

Bürger-Initiative

NOTWEHR Anlieger BER

Ost-West-Aktions-Gemeinschaft

c./o. Dr.Günter Briese

Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde

Interessengemeinschaft

Schulzendorf gegen Fluglärm

c./o. Dr.Dieter Schallehn

Dohlenstieg 40, 15732 Schulzendorf

Eichwalde/Schulzendorf, am 3.Januar 2014

Az.: Io + EG

E i n s c h ä t z u n g d e r R e c h t s k o n f o r m i t ä t z u m
B e r i c h t

von Herrn Staatssekretär Bretschneider,

Bearbeitungsstand 27.Dezember 2013,

an den Brandenburger Landtag gesandt am 31.Dezember 2013,

auf Grund der Beschlüsse des Landtages

vom 27.Februar 2013

"Volksbegehren "Für eine Änderung des §19 Abs.11 des Landesentwicklungs-
programmes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am
Flughafen Berlin-Brandenburg International (BER)",

LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B,

und vom 5.Juni 2013

"Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekomprobiß (erhöhen)",

LT-Drucksache 5/7376-B

1. Zeitbezogene Erwartungen an den Inhalt des Berichtes

Da der Bericht erst am letzten Tage des vom Landtag geforderten
Berichtszeitraumes übergeben wurde, war zu erwarten, daß auch
die spätestens konzentriert an die Landesregierung im 3. und 4.
Quartal 2013 herangetragenen Fakten hierin Berücksichtigung
finden.

Dies geschah aber nicht, und die geplante endgültige Entscheidung
hierzu wurde auf den März ds. Jhrs. verschoben!

2. Einschätzung der Rechtskonformität mit übergeordnetem Recht

Landesregierung und Landtag Brandenburg gingen im 4. bzw. 3.Quartal 2013 eine umfangreiche Au sar-
beitung zur BER-Problematik zu, in welcher die nicht gegebene Rechtskonformität bisher recht-
lich tragender Dokumente zum BER mit verbindlichem übergeordneten EU-Recht nachgewiesen wurde,
bezugnehmend auf die Abgabe der luftverkehrsrechtlichen Rechtssetzungsbefugnis seitens der EU-
Staaten an die Europäische Union und die von dieser beschlossene Anerkennung von ICAO-Richtlinien
als Mindestvorschriften für die gesamte Europäische Union, also auch für die Bundesrepublik
Deutschland.

Die wesentlichen Fakten hierzu wurden dem BER-Sonderausschuß des Landtages in seiner ersten Beratung außerhalb des Landtages am 16. Dezember 2013 im Rathaus von Schulzendorf benannt und in Diskussionsbeiträgen verdeutlicht: der Lichtbildervortrag hierzu wird Bestandteil des Protokolles dieser Beratung und der Beitrag von der Interessengemeinschaft Schulzendorf gegen Fluglärm konnte hierzu von der Landesregierung jederzeit für die Abfassung des vorliegenden Berichtes vom BER-Sonderausschuß des Landtages angefordert werden.

Die vorgen. Argumentation zur BER-Problematik war sowohl der Landesregierung als auch der Flughafengesellschaft bekannt, denn sowohl Herr Staatssekretär Bretschneider als auch Herr Mehdorn als BER-verantwortlicher Flughafenchef nahmen an der vorgen. Beratung des BER-Sonderausschusses persönlich teil.

Der Hinweis auf Herrn Mehdorn erfolgt an dieser Stelle, weil die BER-Koordinationsgruppe der Brandenburger Staatskanzlei, welcher Herr Bretschneider vorsteht, bei diesbezüglichen Zusendungen die Problematik zum Schallschutz an die Flughafengesellschaft weiterverwies und deshalb den Vorgang für abgeschlossen erklärte.

Darüber hinaus ist aber der Staatskanzlei Brandenburg die Problematik u.a. auch bereits mit dem zum EU-Recht kompatiblen Berechnungsvorschlag zur Festlegung von BER-Schallschutzzonen vom 17. September 2012 bekanntgemacht worden, zu welchem aber bis heute eine Entscheidung noch aussteht.

Trotzdem erfolgte auch keinerlei Berücksichtigung im vorliegenden Bericht!

Der Bericht bezieht sich stattdessen auf die diese Problematik noch nicht berücksichtigenden Stellungnahmen des Landtages vom 21. und 27. Februar, 18. April und 5. Juni vorigen Jahres und die aus der Landesregierung vom 22. Februar und 22. März vorigen Jahres, welche zeitlich und rechtlich insofern überholt sind.

Die Anführung der Stellungnahme des Senates von Berlin vom 29. November 2013 läßt ebenfalls nicht vermuten, daß die in der EU schon seit 2002 als übergeordnetes Recht wie als Mindestforderungen verbindlichen ICAO-Richtlinien Berücksichtigung fanden, weil der neue ehemalige Aufsichtsratschef als Regierender Bürgermeister von Berlin an Bebauungsplänen für das Areal des Flughafens Tegel TXL nach wie vor festhält!

Letzteres erscheint aber als mit den luftverkehrstechnischen Erfordernissen für den Raum Berlin-Brandenburg wegen der nach übergeordnetem EU-Recht nicht als möglich erachteten Inbetriebnahme des BER als nicht vereinbar.

3. Einschätzung der Rechtskonformität des Berichtes unter Zugrundelegung der bisher von Exekutive und Legislative fälschlich als tragende Rechtsgrundlage angesehenen Dokumente und Rechtsakte

Eine derartige Einschätzung ist in einer aktuellen Ausarbeitung der Volksinitiative für ein Nachtflugverbot enthalten.

Danach besteht ein Widerspruch zum Beschluß des Bundesverwaltungsgerichtes, nach welchem eine Gesundheitsgefährdung von Lärmbetroffenen unterbleiben muß (Urteil vom 21.3.1996 Az.4C9.95).

Daraus wurde zitiert:

„Diese Verpflichtung trifft ihn [den Staat, d.V.] erst recht, wenn der Eingriff auf seinem eigenen Verhalten beruht. Dabei kann sich der Staat nicht ohne weiteres mit vorhandenen Erkenntnisdefiziten ‚entschuldigen‘. Dies ist bereits dann nicht zulässig, wenn die Risiken einer Gesundheitsbeeinträchtigung bereits als solche bekannt sind. Die Gesundheitsschädlichkeit muss nicht erst bewiesen werden, um eine Regelungspflicht des Staates auszulösen. Auch Gesundheitsgefährdungen – werden sie erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen – verpflichtet zu Handeln. Auch hier mögen vielfache Erkenntnisdefizite bestehen. Der Staat muss ihnen – etwa bei der Festsetzung von Grenzwerten – durch Sicherheitsmargen zu begegnen suchen.“

Sofern das Vorliegen einer Gesundheitsgefährdung gem. derzeitigen Plänen dennoch verneint werden sollte, wird u.a. auf eine Sonderausgabe des Ärzteblattes von Rheinland-Pfalz vom Sommer vorigen Jahres verwiesen, welches u.a. vom Vorsitzenden der Bundestagsfraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN, Herrn Dr. Hofreiter, in einer Bundestagswahlkampfveranstaltung 2013 in der Eichwalder Alten Feuerwache verteilt wurde.

4. G e s a m t e i n s c h ä t z u n g

Der vorliegende Bericht von Staatssekretär Bretschneider an den Landtag erfüllt weder die rechtlich noch fachlich oder terminlich gelösten erwartbaren Erfordernisse zur Erzielung der Rechtskonformität.

Nähere Ausführungen zur Problematik der fehlenden Rechtskonformität können im Internet unter

<http://berlin-brandenburg-21.de>

eingesehen werden.

Der Landtag sollte einen weiteren Bericht der Landesregierung anfordern, welcher sich mit den vorgenannten aktuellen Erkenntnissen auseinandersetzt.

Herr Staatssekretär Bretschneider wurde in einem MAZ-Beitrag vom 3. Januar 2014 mit seinem folgenden Ausspruch zitiert:

"Wir haben ein hohes Interesse an einer Entscheidung, von der die Bürger nicht sagen werden:

„Wir sind schon wieder verarscht worden!“

Dies erscheint nicht nur regierungsseitig als ein De-facto-Eingeständnis, daß dies z.B. im Falle des "Krumme-Null-Prozesses" vor dem OVerwG Berlin-Brandenburg zur Nichtüberschreitung des 55-dB(A)-Maximalpegels innen gemäß zweimaligem Konstatieren des OVerwG als "willentliche Verfehlung des Schutzzieles" bisher geschah – im vorliegenden Bericht geschah dies u.E. nicht nur bezüglich der betroffenen Bürger, sondern augenscheinlich auch gegenüber dem Landtag!

Dies kam bezüglich der Umsetzung der Ergebnisse des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot bürgerinitiativbezogen auch bereits in Stellungnahmen des Landtagsabgeordneten Rainer Genilke, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion, und der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN gem. MAZ vom 3. Januar 2014 klar und deutlich zum Ausdruck, welche nach wie vor danach einen **Alleingang Brandenburgs** zum Nachtflugverbot für juristisch durchsetzbar halten.

Allerdings würde sich bei Berücksichtigung der als übergeordnetes EU-Recht zum BER-Projekt rechtsverbindlichen ICAO-Vorschriften diese Frage nur noch für die **bestehenden Flughäfen Schönefeld SXF und Tegel TXL** stellen.

Das Anführen eines Gutachtens des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages zum

"Sachstand Nachtflugverbot an bestehenden Flughäfen"

vom 7. Januar 2013 läßt zumindest vermuten, das das Erfordernis des Weiterbetriebes der Berliner Flughäfen SXF und TXL, also des derzeitigen Berliner Flughafensystems, wegen Verstößen beim BER-Projekt gegen verbindliches übergeordnetes EU-Recht, zu Tegel immer wieder gegen anderslautende regierungsamtliche Positionen von Flughafenchef Mehdorn gefordert, auch bereits seitens der Brandenburger Landesregierung erkannt wurde, ohne dies jedoch bisher öffentlich zu machen oder die daraus resultierenden Erfordernisse und Beschlüsse abzuleiten.

Die Gründe hierfür dürften wohl nach dem Bundestagswahlendesaster für fast alle Brandenburger Kandidaten der Regierungsparteien und sogar für Frau Staatssekretärin Tina Fischer die anstehenden Landtags- und Kommunalwahlen sein:

Wie kann man noch vor den Wahlen zugeben, daß alle Investitionen zum BER als sinnlos in den märkischen Sand gesetzt charakterisiert werden müssen, weil das EuroHawk-Projekt der Bundeswehr wegen nur **eines** Verstoßes gegen ICAO-Vorschriften aufflog, während beim BER-Projekt gleich gegen mindestens **drei** ICAO-Vorschriften verstoßen wurde,

- bei der **Konfigurierung** des Flughafens bezüglich der Ausrichtung der Start- und Landebahnen,
- beim **Umweltschutz** gegen das Überfliegen "sensibler Einrichtungen" in geringer Höhe und
- beim **Schallschutzprogramm** gegen die Auslegung des Schallschutzes im Nahbereich des BER gemäß **Lärmstörpegeln in EPNdB!**

Auch die Ausführungen der neuen für den Luftverkehr zuständigen Staatssekretärin Dr. Katharina Reiche im zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVDI) läßt erwarten, daß höhere Erfordernisse zum Schallschutz wegen einer kritischen Bemerkung zu Schallschutzkosten in Richtung der Landesregierung Brandenburg schon erkannt worden sein könnten.

Allerdings würden Zusatzkosten in Brandenburger Anliegergemeinden auch bei Weiterbetrieb der Flughäfen SXF und TXL ebenfalls anfallen, da hier der auch bezüglich bestehender Flughäfen geltende EPNdB-Maßstab zumindest noch bisher unberücksichtigt blieb.

Abschließend sei allen Mitstreitern für Ihre Zuarbeit gedankt, welche eine schnellstmögliche Einschätzung des Berichtes der Landesregierung an den Landtag erst ermöglichte und deshalb sehr hilfreich und im Interesse der Bürger sehr anerkennenswert ist.



- Dr. G. Briese -



- Dr. D. Schallehn -