In enger Zusammenarbeit mit der
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM
(vgl. <http://berlin-brandenburg-21.de>
sowie www.eichwalde.com und www.bvbb-er.de)

2. B e m e r k u n g e n zu den Anlagen

- Gemäß Statement der FDC Airport Consulting wird das Bauwerk Terminal-Tunnelbahnhof als funktionsunfähig im Brandschutzsinne erachtet.
- Gemäß Anl. IX-1 muß auch die Flughafengesellschaft den Eröffnungstermin zumindest infrage stellen.
- Gemäß Anl. IX-2 soll erneut umgebaut werden, ohne daß damit das vorgen. Entrauchungsproblem zum Baukomplex Terminal-Tunnelbahnhof bereits als geklärt erachtet wird. Die Brandausbreitung wird so nur angefeuert, die einheitliche Systemstruktur entgegen Baugenehmigung noch umfangreicher gestört.
- Gemäß Anl. IX-3 konnte zum Schallschutz wieder lediglich ein bauliches Teilproblem als gem. DIN-Norm zu lösen erreicht werden, was eigentlich von Anfang an eine Selbstverständlichkeit hätte sein müssen!
- Die Genugtuung hierüber gem. Anl. IX-4 ist deshalb unberechtigt euphorisch - noch zu viele andre Teilprobleme zum Schallschutz sind noch ungelöst und stehen erst noch zur Gerichtsentscheidung an!
- Zu Anl. IX-5 wäre zu bemerken, daß der Vergleich Bundesbahn-Flughafen-Gesellschaft wohl nicht der letzte sein dürfte, da es keine Inbetriebnahme in absehbarer Zeit geben dürfte.
- Anl. IX-6 verdeutlicht, daß es für den BER wegen Verstößen gegen EU-Recht keine Zertifizierung und keine rechtskonforme Inbetriebnahme der BER-Südbahn geben kann, trotzdem von dieser auch zur ILA 2016 wieder Flüge trotz aller berechtigten Einwendungen hiergegen gemäß Pressemeldungen erfolgen sollen.
Die Betriebsgenehmigung fußt zwar auf ICAO-Bestimmungen, aber gleichzeitig werden diese in entscheidendem Maße nicht eingehalten.
Dies kann nicht sein!

3. S c h l u ß f o l g e r u n g e n

Gemäß vorstehenden Ausführungen ergibt sich folgende aktuelle Situation:

- Für die Planungen zum Zusammenwirken von Terminal und Tunnelbahnhof beginnt man neu mit einem Vorschlag zur Belüftung durch Glastürme, ohne das Grundproblem verschiedener Teilkonzepte gelöst zu haben. Es kann deshalb noch nicht mit dem Entwurf von Bauzeichnungen begonnen werden!
Damit wäre gem. bisheriger Verfahrensweise bei viel geringeren Änderungen eine Novellierung des Planfeststellungsbeschlusses erforder-

derlich, was aber m.W. aus zeitlichen Gründen gem. Recherchen der "Neuen Aktion" nicht erfolgen soll.

Hieraus resultieren neue rechtliche und finanzielle Risiken.

- Beim BER-Schallschutz ist de facto die gerichtliche Widerlegung des FBB-"Sprint-3-Schallschutzprogrammes" konstatierbar, da
 - . die OVG-Entscheidung für das Nachtschutzgebiet getroffen wurde, aber dadurch auch für das Tagschutzgebiet gilt, weil dort die Lärmbelastung grundsätzlich noch höher ist als beim Nachtschutzgebiet;
 - . die OVG-Entscheidung zum Erfordernis eines Lüftungskonzeptes nicht nur, wie teils in der Presse dargestellt, allein neue Kosten durch die Anfertigung eines nun erforderlichen Gutachtens beinhaltet, sondern dadurch generell der Austausch der bisherigen billigen Zulüfter durch teurere Geräte für die Bereitstellung von Zu- wie Abluftfunktion erfolgen muß, welche m.E. mit Wärmeaustauschern versehen sein müssen, Hierdurch entstehen neue Kosten für Gutachten, Projektierung und Umbau.
 - . Wenn demnach ein neues "Sprint-4-Programm" kreiert werden sollte, so muß angemerkt werden, daß dies wegen weiterer Rechtsverstöße baurechtlicher Art sowie der im BER-Nahbereich erforderlichen grundsätzlich anderen Lösung bezüglich erforderlicher Lärmstörpegelberücksichtigung diesem vorgehen. Programm noch ein "Sprint-5-Programm" erfordern würde, welches wiederum die bisherigen Einbauten zum Lärmschutz verändern würde, teils also dann drei mal in Folge, weil zu jeder neuen Regelung geklagt werden muß!

Beim Schallschutz steht also auch bei bereits erfolgten Schallschutzmaßnahmen alles wieder auf **A n f a n g** !

Alle bisherigen Kostenvereinbarungen (KEV) sind natürlich nach dem aktuellen OVG-Spruch zum Erfordernis eines Lüftungskonzeptes ebenfalls neu zu fassen!

- Auch bei der BER-Südbahn steht bei Berücksichtigung geltenden EU-Rechts wieder alles auf **A n f a n g** - es hat nur noch niemand bisher dazu geklagt!

- Da es wegen vorgen. vielfältiger Verstöße gegen EU-Recht gemäß Anl. IX-4 ohnehin keine BER-Zertifizierung geben kann, sich sogar die Grobplanung des BER bezüglich der Berücksichtigung des Regierungsflughafens noch im Anfangsstadium "Vorschlagsvariante" befindet, die Flughafengesellschaft durch den geplanten und kapazitätsmäßig erforderlichen Weiterbetrieb von Schönefeld SXF nicht nur selbst gegen den immer wieder als "Grundlage" und "rechtsgültig" beschworenen Planfeststellungsbeschluß verstößt und dieser dazu auch noch wegen bereits angeführter Verstöße gegen bei seiner Inkraftsetzung bereits verbindlichem EU-Recht ex tunc ipso iure nichtig ist, verdeutlicht die neue Entwicklung, daß man wegen bisheriger Fehlplanungen beim BER-Projekt nicht kurz vor dem Abschluß, sondern eher erst kurz vor dem Neubeginn steht.

Aus den vorgen. Gründen sollte, meine Bitte, den Anträgen der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB gefolgt werden.

Mit freundlichen Grüßen


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

Anlagenverzeichnis:

- Anl. VII-3 FDC Airport Consulting D. Faulenbach da Costa, BER und kein Ende ?
- Anl. IX-1 Eröffnung des BER könnte sich auf 2018 verschieben. Aufsichtsratschef Müller bringt neuen Termin ins Spiel - Probleme mit dem Bahnhof, MAZ 23./24. April 2016, S.8
- Anl. IX-2 Glastürme für Brandschutz. Frischluftzufuhr für Flughafen geregelt, Entrauchung im Bahnhof ungeklärt, MAZ 07./08. Mai 2016, S.9, und
BER muß erneut beim Schallschutz nachbessern. Oberverwaltungsgericht gibt Flughafengemeinde recht, - Anwalt: Urteil auf andre Fälle übertragbar, MAZ 04./05. Mai 2016, S.1
- Anl. IX-3 - Genugtuung über Schallschutz-Urteil: Die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts findet in der Region große Zustimmung, MAZ 06. Mai 2016, S.21,
 - Kommentar: Schallschutz am Flughafen BER - bitte nachbessern, MAZ 04./05. Mai 2016, S.2, und
 - Zeitung: Bahn und BER legen Streit bei, MAZ 02. Mai 2016, S.7
- Anl. IX-4 Zusendung vom 11. Juni 2013 an den Landtag Brandenburg, Anl. 2.10, Analyse der Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF + BER) zur Berücksichtigung von rechtsverbindlichen Vorschriften der INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRTORGANISATION (ICAO) gemäß Chicago-Abkommen (CA) zur Genehmigung vom 27. März 2012

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, HOHEN 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 INTERESSENGEMEINSCHAFT SCHULZENDORF GEGEN FLUGLÄRM
c./o. Dohlenstieg 40, 15732 Schulzendorf

A n a l y s e der Betriebsgenehmigung des Verkehrsflughafens
Berlin-Schönefeld (SXF + BER)
zur Berücksichtigung von rechtsverbindlichen Vorschriften
der INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRSTSORGANISATION (ICAO)
gemäß dem Chicago-Abkommen (CA)

1. V o r b e m e r k u n g

Diese Analyse erfolgte wegen der bisherigen Nichtberücksichtigung der Ausrichtung der BER-Start- und -Landebahnen nach dem ICAO Doc.9184 und anderer Verletzungen verbindlicher internationaler Vorschriften übergeordneten Rechts in Ergänzung der Beschlußvorlage zu zukünftigen Maßnahmen zum BER-Projekt von Dr.Dieter Schallehn, Interessengemeinschaft Schulzendorf gegen Fluglärm, vom 14.März 2013 für den Sonderausschuß BER des Landtages Brandenburg und des Schreibens von Dr.Dieter Schallehn vom 19.Mai 2013 an den Bundesrat zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Schutzes der Bevölkerung gegen Fluglärm i.A. vorgenannter Interessengemeinschaft und der Schulzendorfer Ortsgruppe des BVBB.

2. N a c h w e i s von Zitaten mit ICAO-Bezug in der aktuellen
Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens SXF + BER

2.1. Bezeichnung vorgenannter Änderung

Die Änderung trägt die Bezeichnung "Änderung der Genehmigung des des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gemäß §6 Abs.4. Satz 1 LuftVG" des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 27.März 2012

Anl. IX-14

2.2.1. Textstellen aus Kapitel A

- Abschn.IV, Klassifizierung des Flughafens
- Abschn.XI, Flugbetriebliche Regelungen, Lfd.Nr.2 , Flugbeschränkungen für strahlgetriebene Flugzeuge mit maximal zulässiger Abflugmasse von mehr als 20.000 kg für die Zeit zwischen 22.00 und 06.00 UHR mit EPNdB-Angabe und Bezug auf Bd.1 Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen)
- Abschn.XI, Lfd.Nr.5. mit gleichem Bezug wie vorstehend
- Abschn.XII, Auflagen , Lfd.Nr.1., Vorgabenkonformität, mit Bezug auf Anhang 14 Band 1 des Chicago-Abkommens (CA) vom 7.Dezember 1944 in der jeweils gültigen Fassung (ICAO-Anhang 14), soweit dem nicht deutsche Vorschriften entgegenstehen
- Abschn.XII, Lfd.Nr.5., Flughafenhandbuch:
"ein aktualisiertes Flughafenhandbuch (Aerodrome Manual) gemäß §45a LuftVZO i.Vbdg. mit relevanten Vorgaben der ICAO" ist "vorzuhalten" sowie
Abs. a) in Bezug auf das Betriebskonzept, Teil "ICAO Annex 14, wildlife hazard management system" und i.Vbdg. mit
Abs. m), Regelungen zur Luftsicherheit (ohne nochmalige Nennung)
- Abschn.XII, Lfd.Nr.6., Safety Management System (SMS) zur flugbetrieblichen Sicherheit i.Vbdg. mit "ICAO Anhang 14, §45b LuftVZO"
- Abschn.XII, Lfd.Nr.8. zum Rettungs- und Feuerlöschwesen mit Bezug auf "ICAO Anhang 14"
- Abschn.XII, Lfd.Nr. 12.a) "Luftverkehrskarte ICAO 1:50000"
- Abschn.XII, Lfd.Nr.18., Flughafenanlage und -betrieb für Aufgaben des Bundes zur Anlage und Änderungen von Flugbetriebsflächen:
es "sind die internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARA) von Anhang 14, Band 1, des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt (Chicago Convention), ICAO Anhang 14, einzuhalten ..."

2.2.2. Textstellen aus Kapitel D

Kapitel D enthält die Begründung von Nebenbestimmungen mit Hinweis auf Auflagen gemäß Kapitel A, Abschn.XII, Lfd.Nr. 1 bis 5, 7 und 9: Bezug auf "Bestimmungen der internationalen, europäischen und nationalen luftverkehrstechnischen Regelwerke".

Hinweis: Lfd.Nr.6 und Lfd.Nr.18 sind nicht aufgeführt!

3. Zuordnung der Textstellen zu Teilaspekten des Flughafens

Die Zuordnung der Zitate erfolgt gemäß B i l d 1 , auf welchem die Teilaspekte lediglich symbolisch vereinfacht dargestellt werden.

Beim Vergleich stellt man fest, daß die Betriebsgenehmigung in sich recht widersprüchlich ist, weil zwar bezüglich der Zuordnung der Zitate zum Flughafen insgesamt, also zum alten Flughafen SXF wie dem neuen noch nicht in Betrieb befindlichen Flughafen BER zugeordnet, zwar die Rechtsgültigkeit der ICAO-Vorschriften betont wird, aber gleichzeitig bezüglich der Pisten-Ausrichtung ein solcher grundlegender Widerspruch zum ICAO Doc.9184 besteht, daß die Betriebsgenehmigung bei Einhaltung des vorgesch. ICAO Doc. rechtlich nichtig würde!

Gleiches gilt bezüglich der Festlegungen zu Luftfahrzeugen i. Vbdg. mit Lärm, zu welchen der Anhang 16 (Annex) zum Chicago-Abkommen ausdrücklich zitiert wird, während er aber bei der Festlegung von Lärmschutzzonen für Flughafen-Anliegergemeinden trotz eines dementsprechenden Vorschlages vom 17. September 2012 an die Staatskanzlei Brandenburg bisher keinerlei Berücksichtigung fand.

4. Schlußfolgerungen

ICAO-Vorschriften gelten gem. dem in der Vorbemerkung nach Abschn.1 genannten Schreiben an den Bundesrat für Deutschland als **Mindestvorschriften**, verabschiedet von Bundestag, Bundesrat und EU als **übergeordnetes Recht**.

Die Übersetzung des ICAO Doc.9184 wurde jedoch trotz dementsprechender Verabschiedung, vgl. Verordnungen EG 1592/2002 Abs.5 sowie EG 216/2008 Abs.3., und vieler dementsprechender Aufforderungen an Herrn Bundesminister Ramsauer und Frau Bundesjustizministerin Dr. Leutheusser-Schnarrenberger seit Juli 2011 nicht aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt, so daß es weder bei der Flughafenplanung noch in Planfeststellungsbeschluß (PFB), dem dazugehörigen Ergänzungsbeschluß (PFBerg) oder Rechtssprüchen des Bundesverwaltungsgerichts (BVG) bzw. des Obergerichtes (OVG) Berlin-Brandenburg rechtswirksam wurde. Der PFB sowie der PFBerg wurde gerichtlichseits bisher stets als gültige Rechtsgrundlage angesehen, obwohl sie aufgrund der zuvor erlassenen EU-Verordnung EG 1592/2002 bereits bei Verabschiedung potentiell nichtig waren!

Deshalb wird das BER-Projekt dasselbe Schicksal ereilen wie das EuroHawk-Projekt: es wird zur Invest-Ruine werden!

Die entsprechenden vorgenannten Textstellen können in der aktuellen Änderung der Betriebsgenehmigung gem. Anl. 2 nachgelesen werden.

Zusammenfassend darf man feststellen, daß die Widersprüche zwischen Betriebsgenehmigung, Flughafenausbau und Schallschutzkonzept und geltenden gesetzlichen Bestimmungen, speziell bedingt durch die Ignorierung übergeordneten Rechts, zur Folge haben, daß unter erforderlicher Einbeziehung von Katastrophen- und Gesundheitsschutz in die Betrachtung bisher trotz vielfältiger Bemühungen von Bürgerinitiativen und Verbänden beim Schönefeld-Projekt weder Flugsicherheit noch echter Schallschutz oder ein Nachtflugverbot auch nur konzeptionsmäßig von BER-Gesellschafterseite insgesamt erkennbar ist.

Die zwischen Flughafenchef Mehdorn und den Bürgermeistern der Anliegergemeinden als "Durchbruch" titulierte "Einigung" ist aus vorgenannten Gründen nichts anderes als ein fauler Kompromiß zu Lasten der Grundrechte der Bürger aller Anliegergemeinden in der etwa 8-km-Zone um den Flughafen und eine Rückkehr zu für zumindest diese falschen eignen Vorschlägen des Flughafens zum Schallschutz, stellt darüber hinaus aber eine Sanktionierung von Verstößen gegen übergeordnetes staatliches Recht dar, für welche weder Kommunalpolitiker noch ein Dialogforum ein Entscheidungsrecht besitzen.

Kommentare wie es sei ja unter Beachtung der bisherigen hohen Investitionskosten sowieso damit zu rechnen, daß der Flughafen erweitert in Betrieb gehe, so daß ja nicht mehr als gemäß vorgenannter "Übereinkunft" erreicht, erreichbar gewesen wäre, oder gar die Behauptung, mit dieser "Übereinkunft" würden "die Bürgerinitiativen zufrieden sein", gehen weit an rechtsstaatlicher Wirklichkeit vorbei. Sie stellen eine Täuschung von Bürgern, Parlamentariern und Gerichten dar, denn Grundrechte oder übergeordnetes Recht sind nicht verhandelbar, sondern schlicht durchzusetzen. Derartige Äußerungen mißachten also die geltenden Prinzipien in einem demokratischen Rechtsstaat! Für diese einzutreten ist jedoch die Pflicht eines jeden Abgeordneten, aller Bürger wie auch der Gerichtsbarkeit.


- Dr. Günter Briese -

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

Hierzu gehören:

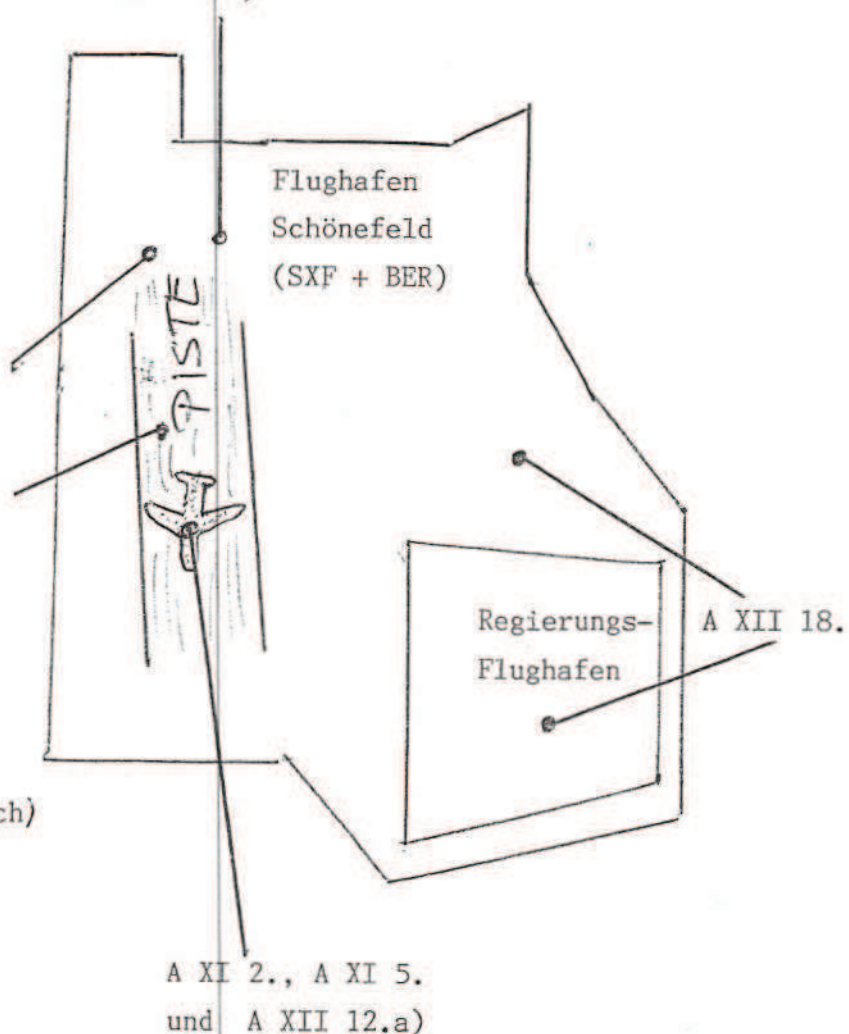
Bild 1: ICAO-relevante Zitate in der Betriebsgenehmigung in Zuordnung zu Flughafen-Teilaspekten
Bild 2: ICAO-relevante Textpassagen der Betriebsgenehmigung

Flughafen-Teilaspekte mit Zuordnung der
Zuordnung der Zitate^{*)} des Chicago-Abkommens und dazugehöriger ICAO-Dokumente
in der "Änderung der Genehmigung des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld
gemäß §6 Abs.4 Satz 1 LuftVG" des MIL Brandenburg vom 27.März 2012

A IV, A XII 1., A XII 5.d)^{**) ,}
A XII 5.m), A XII 6., A XII 8.,
A XII 12.a)

D zu
A XII 1. bis 5., 7., 9

A XII 1. und A XII 18.
i.Vbdg. mit A XIII und
D
(Kollision mit
ICAO Doc.9184, in
Deutschland, EU und
international verbindlich)



^{*)} Beispiel siehe Fußnote ^{**) !}

^{**)} Kapitel A Abschn. XII Lfd.Nr. 5.d)