

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

Eichwalde, 20. Februar 2019  
Az.: Io + EG

### P r e s s e - E r k l ä r u n g

zum Umfang möglicher Gesetzesverletzungen  
selbst übergeordneten europäischen Rechts  
ohne behördliches Einschreiten dagegen  
in der Bundesrepublik Deutschland

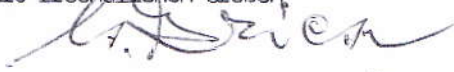
Aufgrund der Vielzahl und Vielfaltigkeit der unsererseits zum BER-SXF-TXL-MAW-Komplex  
in unserem "Offenen Brief" dieser Tage an die MAW-Eigner-Kommunen angeführten Verlet-  
zungen übergeordneten EU-Rechts wurde die Gefahr erkannt, daß mit der Materie unvertrau-  
te Verantwortliche aus der Kommunalpolitik die gegebene Möglichkeit solch umfangreicher  
Rechtsbrüche und die Hemsärmeligkeit, mit welche diese erfolgen, in Zweifel ziehen könn-  
ten, wodurch die Glaubwürdigkeit unserer Ausarbeitung negativ beeinflußt werden könnte.

Seitens der beiden Schulzendorfer Interessengemeinschaften wurden mir deshalb diejenigen  
Pressemeldungen zu allgemeineren bzw. BER-Masterplan-bezogenen Problemen übermittelt,  
welche ich in der Anlage kommentierte, weil die Flughafengesellschaft vom MAW bei der  
Beitragszahlung sowie der Höhe von Beiträgen und Gebühren bisher und noch immer gegenüber  
Haushalten entgegen EU-Recht so maßgeblich bevorteilt wird und wurde, daß dies nicht nur  
verfassungs-, verwaltungs-, privat- und wettbewerbsrechtlich, sondern wegen Wuchers selbst  
als strafrechtsrelevant erscheint.

Hierzu müssen nicht zuletzt die den MAW tragenden Kommunen bürgerrechtsbezogen die erfor-  
derlichen Beschlüsse zu Satzungs- und Verfahrensänderungen einschließlich personeller Kon-  
sequenzen fassen .

Zum erwartbaren Verkehr im Flughafenumfeld wird ergänzend auf die "Verkehrs- und Engpaß-  
analyse Flughafen und Flughafenumfeldanbindung" der IHK Cottbus, von PST. und Spreepfan  
Verkehr vom 23. Januar 2019 hingewiesen.

Mit freundlichen Grüßen

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

3 Anlagen

# Deutsche Ordnung und Disziplin ?

Zumindest im staatlichen Bereich offensichtlich Vergangenheit !

EU-Richtlinien werden nicht rechtzeitig oder umfassend umgesetzt :

20. Februar 2019

Az.: Io + ,EG

Berliner Zeitung

## NACHRICHTEN

12/13.1. 2019

### Umwelt: EU-Kommission verklagt Deutschland 15 Mal

Gegen Deutschland sind derzeit 15 Klagen der EU-Kommission im Umweltbereich anhängig. Das geht aus der Antwort des Bundesumweltministeriums auf eine Kleine Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion hervor, die der Berliner Zeitung (Redaktionsnetzwerk Deutschland) vorliegt. Demnach liefen im Dezember 2018 insgesamt 15 Vertragsverletzungsverfahren im Natur- und Umweltbereich, weil Deutschland EU-Richtlinien nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß umgesetzt habe. (kor.)

Der BER-SXF-TXL-MAWV-Komplex verkörpert dazu eines der Negativ-Beispiele, und mit dem "Masterplan" soll bisherigen Umweltsünden noch die Krone aufgesetzt werden - eine Unverfrorenheit, gegen welche Umlandgemeinden bereits klagen !

Die nachfolgenden Beiträge erscheinen als geeignet, den aktuellen "Offenen Brief" an alle MAWV-Eigner-Kommunen noch zur BER-Problematik übersichtlich und glaubwürdigkeitsbezogen zu ergänzen.



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

# Zur Zukunft des BER-Projektes

Die Luftverkehrsprognose vom Büro Steer von 2018

## **Die Luftverkehrsprognose**

Die Luftverkehrsprognose (die wissenschaftlich begründete Voraussage der Luftverkehrs-Entwicklung) aus dem Jahr 2000 ging von einer Verkehrsmenge von ca. 30 Millionen Passagieren und ca. 360.000 Flugbewegungen pro Jahr für das Jahr 2023 aus. Diese damals ermittelten Zahlen stellen jedoch gemäß Planfeststellungsbeschluss 2004 keine Obergrenze dar, sondern waren Planungsgrundlage für die zu entwickelnde Infrastruktur. Verändert sich die Prognose, muss die Infrastruktur angepasst werden. Die aktuelle Luftverkehrsprognose des Büros Steer aus dem Jahr 2018 geht im Jahr 2040 von ca. 55 Mio. Passagieren und ca. 417.000 Flugbewegungen pro Jahr aus. Auf Basis dieser Prognose wurde der Masterplan als Leitbild entwickelt. VH

Quelle : Beitrag von Verena Heydenreich in NACHBARN Nr. 02/2019 S.6,  
Hrsg.: Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH in Kooperation  
mit ELRO Verlagsgesellschaft mbH

# Die Luftverkehrsgegenprognose

## regionaler Bürgerinitiativen von 2019

- Luftverkehrsprognosen sollen den zukünftigen realen Bedarf widerspiegeln.
- Der reale Bedarf erhöht sich bei steigendem internationalen Flugverkehr und wird begrenzt durch die Start- und Landekapazität und die verkehrstechnische Erreichbarkeit eines Flughafens.
- Der Bedarf im internationalen Flugverkehr ist abhängig von politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen, wie Handelsbeschränkungen und sich daraus ergebende Einkommensverringerungen in betroffenen Staaten wie durch US-Wirtschafts-Blockaden und Brexit, wobei letzterer schon zu Airline-Insolvenzen führte bzw. führen wird durch Infragestellung von Flugrouten durch Start- und Landerechts-Unsicherheiten.
- Die Start- und Landekapazität wird begrenzt durch die Anzahl genehmigungsfähig betriebbarer Start- und Landepisten und die genehmigungsfähig nutzbare Terminal-Kapazität.
- Für den BER ist z.Z. nur die BER-Nordbahn wegen ihrer Zugehörigkeit zum Flughafen Schönefeld SXF aufgrund seines Ausnahmestatus als Bestandsflughafen nutzbar.  
Die Nutzbarkeit der BER-Südbahn ist nicht rechtskonform möglich wegen Verstoßens gegen das ICAO Doc.9184, Airport Planning Manual, infolge Ausrichtung auf besiedeltes Gebiet. Die Nutzbarkeit des Hauptterminals ist wegen Planungsfehlern und "Pfusch am Bau" i.S. der Funktionssicherheit und Abnahmefähigkeit ungesichert.  
Masterplan-Erweiterungen wie z.Z. geplant stehen im Widerspruch zu Festlegungen im Planfeststellungsbeschluß (PFB) und Konsensbeschluß und sind deshalb sowie aus finanziellen Gründen gefährdet sowie ferner wegen fehlender mit positivem Ergebnis abgeschlossener Umweltverträglichkeitsprüfung selbst zum PFB, weil deshalb das Raumordnungsverfahren von 1994 (POV 1994) noch als Maßstab gilt und eine Inbetriebnahme des BER mit der geplanten Kapazität gem. Masterplan ohnehin ausschließt.
- Eine verkehrstechnisch gute Erreichbarkeit des BER wäre gem. Masterplan ebenfalls illusionär, weil das Hauptterminal als Fern- und S-Bahnhof aus vorgen. Gründen mit großer Wahrscheinlichkeit nur beschränkt oder gar nicht nutzbar ist, die für den Standort Schönefeld schon gem. Konsensbeschluß 1996 mit PFB-Kapazität erforderliche U7-Verlängerung befindet sich selbst 22 Jahre danach noch in der Diskussion, wobei im Konsensbeschluß eine Verdoppelung der Kapazität des PFB am Standort Schönefeld ausgeschlossen wird - Masterplan ade !  
Auch die straßenverkehrstechnische Anbindung des BER ist gem. IHK-Gutachten nicht gegeben.
- Unter solchen Bedingungen ist eine seriöse Luftverkehrsprognose für den BER z.Z. nicht möglich !  
Selbst das Weiterbetreiben von Schönefeld SXF ist nur möglich, wenn EU-seitig dies keine weiteren Entscheidungen gefährden und die Flughafengesellschaft solvent bleibt. Denn aus Umweltverträglichkeits-Gründen liefen im Dezember 2018 bereits 15 Klagen der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik (BERLINER ZEITUNG 12./13.01.2019).  
Deshalb sowie aus Flugsicherheits-Gründen (Drohnen, Havarien, Betriebsstörungen) ist der Weiterbetrieb von Tegel TXL bis zur Nutzbarkeit eines Großflughafens an einem andern Standort unverzichtbar und eine Umprofilierung der Flughafengesellschaft in eine SXF-TXL-Betriebsgesellschaft und eine BER-Projektgesellschaft dringlich - und die Volksentscheide in Berlin zur Tegel TXL und Brandenburg zum Nachtflugverbot sind als übergeordnetes Recht gegenüber Landesrecht als Entscheid des Souveräns umzusetzen.
- Die Finanzierung des BER-Projektes ist ferner recht vakant:  
Wegen Einwänden von Bürgerinitiativen genehmigte die EU-Kommission den letzten Beihilfe-Antrag der Bundesregierung: erst mehr als ein Jahr später als erwartet und dazu bei "Dekretung" von 2,6 Mrd.€ auf 2,2 Mrd.€, so daß jetzt selbst der Fertigbau gem. PFB-Genehmigungen schon durch Mittel-Zweckentfremdung erfolgt - trotz bereits erwirkter Umschuldung ; von der Erweiterung gem. Masterplan ganz zu schweigen : die Finanzierungszusagen der FBB-Eigner wurden aus vorgen. Gründen sicherlich ohne Beihilfeantragstellung bei der Europäischen Kommission und sicher ohne deren Genehmigung abgegeben. Wie wird das enden ? Aber so "läuft" das BER-Projekt eben, wenn ein Politiker Flughafenchef wird ...

Quellen : Dr.Günter Briese, seit 50 Jahren Autor zu Wirtschaftsfragen  
in zwei Wirtschaftssystemen, unter Nutzung der Internet-Quelle  
<http://berlin-brandenburg-21.de> regionaler Bürgerinitiativen