

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE
FÜR FLUGSICHERHEIT,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND
NACHTFLUGVERBOT

Stubenrauchstraße 71
15732 Eichwalde

INTERESSENGEMEINSCHAFT
ALTANSCHLIESSER
SCHULZENDORF (IGAS)

Postfach 18
15732 Eichwalde

SCHULZENDORFER
INTERESSENGEMEINSCHAFT
GEGEN FLUGLÄRM

Dohlenstieg 40
15732 Schulzendorf

Landtag Brandenburg
- Präsidentin -
Frau Britta Starck
Alter Markt 1
14467 P o t s d a m

Z u s c h r i f t
nach §99 der Geschäftsordnung
des Landtages Brandenburg

Eichwalde/Schulzendorf, am 28. August 2017
(Stand 6. September 2017)
Az.: Io + EG

P o l i t i k e r b r i e f "Europäisches Recht ist umzusetzen .

Zur aktuellen Lage des BER-Projektes und des MAW unter Darlegung daraus resultierender Erfordernisse für den Erhalt des Berliner Flughafensystems und der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung im Umfeld von Schönefeld gemäß geltendem europäischen Recht" in der Fassung vom 1. Mai 2017;

F o r d e r u n g auf Behandlung im Landtag und Durchsetzung erhobener Forderungen gegenüber der Landesregierung

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

- aufgrund der Dringlichkeit der Lösung vorstehens angeführter Probleme hatten wir die Zusendung des Politikerbriefes mit Stand vom 1. Mai 2017 an alle Abgeordneten des Landtages gefordert.

Am 17. August erhielt ich jedoch davon Kenntnis, daß noch nicht einmal dem Fachreferenten für Wirtschaft, Haushalt, Finanzen und BER, Herrn Thomas von Gizycki, Existenz und Inhalt des Politikerbriefes bekannt war.

- Eine solche Verfahrensweise erscheint unter Berücksichtigung der planerisch, bautechnisch, verkehrstechnisch, finanziell und rechtlich desaströsen Situation des BER-Projektes als unverantwortlich.
- Wir erwarten deshalb nunmehr eine umgehende Übermittlung an alle Landtagsabgeordneten und deren Fraktionen bzw. Gruppe sowie eine baldige Behandlung im Landtag und die Umsetzung unserer Forderungen durch diesen.
- Die Umsetzung unserer Forderungen betrachten wir im Hinblick auf aktuelle Reaktionen auf den Politikerbrief im Bundestag, Abgeordnetenhaus von Berlin und seitens Bundesverkehrsminister Dörbrindt sowie weiterer Wortmeldungen aus Politik und Wirtschaft hierzu z.Z. als noch dringlicher als zum Zeitpunkt des Verfassens des Politikerbriefes, nicht zuletzt wegen neuer Erkenntnisse und Urteile hierzu.

- Nach Bekanntmachung unseres Politikerbriefes, auch wenn er zunächst an keinen der Abgeordneten der Legislativen der drei Flughafengesellschafts-Eigner wie gefordert übermittelt wurde, hat augenscheinlich wegen der Beweise bezüglich der bereits a priori EU-Recht widersprechenden BER-Projekt-Grundlagen-Beschlüsse Planfeststellungsbeschuß (PFB) sowie - als Novum - des diesen angeblich zugrundeliegenden "Konsensbeschlusses" hat aktuell zur Hinwendung auf den Konsensbeschuß in der öffentlichen Diskussion geführt, weil er offiziell wie der PFB offiziell stets als "ehem feststehend" angeführt wurde.
- Aber auch diesbezüglich ist das Vertrauen der Bürger in die Politik getäuscht worden, genau wie beim Diesel-Skandal, weshalb bereits mit Schreiben vom 3. August 2017 diesbezüglich an Herrn Ministerpräsident Dr. Woidke bezüglich der regierungszeitigen Positionierung zum Politikerbrief herangetreten wurde; leider bis jetzt ohne Rückantwort.
- Inzwischen sind uns dazu Fakten bekanntgeworden, welche den Konsensbeschuß entgegen offiziellen Beteuerungen nicht mehr als "eindeutig feststehend" charakterisieren!
Es handelt sich bei diesem nämlich nur
 - a) . um eine "Gemeinsame Empfehlung";
 - b) . es ist zwar darin als Ziel ein "Single-Flughafen" angeführt, aber auch, daß das Land Brandenburg hierfür den Standort Sperenberg für besonders geeignet hält;
 - c) . daß zwar trotzdem zunächst eine Konzentration auf den Standort Schönefeld festgeschrieben wurde, wobei jedoch gleichzeitig angeführt wurde, "Die Gesellschafter sind sich bewußt, daß die Rechtssicherheit des Standortes Schönefeld in einem Planfeststellungsverfahren rechtssicher festgestellt werden muß - sicherlich im Hinblick auf das dem entgegengesetzte Ergebnis des vorherigen Raumordnungsverfahrens (ROV) von 1994;
 - d) . daß sich deshalb die Gesellschafter verpflichten, "bis zur Herstellung der Baureife für den Single-Flughafen Schönefeld die Flächen in Sperenberg vorsorglich freizuhalten. Über die weitere Entwicklung in Sperenberg bleiben der Bund und das Land Brandenburg im Gespräch."
 - e) . daß der Bund u.a. "den für die Führung von Airport-Expresszügen vom Lehrter Stadtbahnhof über den Bahnhof Papestraße zum Flughafen Schönefeld notwendigen zweigleisigen Ausbau der Verbindungskurve von der Dresdner Bahn auf den Berliner Außenring (sogen. Mahlower Kurve) übernehmen" wird und
 - f) . daß der Bund den sogen. Lückenschluß auf der "Dresdner Bahn" im Rahmen des "Pilz-Konzeptes" sicherstellen wird";
 - g) . "daß der Bund auch die Verlängerung der U7 bis zum Terminalbereich in Schönefeld übernimmt";
 - h) . daß die Standortentscheidung für Schönefeld statt Sperenberg deshalb erfolgte, weil "der ursprünglich angenommene Bedarf ... bis zu 60 Millionen Passagiere ... nicht nachweisbar ist";
 - i) . daß die Auswahlkriterien für Standortvarianten "im Hinblick auf die Unternehmensziele der BBF (Rentabilität, hohes Betriebsergebnis, Attraktivität des Unternehmens für Privatbeteiligung, ... Landesplanung und Umweltschutz verglichen und bewertet" wurden;
 - j) . daß die "Haushaltsslage des Bundes und der Länder" für die "Gemeinsame Empfehlung" zur "Privatisierung" relevant war, was
 - Voraussetzungen und Optionen zur Privatisierung,
 - Zeitplan und Ablauf der Privatisierung" betraf;
 - k) . daß das Land Berlin "darauf hinwirken" werde, "daß durch die Optimierung des Flughafenlayout sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die vom Flughafenausbau betroffenen Menschen so gering wie möglich bleiben".

- Zur Schließung von Tegel wird konkret im Konsensbeschluß überhaupt nichts ausgesagt. Die Schließung von Tegel ist lediglich im Senatsbeschluß vom 5. Juni 1996 mit Bezug auf die "Gemeinsame Erklärung" wie folgt verankert:
"Weiterhin hat der Senat beschlossen, daß nach Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld die anderen Flughafenstandorte in Berlin zu schließen sind; der Flughafen Tempelhof ist bereits mit bestandskräftigem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens für Schönefeld zu schließen", also bezüglich Tegel TXL ohne definitive Festlegung eines zeitlichen Rahmens - und da der PFB juristisch keinen Bestand haben kann, wurde der Standort Tempelhof sogar verfrüht geschlossen !
- Insofern ist der Standpunkt der Brandenburger Landesregierung, daß der Beschluß zur Offenhaltung von Tegel TXL beim Senat von Berlin liegt, formalrechtlich nachvollziehbar.
- Letzteres auch deshalb, weil viele der im Konsensbeschluß enthaltenen weiteren Bedingungen nicht eingehalten wurden, sich nicht als einhaltbar oder als voraussichtlich nicht einhaltbar erwiesen :
 - . zu a): Die "Gemeinsame Empfehlung" zum "Konsensbeschluß" ist an vorgeh. Bedingungen geknüpft, die nicht eingehalten wurden bzw. werden können.
 - . zu b): Der Standort Sperenberg ist demnach noch immer rechtlich nicht ausgeschlossen.
 - . zu c): Die "rechtssichere" Festlegung der Realisierbarkeit des Standortes Schönefeld scheitert an der Nichtgenehmigungsfähigkeit des BER-Projektes nach EU-Recht, z.B. wegen nicht erfüllbarer Zertifizierungsbedingungen infolge
 - .. Fehlens des Umweltverträglichkeitsprüfungsnachweises,
 - .. des Verstößens des PFB gegen bereits vor seiner Verabschiedung geltendem übergeordnetem EU-Recht, auch
 - .. infolge Verstoßes der BER-Südbahn-Ausrichtung gegen das ICAO Doc.9184, Airport Planning Manual, als geltendem EU-Recht.
 - . zu d): Die Freihaltung der Flächen in Sperenberg erfolgte u.E. entgegen der Gesellschafter-Verpflichtung nicht umfassend.
 - . zu e): Der Bund realisierte bis jetzt nicht die Trasse Lehrter Stadtbahnhof - Schönefeld; zu f) ist uns keine Aussage möglich.
 - . zu g): Der Bund realisierte bisher nicht die Verlängerung der U7 über den U-Bf. Rudow hinaus.
 - . zu h): Die derzeitigen Passagier-Aufkommens-Schätzungen legen eine Entscheidung pro Standort Sperenberg nahe.
 - . zu i): Die damals als tragend angesehenen Kriterien zum Umweltschutz haben sich gem. vorstehenden Ausführungen als unzutreffend erwiesen.
 - . zu j): Die gem. Konsensbeschluß angestrebte Privatisierung scheiterte.
 - . zu k): Das Land Berlin verletzte seine Verpflichtung zum Flughafenlayout wegen Verstoßes gegen das ICAO Doc.9184.
- Da der Konsensbeschluß in Form der "Gemeinsamen Erklärung" in so vielen Fällen wie vorstehend angeführt verletzt wurde und gar keine detaillierte Aussage zum Zeitpunkt der Schließung von Tegel TXL enthält sowie ferner eine Inbetriebnahme des BER in vorliegender Form weder bisher als baulich absehbar noch als rechtlich möglich anzusehen ist, ergibt sich nicht nur das Erfordernis zur Offenhaltung von Tegel TXL, sondern es ist auch hiergegen keinerlei juristischer Hinderungsgrund erkennbar, da bisher keine der schließungsrelevanten Bedingungen erfüllt ist - am wenigsten der versprochene "weltbeste Schallschutz"!
- Gegen die Diffamierung von Verfechtern der Offenhaltung von Tegel TXL als "uninformiert-naiv", "mental-nostalgisch", "unaufrichtig-populistisch", "märchen-erzählerisch", "wahlkampfbezogen-demagogisch", "ignorant-inhuman" oder ähnlichen Klassifizierungen muß deshalb schärfstens protestiert werden, was hiermit geschieht.

- Besondere Brisanz besitzen bezüglich der Existenzsicherung des Berliner Flughafensystems, der Fortführung des BER-Projektes in anderer Form und der rechtswidrigen Co-Finanzierung desselben und anderer Begünstigter durch die betroffenen Bürger-Haushalte als MAW-Kunden die finanziellen Probleme der Flughafengesellschaft.
- Die derzeitigen baulichen Erweiterungspläne zu Flughafenbauten erscheinen gem. vorstehenden Ausführungen als weder erforderlich noch finanziell tragbar, weil es in Schönefeld
 - bei der derzeitigen einen Start- und Landebahn ("BER-Nordbahn") rechtlich bleiben muß und wird;
 - sich die Flughafen-Eigner zu keinem weiteren Zuwendungen entschlossen haben, sicherlich wegen der bereits seitens der EU-Kommission erfolgten "Deckelung" der beantragten letzten 2,6-Mrd.-Euro-Beihilfe-Genehmigung auf 2,2 Mrd. Euro;
 - die Flughafengesellschaft alle Neubauten nun aus Eigenmitteln erwirtschaften soll, aber erst kürzlich das Umsteigekonzept aufgrund der Air Berlin-Pleite platzte und damit Non-Airia-Verkaufserlöse minimiert werden;
 - durch milliardenschwere Neubaupläne aufgrund des nicht nutzbaren Terminals und wachsender Passagierzahlen die FBB GmbH als konkursgefährdet erachtet werden kann, so daß ein Gesellschafts-Splitting in eine SXF-TXL-Betriebsgesellschaft und eine BER-Projekt-Gesellschaft als unvermeidlich erscheint zur Sicherung der Berliner Luftverkehrsanbindung, von der BER-Projektgesellschaft zur Verlustminimierung zumindest nunmehr der BER-Terminal-Baukörper wohl privatisiert werden muß.
- Da die Privatisierung ohnehin Ziel des Konsensbeschlusses, der jetzt so viel zitiert wird, war, ist unter diesem Blickwinkel auch das RYANAIR-Investment-Angebot für Tegel TXL zu betrachten.
- Weitere Kosten für die Realisierung effektiven Schallschutzes zu TXL und SXF, wo er praktisch noch völlig aussteht im Gegensatz zu Tegel TXL, werden anfallen und befördern Privatisierungsbemühungen wie -erfordernisse.
- Im Übrigen ist zu vermerken, daß der Planfeststellungsbeschluß weder einen Hinweis auf den Konsensbeschluß noch auf die Schließung Tegels enthält, so daß alle Hinweise bezüglich daraus angeblich resultierender Probleme zur Offenhaltung von Tegel TXL als unbegründet und damit allein wahltaktischen Überlegungen zuzuordnen sind.
- Daß der PFB von Anfang an gegen EU-Recht verstößt, wurde bereits im Politikerbrief, Stand 1.Mai 2017, dezidiert bewiesen.
Da der Konsensbeschluß bisher offiziell vielfach als Begründung dafür benannt wurde, daß der Standort Schönefeld für den BER unveränderlich feststehe, uns jedoch der Konsensbeschluß bisher nicht zugänglich war, hatten wir bis zu dessen Kenntnisnahme deshalb vorausgesetzt, daß er bezüglich seines juristischen Status zumindest dem PFB gleichgestellt sei, ihn also als im Range eines Staatsvertrages zwischen dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg stehend betrachtet, in welchem der BER-Standort unveränderlich, also **b e - d i n g u n g s l o s**, festgeschrieben sei, und deshalb den Konsensbeschluß als genau so rechtswidrig wegen Verletzung von EU-Recht erachtet, wie den PFB.
- Diese vorgehen. Einschätzung muß nun korrigiert werden, da der Konsensbeschluß juristisch nur als **"E m p f e h l u n g"** zur Privatisierung der Flughafengesellschaft weiß unterhalb einer Verordnung oder gar eines Gesetzes eingeordnet werden muß. dazu ferner neben dem BER-Standort Schönefeld der BER-Standort Sperenberg enthalten ist, sowie zur Abwägung zwischen diesen beiden Standorten bezüglich einer Entscheidung pro Schönefeld als **B e - d i n g u n g e i n N a c h w e i s d e r R e c h t s s i c h e r h e i t** dieses Standortes gem. PFB benannt wird.
- Da dieser Nachweis gem. dem vorgehen. Politikerbrief nicht erbracht werden kann, entfällt damit auch mit Hinweis auf den Konsensbeschluß jegliche Rechtsbasis für den BER-Standort Schönefeld !

Unterstützt wird dies noch durch viele weitere nicht erfüllte bzw. nicht erfüllbare Bedingungen des Konsensbeschlusses, wie vorstehend dargelegt, so daß auch allen Festlegungen zu Folgen aus dem Konsensbeschuß damit die juristische Grundlage entzogen wurde, beispielsweise der "Gemeinsamen Empfehlung" zum Flughafenkonzept vom 4. Juli 1996 nebst Anlagen.

- Damit steht der weiteren Offenhaltung von Tegel TXL auch mit Hinblick auf den Konsensbeschuß nichts im Wege, denn der "Single-Flughafen" ist damit wegen nur einer noch nutzbaren Start- und Landebahn (BER-Nordbahn mit Bestandsschutz SXF, welche nach Pressemitteilungen bereits zertifiziert worden sein soll) kapazitätsmäßig am bisherigen Standort nicht realisierbar, so daß bis zum Erreichen der Rechtssicherheit an einem anderen BER-Standort, z.B. in Sperenberg, also eines anderen Sachstandes, Tegel TXL weiterbetrieben werden muß - ebenfalls mit Bestandsschutz, denn die für die Betriebsaufgabe benannten Bedingungen sind ja bisher weder eingetreten noch erwartbar, jedoch unter Revision der "Lex Tegel" zur Verweigerung weiteren Schallschutzes statt nun schon angedachter Verlängerung des Geltungszeitraumes der Lex Tegel wegen angeblich erwartbarer BER-Betriebsaufnahme. Aber auch um Schönefeld wartet man noch immer auf den Beginn des avisierten "weltbesten Schallschutzes" - auch dies sollte nicht der Vergessenheit anheimfallen !
- Weitere Kosten kommen ferner auch deshalb auf die FBB GmbH zu, weil der für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung des Flughafens zuständige Märkische Abwasser- und Wasserzweckverband (MAW) bisher seine Leistungen bei der Gebühren- und Beitragsbemessung nicht im Einklang mit dem Verursacherprinzip gem. dem Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz (WHG), der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (GrwV) mit Hinweis auf §14 GrwV zur wirtschaftlichen Analyse der Wassernutzungen, gem. dem Ministerium für Justiz und Verbraucherschutz des Bundes novelliertes EU-Recht als Bundesrecht darstellt, u.a. mit Bezug auf die unsererseits in der Vergangenheit bereits mehrfach angeführte Richtlinie 2000/60/EG, und damit zu niedrig und von Haushalten der Bürger cofinanziert, berechnete, u.a. i.Vbdg. mit Altanschießerbeiträgen. Das WHG vom 31. Juli 2009 trat bereits am 1. März 2010 in Kraft, teils aber auch bereits mit dem Tag der Verkündung.
- Ausführungen des MAW-Verbandsvorstehers, EU-Recht sei diesbezüglich kein geltendes Recht i.S. der Ablösung des vom MAW offiziell postulierten und zelebrierten widerrechtlichen "Gleichheitsprinzips" sind also völlig unzutreffend. Durch jeweils drei Urteile der Landgerichte Frankfurt/Oder und Cottbus sowie eines weiteren verwaltungsgerichtlichen Urteils zur Beitragsrückerstattung an alle Altanschießer, also auch solche, welche im Vertrauen auf den Rechtsstaat ohne Vorbehalt oder Widerspruch zahlten, gem. dem Staatshaftungsrecht, welche bisher regierungsseitig wegen "bestandskräftiger Bescheide" als nicht beitragsrückzahlungsberechtigt angesehen wurden, werden den MAW ohne Rücksicht auf eigne Staatshaftungsansprüche aus finanziellen Gründen zwingen, eine Vertragsänderung und eine Neuberechnung gegenüber der FBB GmbH vorzunehmen - und sei es nur bezüglich Gebühren und Investitionskostenbeteiligung für das BER-Projekt, um nicht gegen die Wettbewerbsregeln i.Vbdg. mit der Störung des EU-Binnenmarktes gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom 13. Dezember 2007 (AEUV, Titel VII, Kapitel 1 - Wettbewerbsregeln, Art. 101 bis 109) infolge unlauterer Begünstigungen der FBB GmbH zu verstoßen.
- Verwaltungs- wie Landgerichte werden auch zukünftig letztendlich stets dem BVerfG-Spruch vom Dezember 2015 zur Altanschießerbeitragsrückzahlung folgen müssen.
- Aus den vorgeh. Gründen fordern wir deshalb eine Behandlung unseres Politikerbriefes wie auch dieser Ergänzung hierzu im Landtag sowie das Fassen von Landtagsbeschlüssen in Unterstützung und Erfüllung unserer Forderungen zum Flughafen-Projekt, wie z.B. ausreichenden Schallschutz, zur Offenhaltung von Tegel TXL bis zur Inbetriebnahme eines neuen BER an geeigneterem Standort in privatwirtschaftlicher Verwirk-

lichung sowie eine MAWV-Altanschießerbeitragsrückzahlung an alle Altanschießer sowie eine gesetzlich verankerte Zulassung von Gemeinschaftsklagen.

- Im Übrigen sehen wir uns veranlaßt, hiermit nochmals zu fordern, daß sowohl der Politikerbrief als auch dieses ergänzende Schreiben allen Landtagsabgeordneten und ihren Fraktionsgeschäftsführern als Zusendung zur Kenntnisnahme und Bearbeitung übergeben wird.

Ferner fordern wir auch die Zustellung der unter Hinweise angeführten weiteren Schreiben gleichen Betreffs an den vorgen. Personenkreis unter Einschluß der Mitglieder des BER-Sonderausschusses, also ebenfalls als Zuschrift gem. §99 GO.

Mit freundlichen Grüßen



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

Dr. D. Schallahn, Sprecher der
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT
GEGEN FLUGLÄRM

R. Bolduan, Sprecher der
INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER
SCHULZENDORF (IGAS)

K. Klubescheid, Sprecher der
INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER
SCHULZENDORF (IGAS)

Marcel A. Hoffmann, Pilot,
Initiator der sogen. "Hoffmann-Kurve"

H i n w e i s e auf vorangegangene Schreiben an das Land Brandenburg :

- Schreiben vom 19. Juli 2017 an Frau Landtagspräsidentin B. Starck, mit
. Beschwerde gegen die Art der "Bearbeitung" im Petitionsausschuß und
. Forderung einer Landtags-Sondersitzung;
- Schreiben vom 2. August 2017 an Herrn Ministerpräsident Dr. D. Woidke mit
. Erwartungen zur Aufnahme des Politikerbriefes mit Hinweis auf umfangreiche
Zusendungen in Form von Ausarbeitungen in den Jahren 2011, 2013 und Mai 2017;
- Schreiben vom 9. August 2017 an Herrn Ministerpräsident Dr. Woidke
. in Vorbereitung der FBB-Eigner-Beratung am 15. August 2017 in Potsdam
zur Position von Herrn Bundesverkehrsminister Dobrindt

Anlagen:

- Anl. 1 Abgeordnetenhaus von Berlin, 13.Wahlperiode, Drucksache 13 / 624,
Vorlage - zur Kenntnisnahme - über den Bericht über das Flughafenkonzept
in der Region Berlin-Brandenburg vom 4. Juli 1996 mit den Anlagen
1, Gemeinsame Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Matthias
Wissmann, des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Eberhard Diepgen, und des
Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Manfred Stolpe, zum Flughafen-
Konzept mit dem darin enthaltenen Konsensbeschluss vom
28.Mai 1996, und
2, Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5.Juni 1996 an den Chef der
Staatskanzlei Berlin
- Anl. 2, Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz - WHG),
Auszug
- Anl. 3, Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrW),
Auszug
- Anl. 4, Schlafstörungen