

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
(Fassung v.10.09.2017:Korr.Anl.3, S.4)
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 MÄW 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 Land-
tages 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, bautech-
nisch, verkehrstechnisch, finanziell und rechtlich desaströsen Situation des BER-Pro-
jektes 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 Um-
setzung 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 Bundes-
verkehrsminister Dobrindt sowie weiterer Wortmeldungen aus Politik und Wirtschaft hierzu
z.Z. als noch dringlicher als zum Zeitpunkt des Verfassens des Politikerbriefes, nicht zu-
letzt 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 Planfeststellungsbeschlüsse (PFB) sowie - als Novum - des diesem angeblich zugrundeliegenden "Konsensbeschlusses" hat aktuell zur Hinwendung auf den Konsensbeschlüsse 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 regierungsseitigen Positionierung zum Politikerbrief hergetreten wurde; leider bis jetzt ohne Rückantwort.

- Inzwischen sind uns dazu Fakten bekannt geworden, welche den Konsensbeschlüsse 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 vorgeg. 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 Verstoßes 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-irhuman" oder ähnlichen Klassifizierungen muß deshalb schärfstens protestiert werden, was hiernit 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 Mäw-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 Eigermitteln 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 vorgeh. 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 weit 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** ein **N a c h w e i s** der **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 vorgeh. 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.Vodg. 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 Nachberechnung gegenüber der FBB GmbH vorzunehmen - und sei es nur bezüglich Gebühren und Investitionskostenbeteiligung für das BER-Projekt, um nicht gegen die Wettbewerbsregeln i.Vodg. 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 vorgen. 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



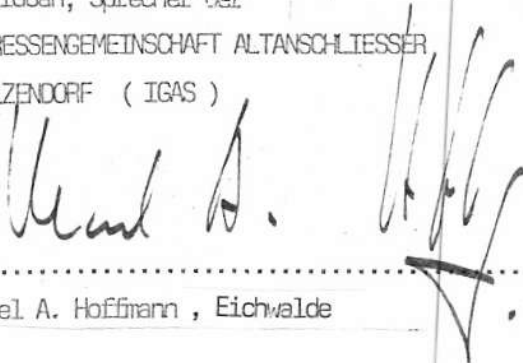
Dr. D. Schallert, Sprecher der
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT
GEGEN FLUGLÄRM



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



B. Klubescheidt, Sprecher der
INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER
SCHULZENDORF (IGAS)



Marcel A. Hoffmann, Eichwalde

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 - GrwV),
Auszug
- Anl. 4, Schlafstörungen

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)

WHG

Ausfertigungsdatum: 31.07.2009

Vollzitat:

"Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. November 2014 (BGBl. I S. 1724) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 15.11.2014 I 1724

1) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der

- Richtlinie 80/68/EWG des Rates vom 17. Dezember 1979 über den Schutz des Grundwassers gegen Verschmutzung durch bestimmte gefährliche Stoffe (ABl. L 20 vom 26.1.1980, S. 43), die durch die Richtlinie 2000/60/EG (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1) geändert worden ist,
- Richtlinie 91/271/EWG des Rates vom 21. Mai 1991 über die Behandlung von kommunalem Abwasser (ABl. L 135 vom 30.5.1991, S. 40), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1) geändert worden ist,
- Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2008/105/EG (ABl. L 348 vom 24.12.2008, S. 84) geändert worden ist,
- Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56), die durch die Richtlinie 2006/21/EG (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 15) geändert worden ist,
- Richtlinie 2006/11/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 betreffend die Verschmutzung infolge der Ableitung bestimmter gefährlicher Stoffe in die Gewässer der Gemeinschaft (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 52),
- Richtlinie 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung (ABl. L 372 vom 27.12.2006, S. 19, L 53 vom 22.2.2007, S. 30, L 139 vom 31.5.2007, S. 39),
- Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (ABl. L 288 vom 6.11.2007, S. 27).

2) Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.3.2010 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Beachtung der

EGRL 34/98

(CELEX Nr: 398L0034)

Umsetzung der

EWGRL 68/80

(CELEX Nr: 380L0068)

EWGRL 271/91

(CELEX Nr: 391L0271)

EGRL 60/2000

(CELEX Nr: 300L0060)

EGRL 35/2004

(CELEX Nr: 304L0035)

EGRL 11/2006

(CELEX Nr: 306L0011)

EGRL 118/2006

(CELEX Nr: 306L0118)

EGRL 60/2007

(CELEX Nr: 307L0060) +++)

Das G wurde als Art. 1 des G v. 31.7.2009 I 2585 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es tritt gem. Art. 24 Abs. 2 Satz 1 dieses G am 1.3.2010 in Kraft. Gem. Art. 24 Abs. 1 dieses G treten die §§ 23, 48 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 3, § 57 Absatz 2, § 58 Absatz 1 Satz 2, § 61 Absatz 3, § 62 Absatz 4 und 7 Satz 2 und § 63 Absatz 2 Satz 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Inhaltsübersicht

Mit der Verkündung treten in Kraft:

- Die Rechtsverordnung zur Gewässerbewirtschaftung nach §23 WHG,
- Vorschriften zur Reinhaltung des Wassers gem. §48 WHG,
- Vorschriften zur Einleitung von Abwasser in Gewässer gem. §57 WHG,
- Vorschriften zur Einleitung von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen gem. §58 WHG,
- Vorschriften zur Selbstüberwachung bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen gem. §61 WHG, und
- Vorschriften zur Eignungsfeststellung, Anlagen betreffend.

Gem. §50 WHG gilt:

- (1) Die der Allgemeinheit dienende Wasserversorgung (öffentliche Wasserversorgung) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (2) Durch Rechtsverordnung der Landesregierung oder durch Entscheidung der zuständigen Behörde können Träger der öffentlichen Wasserversorgung verpflichtet werden, auf ihre Kosten die Beschaffenheit des für Zwecke der öffentlichen Wasserversorgung gewonnenen oder gewinnbaren Wassers zu untersuchen oder durch eine von ihr bestimmte Stelle untersuchen zu lassen.
Insbesondere können Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchungen näher geregelt werden. Die Landesregierung kann die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf andere Landesbehörden übertragen.

Gefährliche Stoffe siehe Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV).



Abgeordnetenhaus von Berlin

Drucksache 13/624 Seite 1

13. Wahlperiode

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

über Bericht über das Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg

Der Senat legt unter Bezugnahme auf Artikel 50 Absatz 1 Satz 1 der Verfassung von Berlin nachstehenden Bericht dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

1. Der Senat hat am 5. Juni 1996 beschlossen, die Gemeinsame Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und des Regierenden Bürgermeisters von Berlin vom 28. Mai 1996 zum Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg (Anlage 1) zur Kenntnis zu nehmen und die Vertreter Berlins in der Gesellschafterversammlung der Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) beauftragt, einen Beschluß herbeizuführen, wonach Schönefeld als Standort des künftigen Single-Flughafens festgestellt wird. Der Senat hat darüber hinaus die Mitglieder des Landes Berlin im Aufsichtsrat gebeten, sich für die Umsetzung der Standortentscheidung am Aufsichtsrat einheitlich einzusetzen.

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.

Im Hinblick auf ein Schreiben des Bundesministers für Verkehr an den Chef der Senatskanzlei vom 5. Juni 1996 zur Finanzierung der Verkehrsanbindung des Single-Flughafens Schönefeld (Anlage 2) hat der Senat die Erwartung geäußert, daß der Bund auch die Verlängerung der U 7 bis zum Terminalbereich in Schönefeld übernimmt.

2. Die Gesellschafterversammlung der BBF hat am 20. Juni 1996 einstimmig die Umsetzung der Gemeinsamen Empfehlung vom 28. Mai 1996 beschlossen. Der Aufsichtsrat der BBF hat in Vollzug dieses Beschlusses in seiner Sitzung vom 24. Juni 1996 die Geschäftsführung der BBF beauftragt, alle erforderlichen Maßnahmen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens am Standort Schönefeld zu ergreifen und hierfür vorsorglich Mittel aus dem Wirtschaftsplan 1996 freigegeben.

3. Mit diesen Entscheidungen konnten die mehrjährigen Erörterungen der Gesellschafter über die Standortfragen und die damit zusammenhängenden Problembereiche beendet werden.

Der Entscheidung vorgeschaltet war ein von der BBF beauftragtes Moderationsverfahren, in dem unter anderem alle vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen synoptisch gegenübergestellt und ausgewertet wurden. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden mehrere Standortvarianten anhand der vorliegenden Daten im Hinblick auf die Unternehmensziele der BBF (Rentabilität, hohes Betriebsergebnis, Attraktivität des Unternehmens für Privatbeteiligung), die Ziele bezogen auf Volkswirtschaft und Verkehrspolitik und die Ziele bezogen auf die Landesplanung und den Umweltschutz verglichen und bewertet.

Aus der qualitativen Gesamtbewertung wurde die dem Senatsbeschluss und den Beschlüssen der BBF-Gremien zugrundeliegende Gemeinsame Empfehlung entwickelt. Sie berücksichtigt vor allem,

- die Haushaltslage des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg. Der von der renommierten Investment-Bank Barclays de Zoete Wedd Corporate Finance erarbeitete Markttest und die zusätzlich gegebenen Erläuterungen der Markttest-Verfasser berechnen, daß die Belastung der öffentlichen Hand im Falle des Ausbaus von Schönefeld deutlich geringer wäre als im Falle des Neubaus in Sperenberg,
- daß der ursprünglich angenommene Bedarf für einen Flughafen, auf dem bis zu 60 Millionen Passagiere abgefertigt werden können – ein wesentliches Argument, das angesichts des Flächenbedarfs für Sperenberg gesprochen hätte – nicht nachweisbar ist,
- daß in Schönefeld die Möglichkeit eines bedarfsgerechten modularen Ausbaus während des laufenden Betriebes gegeben ist, der es ermöglicht, auch auf kurzfristige Veränderungen in der Bedarfsentwicklung einzugehen,
- daß die kostengünstigeren Anbindungsmöglichkeiten auf Schiene und Straße nach Berlin und in die Region für Schönefeld sprechen,
- und daß durch die schrittweise Schließung der Flughäfen Tegel und Tempelhof eine wesentliche Reduzierung der von Fluglärm Betroffenen erreichbar ist.

Eine Verständigung der Anteilseigner auf einen Flughafen-neubau in Sperenberg war und ist, vor allem angesichts geringeren Passagieraufkommens und ungelöster Finanzierungsprobleme (besonders bei der Verkehrsanbindung), aus den oben genannten Sachgründen nicht möglich. Ein weiteres Hinauszögern der Entscheidung, die der Region wirtschaftliche Impulse und eine klare Perspektive gibt, wäre angesichts der Dringlichkeit unverantwortbar gewesen.

Es ist nun umgehend ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Schönefeld vorzubereiten. Berlin wird im Rahmen dieses Verfahrens insbesondere darauf hinwirken, daß durch die Optimierung des Flughafenlayouts sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die von dem Flughafen Ausbau betroffenen Menschen so gering als möglich bleiben.

Berlin, den 4. Juli 1996

Der Senat von Berlin

Diepgen

Regierender Bürgermeister

Anlage 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 Flughafenkonzept Berlin/Brandenburg.

Das Land Brandenburg, das Land Berlin und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, sind Gesellschafter der Berlin Brandenburg Flughafenholding GmbH. Im Konsortialvertrag von 1991 haben diese Gesellschafter die Konzentration des Flugbetriebes auf einen Standort als Ziel vorgegeben. Der Gesellschafter Brandenburg hält hierfür den Standort Sperenberg für besonders geeignet.

Für den heute erkennbaren Bedarf und unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der BBF haben sich die Gesellschafter nach umfangreichen Abstimmungsgesprächen darauf verständigt, den Standort Schönefeld über das Integrationskonzept als Single-Standort zu entwickeln.

Konsensbeschluss

Die Gesellschafter der BBF beschließen einstimmig folgendes Konzept für das Unternehmen BBF und den Ausbau der Flughafenkapazitäten für die Region Berlin/Brandenburg:

1. Unternehmenskonzept. Die Gesellschafter geben ein schlüssiges Unternehmenskonzept vor, das die Geschäftsführung in Zusammenarbeit mit den Gremien des Unternehmens umsetzt. Das Konzept betrifft unter anderem
 - Finanzen, Sanierung und Optimierung der Struktur,
 - Organisation, Personal, Führung, Verhältnis BBF zu den Tochtergesellschaften BFG und FBS,
 - Standortkonzept, mittel- und langfristige Konzeption einschließlich Baufeld-Ost,
 - Rahmenbedingungen der Privatisierung, Form und Ablauf.
2. Privatisierung. Von den Gesellschaftern der BBF wird die Privatisierung der BBF vorbereitet. Hierzu ist das Konzept für die Privatisierung zu entwickeln. Das betrifft insbesondere
 - Voraussetzungen und Optionen der Privatisierung,
 - Zeitplan und Ablauf der Privatisierung.
3. Qualifizierte Ertüchtigung von Schönefeld als Single-Standort unter Beteiligung privater Investoren. Angepaßt an die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, unter Berücksichtigung der Haushaltslage der Gesellschafter und nach Prüfung aller für und gegen die Standorte Schönefeld und Sperenberg sprechenden Argumente entscheiden sich die Gesellschafter für die Entwicklung des Standortes Schönefeld als Single-Standort unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept) und geben der BBF damit die Basis einer wirtschaftlichen Entwicklung.

Hierzu soll eine weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn vorgesehen werden. Bereits für die erste Investitionsphase ist die Beteiligung privater Investoren vorgesehen. Die hierzu erforderlichen Schritte werden im Rahmen der festgelegten Unternehmens- und Privatisierungskonzeption von den Gesellschaftern eingeleitet.

Die Gesellschafter sind sich bewußt, daß die Realisierbarkeit des Standortes Schönefeld in einem Planfeststellungsverfahren rechtssicher festgestellt werden muß. Die Gesellschafter verpflichten sich, bis zur Herstellung der Baureife für den Single-Flughafen Schönefeld die Flächen in Sperenberg vorsorglich freizuhalten.

Über die weitere Entwicklung in Sperenberg nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens bleiben der Bund und das Land Brandenburg im Gespräch.

4. Rechtssichere Gestaltung. Die rechtlichen Grundlagen für die qualifizierte Ertüchtigung des Single-Standortes Schönefeld werden nach der Prüfung in einem umfassenden Planfeststellungsverfahren rechtssicher geschaffen:

- Beschleunigungsgesetz. Hierzu wird das bis zum 31. Dezember 1999 geltende Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz genutzt.
- Planfeststellung. Die Planfeststellung und die luftrechtliche Genehmigung für den Flughafen Schönefeld erfolgt durch das Land Brandenburg. Dabei wird das Land Berlin beteiligt, beide Länder werden hierzu eine Vereinbarung treffen.

5. Schließung innerstädtischer Flughäfen. Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Dieses wird eine der Vorgaben bei der Privatisierung sein. Die Gesellschafter gehen davon aus, daß die bestehenden innerstädtischen Verkehrsflughäfen wie folgt geschlossen werden:

- Schließung von Tempelhof. Nach Vorliegen der gerichtlich überprüften und rechtskräftigen Planfeststellung für den Single-Standort Schönefeld wird der Verkehrsflughafen Tempelhof geschlossen.
- Schließung von Tegel. Der Verkehrsflughafen Tegel wird spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld geschlossen.

6. Verkehrsanbindung. Der Bund wird gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG die angemessene Anbindung des Standortes Schönefeld an das regionale und überregionale Bahnnetz (Flughafenexpress, S-Bahn, IR, IC, ICE) sowie an die Bundesautobahnen sicherstellen. Berlin und Brandenburg werden die Straßenanbindungen (Berlin auch innerstädtisch) zügig und bedarfsgerecht ausbauen. Berlin mit Unterstützung des Bundes beabsichtigt die Verlängerung der U-Bahn-Linie 7 bis zum Terminalbereich in Schönefeld.

7. Privatisierungs-Management. Für die vorgesehene Privatisierung wird von den Gesellschaftern eine Privatisierungs-Leitungsgruppe eingerichtet. Die Gesellschafter der BBF schaffen somit die Voraussetzungen für die Privatisierung der BBF und die Realisierung des Single-Standortes Schönefeld. Die Federführung für diese Phase liegt bei dem hierfür zu schaffenden Lenkungsausschuß.

8. Vorbereitende Planungskapazitäten. Zeitgleich zu den Privatisierungsmaßnahmen wird ohne Präjudizierung mit den vorbereitenden Planungsarbeiten begonnen. Alle standortspezifischen Voraussetzungen werden mit dem Ziel der Standortoptimierung planerisch bearbeitet. Hierzu werden die erforderlichen Planungskapazitäten organisatorisch effizient und unter Einbindung des Know-hows externer privater Unternehmen sowie der BBF geschaffen. Diese stehen nach Abschluß der Privatisierung den neuen privaten Gesellschaftern für die Erarbeitung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Verfügung. Dadurch werden alle zeitgleichen Möglichkeiten der Beschleunigung genutzt.

9. Ergänzung des Konsortialvertrages. Über die Realisierung des Unternehmens- und Privatisierungskonzepts wird der Konsortialvertrag von 1991 ergänzt.

Berlin, den 28. Mai 1996

Ministerpräsident des Landes Brandenburg
Manfred Stolpe

Regierender Bürgermeister des Landes Berlin
Eberhard Diepgen

Bundesminister für Verkehr
Matthias Wissmann

Zu dem Konsensbeschluß vom 28. Mai 1996 vereinbaren die Gesellschafter folgende Anlage:

1. Zum Punkt 1., Abs. „Finanzen“

Der Bund und das Land bringen Gesellschafterdarlehen, die an BFG gewährt wurden, in das Stammkapital der BBF ein. Zur Beibehaltung der Gesellschafteranteile von Bund, Land Berlin und Land Brandenburg bringt das Land Brandenburg Gesellschaftermittel (Gesellschafterdarlehen 1994 bis 1996) in die BBF ein. Einzelheiten werden durch die Gesellschafter vereinbart.

2. Zum Punkt 1., Abs. „Standortkonzept“

Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, daß die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.

Bei der Entwicklung des Baufeldes-Ost verbleibende Lasten und Risiken werden von den Gesellschaftern nur einvernehmlich geregelt.

3. Zum Punkt 3., Stichwort „Sperenberg“

Der Bund wird kooperativ bei einer qualitativen Entwicklung des Standortes Sperenberg im Hinblick auf verbleibende Altlasten mitwirken.

4. Zum Punkt 6., „Verkehrsanbindung“

Es besteht Einvernehmen, daß der Flughafenexpress auf der Strecke Lehrter Bahnhof, Bahnhof Papestraße, Flughafen Schönefeld verkehrt. Für die Straßenanbindung ist die A 113, soweit möglich ohne Untertunnelung, neu zu bauen.

Anlage 2

Bundesministerium für Verkehr
Der Staatssekretär

An den
Chef der Senatskanzlei Berlin
Herrn Staatssekretär Kahne
Berliner Rathaus

10173 Berlin

Bonn, den 5. Juni 1996
Geschäftszeichen A 21/20.70.95-06

Sehr geehrter Herr Kollege Kahne,

auf Ihre Bitte hin, bestätige ich, daß der Bund folgende Investitionen für Verkehrsanbindung des auszubauenden Flughafens Schönefeld übernehmen wird.

Die unmittelbare Anbindung des Flughafens an das Straßennetz erfolgt nach Osten an die A 113 und nach Westen an die B 96. Nach dem Untersuchungsbericht „Straßenverkehrsanbindung der BBI-Standorte“ vom 25. April 1995 sind hierfür rund 10 km Aus- und Neubaumaßnahmen erforderlich, die ein Investitionsvolumen von 145 Mio. DM umfassen, das der Bund tragen wird. Der Bund wird außerdem den Bau der A 113 zwischen dem Berliner Innenring (A 100) und dem Flughafen sowie den Anschluß an den Berliner Ring (A 10) sicherstellen.

Der Bund wird den für die Führung von Airport-Expresszügen vom Lehrter Bahnhof über den Bahnhof Papestraße zum Flughafen Schönefeld notwendigen zweigleisigen Ausbau der Verbindungskurve von der Dresdener Bahn auf den Berliner Außenring (sogenannte Mahlower Kurve) übernehmen, wozu nach dem Untersuchungsbericht „Schienenverkehrsanbindung der BBI-Standorte“ vom 20. April 1995 rund 200 Mio. DM erforderlich sind. Der Bund wird außerdem den sogenannten Lückenschluß auf der „Dresdener Bahn“ im Rahmen des „Pilzkonzeptes“ sicherstellen.

Eine Finanzierung des auf Brandenburger Gebiet befindlichen Teils der U 7, die nach der gemeinsamen Empfehlung vom 28. Mai vorgesehen ist, wird der Bund auf Grundlage der von den Ländern Berlin und Brandenburg vorzulegenden Planungsunterlagen (Kosten, Zeitvorstellungen) im Rahmen der zugesagten Unterstützung prüfen.

Ziel des Bundes ist es, nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen die Maßnahmen zur Verkehrsanbindung zeitgerecht bis zu einer Inbetriebnahme von Schönefeld als Single-Standort zu realisieren. Wesentliche Eingangsgröße hierfür ist die in nächster Zeit zu konkretisierende Zeitschiene für den Flughafen ausbau.

Ich hoffe, damit den Sachstand klargestellt zu haben.

Einen Abdruck dieses Schreibens übersende ich Herrn Minister Dr. Linde.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Dr. Sandhäger

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)

WHG

Ausfertigungsdatum: 31.07.2009

Vollzitat:

"Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 1990 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. November 2014 (BGBl. I S. 1724) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 15.11.2014 I 1724

- 1) Dieses Gesetz dient der Umsetzung der
 - Richtlinie 80/68/EWG des Rates vom 17. Dezember 1979 über den Schutz des Grundwassers gegen Verschmutzung durch bestimmte gefährliche Stoffe (ABl. L 20 vom 26.1.1980, S. 43), die durch die Richtlinie 2000/60/EG (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1) geändert worden ist,
 - Richtlinie 91/271/EWG des Rates vom 21. Mai 1991 über die Behandlung von kommunalem Abwasser (ABl. L 135 vom 30.5.1991, S. 40), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1) geändert worden ist,
 - Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2008/105/EG (ABl. L 348 vom 24.12.2008, S. 84) geändert worden ist,
 - Richtlinie 2004/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Umwelthaftung zur Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 56), die durch die Richtlinie 2006/21/EG (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 15) geändert worden ist,
 - Richtlinie 2006/11/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 betreffend die Verschmutzung infolge der Ableitung bestimmter gefährlicher Stoffe in die Gewässer der Gemeinschaft (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 52),
 - Richtlinie 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung (ABl. L 372 vom 27.12.2006, S. 19, L 53 vom 22.2.2007, S. 30, L 139 vom 31.5.2007, S. 39),
 - Richtlinie 2007/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken (ABl. L 288 vom 6.11.2007, S. 27).
- 2) Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) geändert worden ist, sind beachtet worden.

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.3.2010 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Beachtung der

EGRL 34/98

(CELEX Nr: 398L0034)

Umsetzung der

EWGRL 68/80

(CELEX Nr: 380L0068)

EWGRL 271/91

(CELEX Nr: 391L0271)

EGRL 60/2000

(CELEX Nr: 300L0060)

EGRL 35/2004

(CELEX Nr: 304L0035)

EGRL 11/2006

(CELEX Nr: 306L0011)

EGRL 118/2006

(CELEX Nr: 306L0118)

EGRL 60/2007

(CELEX Nr: 307L0060) +++)

Das G wurde als Art. 1 des G v. 31.7.2009 I 2585 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es tritt gem. Art. 24 Abs. 2 Satz 1 dieses G am 1.3.2010 in Kraft. Gem. Art. 24 Abs. 1 dieses G treten die §§ 23, 48 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 3, § 57 Absatz 2, § 58 Absatz 1 Satz 2, § 61 Absatz 3, § 62 Absatz 4 und 7 Satz 2 und § 63 Absatz 2 Satz 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Inhaltsübersicht

Mit der Verkündung treten in Kraft:

- Die Rechtsverordnung zur Gewässerbewirtschaftung nach §23 WHG,
- Vorschriften zur Reinhaltung des Wassers gem. §48 WHG,
- Vorschriften zur Einleitung von Abwasser in Gewässer gem. §57 WHG,
- Vorschriften zur Einleitung von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen gem. §58 WHG,
- Vorschriften zur Selbstüberwachung bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen gem. §61 WHG, und
- Vorschriften zur Eignungsfeststellung, Anlagen betreffend.

Gem. §50 WHG gilt:

- (1) Die der Allgemeinheit dienende Wasserversorgung (öffentliche Wasserversorgung) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (2) Durch Rechtsverordnung der Landesregierung oder durch Entscheidung der zuständigen Behörde können Träger der öffentlichen Wasserversorgung verpflichtet werden, auf ihre Kosten die Beschaffenheit des für Zwecke der öffentlichen Wasserversorgung gewonnenen oder gewinnbaren Wassers zu untersuchen oder durch eine von ihr bestimmte Stelle untersuchen zu lassen.
Insbesondere können Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchungen näher geregelt werden. Die Landesregierung kann die Ermächtigung nach Satz 1 durch Rechtsverordnung auf andere Landesbehörden übertragen.

Gefährliche Stoffe siehe Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV).

Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV)

GrwV

Ausfertigungsdatum: 09.11.2010

Vollzitat:

"Grundwasserverordnung vom 9. November 2010 (BGBl. I S. 1513)"

*) Diese Verordnung dient der Umsetzung der

- Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/31/EG (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114) geändert worden ist,
- Richtlinie 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung (ABl. L 372 vom 27.12.2006, S. 19, L 53 vom 22.2.2007, S. 30, L 139 vom 31.5.2007, S. 39),
- Richtlinie 2009/90/EG der Kommission vom 31. Juli 2009 zur Festlegung technischer Spezifikationen für die chemische Analyse und die Überwachung des Gewässerzustands gemäß der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 36).

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 16.11.2010 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EGRL 60/2000

(CELEX Nr: 32000L0060)

EGRL 118/2006

(CELEX Nr: 32006L0118)

EGRL 90/2009

(CELEX Nr: 32009L0090) +++)

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Grundwasserverordnung vom 18. März 1997 (BGBl. I S. 542) außer Kraft.

Schlussformel

Der Bundesrat hat zugestimmt.

§14 GrwV verweist mit Bezug auf wirtschaftliche Analysen der Wassernutzungen auf die EU-Richtlinie 2000/60/EG hin, gem. welcher bezüglich Nutzungsentgelten wie Gebühren und Beiträge ein Kostensplitting gem. der Verursacherprinzip festgeschrieben ist mit der Mindestforderung der Unterteilung in Industrie / Flughafen, Landwirtschaft und Haushalte!

Da Haushalte weniger Schadstoffe ausschütten als Industrie und Landwirtschaft müssen für Haushalte geringere Kosten gelten.

Die im Gesetz benannten Schadstoffe werden nachstehend benannt:

- in Anl. 2 GrwV, in
 - . §3 GrwV , gefährdeter Grundwasserkörper,
 - . §5 GrwV zu Kriterien für die Beurteilung des chemischen Grundwasserzustandes,
 - . §7 GrwV zur Einstufung des Chemischen Grundwasserzustandes,
 - . §10 GrwV zu steigendem Trend von Schadstoffkonzentrationen, Trendumkehr,
- in Anl. 7 GrwV in
 - . §13 GrwV zu Maßnahmen zur Verhinderung oder Begrenzung von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser
- in Anl. 8 GrwV in
 - . §14 GrwV zur Wirtschaftlichen Analyse der Wassernutzungen.

Anlage 2 (zu § 3 Absatz 1, § 5 Absatz 1 und 2, § 7 Absatz 2 Nummer 1, § 10 Absatz 2 Satz 4 Nummer 1) Schwellenwerte

(Fundstelle: BGBl. I 2010, 1521)

| Substanzname | CAS-Nr. ¹⁾ | Schwellenwert | Ableitungskriterium |
|---|-----------------------|--|--|
| Nitrat (NO ₃ ⁻) | - | 50 mg/l | Grundwasserqualitätsnorm gemäß Richtlinie 2006/118/EG |
| Wirkstoffe in Pflanzenschutzmitteln und Biozidprodukten einschließlich relevanter Stoffwechsel-, Abbau- und Reaktionsprodukte ²⁾ | - | jeweils 0,1 µg/l insgesamt ³⁾ 0,5 | Grundwasserqualitätsnorm gemäß Richtlinie 2006/118/EG |
| Arsen (As) | 7440-38-2 | 10 µg/l | Trinkwasser - Grenzwert für chemische Parameter |
| Cadmium (Cd) | 7440-43-9 | 0,5 µg/l | Ökotoxikologisch abgeleitet: PNEC + Hintergrundwert |
| Blei (Pb) | 7439-92-1 | 10 µg/l | Trinkwasser - Grenzwert für chemische Parameter |
| Quecksilber (Hg) | 7439-97-6 | 0,2 µg/l | Ökotoxikologisch abgeleitet: Zielvorgabe für Oberflächengewässer + Hintergrundwert |
| Ammonium (NH ₄ ⁺) | 7664-41-7 | 0,5 mg/l | Trinkwasser - Grenzwert für Indikatorparameter |
| Chlorid (Cl ⁻) | 168876-00-6 | 250 mg/l | Trinkwasser - Grenzwert für Indikatorparameter |
| Sulfat (SO ₄ ²⁻) | 14808-79-8 | 240 mg/l | Trinkwasser - Grenzwert für Indikatorparameter |
| Summe aus Tri- und Tetrachlorethen | 79-01-6 127-18-4 | 10 µg/l | Trinkwasser - Grenzwert für chemische Parameter |

- 1) Chemical Abstracts Service, Internationale Registrierungsnummer für chemische Stoffe.
- 2) Nach dem Pflanzenschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1998 (BGBl. I S. 971, 1527, 3512), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) geändert worden ist, und dem Biozidgesetz vom 20. Juli 2002 (BGBl. I S. 2076), das durch Artikel 2 § 3 Absatz 18 des Gesetzes vom 1. September 2005 (BGBl. I S. 2618) geändert worden ist.
- 3) Insgesamt bedeutet die Summe aller einzelnen, bei dem Überwachungsverfahren nachgewiesenen und mengenmäßig bestimmten Pflanzenschutzmittel und Biozide, einschließlich der relevanter Stoffwechsel-, Abbau- und Reaktionsprodukte.

Anlage 7 (zu § 13 Absatz 1)

Liste gefährlicher Schadstoffe und Schadstoffgruppen

(Fundstelle: BGBl. I 2010, 1528)

1. Organohalogene Verbindungen und Stoffe, die im Wasser derartige Verbindungen bilden können
2. Organische Phosphorverbindungen
3. Organische Zinnverbindungen
4. Stoffe und Zubereitungen sowie ihre Abbauprodukte, deren karzinogene oder mutagene Eigenschaften oder deren steroidogene, thyreoidale, reproduktive oder andere Funktionen des endokrinen Systems beeinträchtigenden Eigenschaften im oder durch das Wasser erwiesen sind
5. Persistente Kohlenwasserstoffe sowie persistente und bioakkumulierende organische toxische Stoffe
6. Zyanide
7. Metalle und Metallverbindungen
 - 7.1 Blei
 - 7.2 Cadmium
 - 7.3 Nickel
 - 7.4 Quecksilber
 - 7.5 Thallium
8. Arsen und Arsenverbindungen

Anlage 8 (zu § 13 Absatz 2)

Liste sonstiger Schadstoffe und Schadstoffgruppen

(Fundstelle: BGBl. I 2010, 1529)

Nicht erschöpfende Aufzählung der Schadstoffe und Schadstoffgruppen im Sinne des § 13 Absatz 2:

1. Metalle und Metallverbindungen
 - 1.1 Zink
 - 1.2 Kupfer
 - 1.3 Chrom
 - 1.4 Selen
 - 1.5 Antimon
 - 1.6 Molybdän
 - 1.7 Barium
 - 1.8 Bor
 - 1.9 Vanadium
 - 1.10 Kobalt

2. Pflanzenschutzmittel sowie Biozide
3. Schwebstoffe
4. Stoffe, die zur Eutrophierung beitragen (insbesondere Nitrat und Phosphate)
5. Stoffe, die die Sauerstoffbilanz nachhaltig beeinflussen und die anhand von Parametern wie biologischer Sauerstoffbedarf, chemischer Sauerstoffbedarf und so weiter gemessen werden können
6. Fluoride
7. Ammonium und Nitrit
8. Mineralöle und Kohlenwasserstoffe

Ob vorgen. Vorschriften seitens des MAW anerkannt und berücksichtigt wurden und werden ist unklar, da der MAW bisher die Gültigkeit der diesen zugrundeliegenden EU-Vorschriften einschließlich der Rechtsgültigkeit des Verursacherprinzips für den Verband bestritt wie auch die Anerkennung des BVerfG-Urteiles vom Dezember 2015 zur Beitragsrückzahlung an Altanschießer.

Die Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union sind Rechtsakte zur Umsetzung einer nachhaltigen Daseinsvorsorge in den Mitgliedstaaten.

Die Mitgliedstaaten bilden insäfern eine Rechtswertgemeinschaft. Der damit verbundene nachhaltige Umweltschutz dient vor allem dem Schutz und der ständigen Verbesserung des Grundwassers i.Vbdg, mit der Analyse der Beeinträchtigungen durch Schadstoffe mit dem Ziel der Vermeidung derartiger Beeinträchtigungen.

Wenn der MAW nur ca. 17 Schadstoffe analysieren will anstelle der 32 gem. EU-Richtlinien und eine sonst höhere Kostenbelastung als Grund hierfür angibt, begeht er eine Vertragsverletzung.

Das Handeln des MAW und des Landes Brandenburg als verantwortliche Aufsichtsbehörde stellt infolge der Nichtumsetzung der Werte und Ziele der Europäischen Gemeinschaft. bereits beurteilt durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH) in der Rechtssache C525/12, einen Angriff auf diese Wertgemeinschaft EU dar. Mittel dieser Wertgemeinschaft, hier 2,3 Mrd. €, werden jedoch gern entgegengenommen.