

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

**Dr.-Ing. Günter Briese**

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 76 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM,

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Landtag Brandenburg

- Präsident -

Herrn Gunter Fritsch

Alter Markt 1

14467 P o t s d a m

- p e r s ö n l i c h -

E I L T !

Eichwalde, den 19. Juli 2014 (Az.: Io + EG)

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

Mein Schreiben vom 25. MÄRZ 2014

BER-Projekt und Berliner Luftverkehrsperspektive  
nach der OVG-Entscheidung zum Landesentwicklungs-  
plan LEP B-B unter Berücksichtigung aktueller  
Pläne

Sehr geehrter Herr Präsident,

nach der jüngsten OVG-Entscheidung, geplanter Luftverkehrsfremder  
Umwidmung des Flughafens Sperenberg sowie geplanter Klageerhebung  
gegen den Weiterbetrieb des Flughafens Schönefeld SXF sehe ich mich  
veranlaßt, trotz mir bekannter Parlamentsferien an Sie heranzutret-  
ten.

Dies deshalb, weil Sie sowohl die Zusendung vom Spätsommer 2011 spe-  
ziell zu Dauerlämppegeln als auch die Zusendung vom Spätsommer 2013  
speziell zu Spitzenlämppegeln, Lärmstöpegeln und Verletzungen inter-  
nationalen Rechts sowie die Zusendung vom Januar ds. Jhrs. zur Umset-  
zung des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot allen Brandenburger Abge-  
ordneten zur Verfügung stellen.

Daß Parlament und Regierung trotzdem nicht adäquat reagierten, kann  
und möchte ich deshalb nicht Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, an-  
lasten, denn Sie haben durch Ihr Handeln erkennen lassen, daß Sie ge-  
genüber Sach- und Rechtsargumenten auch dann aufgeschlossen sind,  
wenn sie nicht von Amtsträgern an Sie herangetragen werden.

Mit den vorgen. Zusendungen wurde nicht nur zum Ausdruck gebracht,  
daß die Einhaltung übergeordneten Rechts für zwingend gehalten wird,  
sondern auch, daß die Umsetzung des Volksbegehrens allein als Bran-  
denburger Angelegenheit betrachtet wird.

- 1969-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftsthemen  
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß,  
Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,  
Fachschule für Schwermaschinenbau und  
Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektronik-Technologie,  
Humboldt-Universität zu Berlin, Sekt. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promovierung als Externer  
mit Untersuchungen zur Systematisierbarkeit  
von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von  
heuristischen, Simulations- und algorithmischen  
Programmen;
- 1972,1974 Fächpreisräger und Humboldtpreisträger  
der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik  
und technische Fächer
- 1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer  
Grundsatzfragen im DEUTSCHEN MIETEBUND (DMB)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen  
Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des  
Landessozialamtes Cottbus
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur
- 1973-91 Ingenieur für entwicklungsbegleitende  
Standardisierung/Normung
- 1994 Bauleitplaner
- um 1960 Veröffentlichung "Zum Thema Preistoleranzen"  
mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter  
Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen  
für Duroplast-Formstoffteile, PLASTE UND KAUSCHUK
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der  
Volkswirtschaft gegen das Sinken des  
wissenschaftlich-technischen Niveaus zum  
Austauschbau Plastverarbeitung  
(Verhinderung der Einführung des sowjetischen  
Ost-Toleranz- und Passungssystems zugunsten  
der Einführung des internationalen  
ISA/ISO-Toleranz- und Passungssystems
- 1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe  
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plast  
in der Volkswirtschaft i.A. des ASW Berlin  
(Teil1: Ermittlung erforderlicher Aufgaben  
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,  
Teil2: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan,  
Kosten-Nutzen-Analyse)  
mit den Co-Autoren  
Dr. Wilfried Scheef, Zentrallaboratorium für  
Plastverarbeitung Leipzig und  
Dipl.-Phys. Dieter von Straußwitz, TU Dresden
- 1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz  
(statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz  
(vorst.-Case-Methode) für Maßketten zur Erzielung  
von Fertigungskostenminimierung durch größere  
Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Plasterformungsprozesses  
von Duroplastformteilen aus Abmaß-Häufigkeits-  
Verteilungen, Eröffnungsvertrag der Sektion  
Plastverarbeitungstechnik einer der internationalen  
Fachtagungen PLASTpräzis der Konner der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Ringjahresplanes  
der Sowjetunion im Rahmen des Promotionsverfahrens,  
Humboldt-Universität zu Berlin
- 1980 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der  
Volkswirtschaft gegen das Sinken des  
wissenschaftlich-technischen Niveaus  
(Verhinderung der Einführung der sowjetischen  
Zuverlässigkeitsmethoden in der Meß-, Steuer- und  
Regelungstechnik)
- 1980 Dissertationsskizzenfassung in FEINGERÄTETECHNIK  
29(1980) H.4 S.182
- Jan.1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft  
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft  
mit ökonomischen Stimuli über NEUES FORUM an  
Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer  
(Spekulations-Dämpfung) und eines neuen  
Bretton-Woods-Abkommens (feste Wechselkurse)  
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages  
zur Bewältigung von Globalisierungsproblemen  
noch vor der EURO-Einführung
- 2003-04 Vorschläge zur Einführung des Brutto sozialproduktes  
(BSP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den  
Beitritt zur EURO-Zone an die Bundesregierung und  
an die Landesregierung Brandenburg
- 2008-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen  
für die Bewältigung der Welt-Finanz- und -Wirtschafts-  
Krise sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen
- 1994-2014 Kritischer Begleiter des Entwurfsprozesses  
Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)  
durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge,  
Vorschläge, Auswertungen und Presse-Informationen  
und -Erklärungen im Rahmen der EICHWALDER BE  
FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND  
NACHTFLUGVERBOT in der Bürger-Initiative  
NOTWEHR Anlieger BER  
in enger Zusammenarbeit mit der  
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM  
(vgl. <http://berlin-brandenburg-21.de>  
sowie [www.eichwalde.com](http://www.eichwalde.com) und [www.bvbb-ev.de](http://www.bvbb-ev.de))

Beide Positionierungen wurden nun durch das OVG genau so bestätigt, wie die Gültigkeit der sogen. "100 : 100 -Regel" durch den FBB-Schallschutzbeauftragten Lehmann (Anl.), so daß damit auch die noch auf den FBB-Flugrouten basierenden Lärmschutzzonengrenzen nach Berechnungen von Dipl.Ing.Architekt Dieter Faulenbach da Costa sowie parallele Berechnungen meinerseits gem. Spätsommer-Zusendung von 2011 damit bestätigt wurden - nur umgesetzt wurde diesbezüglich bisher nicht das Geringste.

Frau Staatssekretärin Tina Fischer hat zwar außerdem beim 6.Bürgerforum am 5.Juli 2014 in Schulzendorf erklärt, daß Flugrouten nicht feststehend, sondern veränderlich seien - aber zur Umsetzung des daraus resultierenden Vorschlages vom September 2012 zur Festlegung von Lärmschutzzonen im BER-Umland nach Lärmstörpegeln in EPNdB im Flugerwartungsgebiet geschah bisher trotzdem nichts, und es erfolgte seitens Frau Staatssekretärin dazu auch keinerlei konkreter Hinweis, obwohl der Vorschlag geltendem internationalen übergeordneten Recht entspricht.

Gemäß Planfeststellungsbeschluß, bisher regierungsseitig als "ehem fest" dargestellt, ist die Schließung von Alt-Schönefeld SXF genau so verbindlich festgeschrieben, wie die Schließung von Tegel TXL - aber sowohl FBB-Chef Mehdorn als auch die Bundesregierung präferieren die Weiternutzung von Alt-Schönefeld SXF, wenn auch noch nicht klar ist, ob für Billigflieger oder die Übersiedlung der Flugbereitschaft der Bundesregierung von Bonn nach Berlin. Also steht der PFB wohl doch nicht so "unverrückbar fest"?

Kein Wunder, daß dazu nun Klage erhoben werden soll, denn die Schließung von Tegel steht für Berlin ja fest, und es bestehen für die Umnutzung sogar schon recht konkrete Pläne.

Wenn Frau Staatssekretärin Trochowski dann aktuell Amtsträgern und Aktiven im Raum Sperenberg noch Hoffnungen auf eine luftverkehrsferne Umwidmung des Sperenberger Areals macht, bedeutet dies unter Beachtung der letzten OVG-Entscheidung, daß Rechtsakte, welche gegen übergeordnetes Recht verstoßen, und sei es auch nur gegen dessen gebotene Zitierung, ungültig, rechtlich nichtig sind, daß im Bezug auf die BER-Situation zukünftig der Berliner Luftverkehr wohl vom Flughafen Halle-Leipzig aus abgewickelt werden soll!?

Warum? Letzte Pläne von FBB-Chef Mehdorn zum Weiterbetrieb von Alt-Schönefeld SXF verstoßen zumindest gegen den PFB als übergeordnetes Recht, wenn dieser als "juristisch tragend" angesehen wird, auch wenn dies objektiv nicht zutrifft.

Wenn Tegel TXL nach widerrechtlicher Inbetriebnahme des BER vom Netz ging und danach Klage gegen den BER-Betrieb wegen Verletzung übergeordneten EU-Rechts erhoben wird, bedeutet dies nach letztem OVG-Spruch dessen Schließung, da reale Verstöße gegen EU-Recht vorliegen.

Wenn dann bis dahin keine andere Lösung gefunden wurde, bedeutet dies, daß im Berliner Raum kein Flughafen mehr existent ist und auf den Flughafen Halle-Leipzig ausgewichen werden muß - er ist ja auch per ICE wohl recht schnell erreichbar gem. international üblichen Maßstäben, auch wenn er weiter entfernt als Sperenberg liegt.

Unabhängig von Bauplanungs-, Bauausführungs- und Projekt-Kontroll-Mängeln wird schon allein aus vorg. Gründen die weitere Finanzierung des BER-Projektes aus Steuermitteln ohne bisher nennbare oder objektiv gegebene Perspektive, auch finanzieller Art gem. dem Ergebnis von nun schon vier Gutachtern, für nicht länger genehmigungsfähig erachtet. Sofern dies nicht umgehend nun endlich landesseitig erfolgt, dürften sicherlich bei der EU anliegende Beschwerden zum gleichen Ergebnis führen.

Um weitere unvermeidbare finanzielle Schäden für unser Bundesland abzuwenden, möchte ich Sie, sehr geehrter Herr Präsident, deshalb hiermit um Ihre persönliche Einflußnahme in dieser Sache bitten und hoffe auf den baldigen Erfolg Ihrer diesbezüglichen Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

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

Anl.: FBB-Schreiben zur 100:100-Regel und Presse-Erklärung vom 18.Juli 2014

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT  
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Bündnis,  
c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,  
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 18. Juli 2014  
Az.: Io + EG

## P R E S S E - E R K L Ä R U N G

zur Bedeutung des Urteiles des Oberverwaltungsgerichtes  
Berlin-Brandenburg, Aktenzeichen OVG 10 A 8.10,  
zur Klage zweier Kommunen gegen den Landesentwicklungsplan  
Berlin-Brandenburg ( LEP B-B ) für die Durchsetzung des  
Volksbegehrens zum Nachtflugverbot sowie die Beurteilung der  
BER-Problematik insgesamt

1. Das OVG hatte im vorgen. Prozeß gem. dem Leitsatz  
**"Die Rechtsverordnung des Landes Brandenburg  
ist materiell rechtswidrig, weil sie gegen  
das Zitiergebot des Art.80 Satz 3 LV Bbg als  
höherrangiges Recht verstößt."**
2. Das vorgen. Urteil vom 16. Juni 2014 zum Sachgebiet Raumordnungs- und Landesplanungsrecht gibt jedoch weitaus mehr Einblick in die Rechtsproblematik auch zum BER, als der vorstehende recht lapidare Leitsatz zunächst vermuten läßt, denn daß viele Rechtsakte zum BER-Projekt eigentlich nichtig sind, weil gegen höherrangiges EU-Recht verstoßen wurde, ist ja unsererseits schon vielfach konstatiert und an Landesregierung und Landtag herangetragen worden, ohne daß dies aber bisher auch nur die geringste Beachtung im Sinne von relevanten Beschlüssen oder Rechtsakten fand.  
Das vorgen. Urteil ist deshalb von so großer allgemeiner Bedeutung, weil es die Rechtssetzungsrechte und Entscheidungsspielräume der Regierung recht anschaulich beschreibt und insbesondere hier zu "gemeinsamen Beschlüssen" der Länder Berlin und Brandenburg, welche getrennt im Land Brandenburg und Abgeordnetenhaus von Berlin zu Parlamentsbeschlüssen führen, klarstellend urteilt, daß solche "gemeinsamen Beschlüsse" nur politische Willenserklärungen ohne rechtliche Bindungskraft darstellen.
3. Rechtswirksam werden die jeweiligen Landesparlamentsbeschlüsse jeweils nur im Territorialbereich desjenigen Parlamentes, welches hierzu einen Beschluß faßte - nicht aber erstreckt sich ihr Geltungsbereich auch auf das Territorium des jeweils anderen Bundeslandes!
4. Dies bedeutet gem. OVG-Spruch, daß der LEP B-B nun zwar im Land Brandenburg rechtlich nichtig ist, nicht aber im Land Berlin! Dies bedeutet aber auch, sinngemäß übertragen auf das von Parlament und Regierung Brandenburgs angenommene Volksbegehren zum Nachtflugverbot beim BER, daß in Brandenburg Beschlüsse zum Nachtflugverbot Rechtsgültigkeit erlangen können, auch wenn Berlin und der Bund dem nicht zustimmen, weil z.B. Berlin in Brandenburg keine Rechtssetzungsbefugnis besitzt und der Deutsche Bundestag keinen dem entgegenstehenden Rechtsakt erließ.
5. Es bedeutet also: Nachtruhe, ein Nachtflugverbot von 22 Uhr abends bis 6 Uhr früh ist in Brandenburg genau so rechtskonform, wie der Verhandlungsauftrag an die Landesregierung Brandenburg, zu erreichen, daß Schönefeld, der BER, kein "Single-Flughafen" wird.

6. Rechtswirkungen auf Tegel TXL sind allerdings davon ausgeschlossen, da Tegel im Bundesland Berlin belegen ist und demzufolge nur das Berliner Abgeordnetenhaus zu Tegel rechtssetzungsbefugt ist. Länderübergreifende Verhandlungsführung schließt dies natürlich nicht aus.
7. Verhandlungen und Rechtssetzungen zu einem weiteren Standort in Brandenburg sind dagegen allein der Rechtssetzungsbefugnis des Landes Brandenburg vorbehalten - die Landesregierung ist aber deshalb nicht auch befugt, vorbei am Landtag hierzu "einsame Entscheidungen" durch Rechtsakte für verbindlich zu erklären, wenn ihr nicht zuvor vom Parlament hierzu ausdrückliche Entscheidungsfreiheit durch einen Rechtsakt gewährt wurde. Wegen Verstoßes gegen übergeordnetes Recht der EU beim Planfeststellungsbeschuß (PFB) und damit gegebener potentieller Nichtigkeit bedeutet dies aber u.a. auch, daß die Landesregierung nicht im Alleingang den 1994 als besten BER-Standort gem. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (ROV) ausgewiesenen Flughafen Sperenberg vorbei am Parlament zum Solarpark umwidmen kann, wie jetzt beabsichtigt (vgl. MAZ 18.07.2014 S.1 und 3), ehe sie den vorgen. Verhandlungsauftrag gerecht wurde und ein diesbezügliches Ergebnis als verbindlicher Rechtsakt vorliegt - eine Lösung, in welcher Form auch immer.
8. Daß im Urteil OVG 10A 8.10 vermerkt ist, daß die Nichtigkeit des LEP B-B nicht für den Single-Standort Schönefeld gelte, erscheint aus vorgen. Sicht begründungsbezogen prüfungsbedürftig, ferner auch wegen des nur behandelten Klägeranliegens "Revision der Entwicklungszentren-Änderung" wegen Wegfalls der Unterzentren noch nicht als das letzte Wort, weil ja nicht über die Umsetzung des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot verhandelt wurde, durch deren Annahme durch Landesregierung und Landtag ja bereits auch eine rechtsrelevante Abkehr vom Single-Flughafen vollzogen wurde, ohne dies jedoch bereits in einem Rechtsakt umgesetzt und präzisiert zu haben.
9. Der länderübergreifende Verhandlungsauftrag bezog sich dabei auf den Flughafen Tegel TXL, während landesbezogen, wie bereits bemerkt, eindeutig Sperenberg wegen des ROV-ergebnisses Vorrang gebührt.
10. Sowohl die rechtliche Verabschiedung eines Nachtflugverbotes von 22 Uhr bis 6 Uhr als auch die Abkehr vom Single-Airport erscheinen also über Rechtsstreitigkeiten zur Umsetzung des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot mit Bezug auf das aktuelle OVG-Urteil als rechtlich durchsetzbar, da allein Brandenburg danach hierfür Gesetzgebungsbefugnis besitzt, weil Schönefeld im Land Brandenburg belegen ist. Daß hierfür die gemeinsame Landesplanung als Ganzes "rechtlich aufgekündigt" werden müsse, ist gem. OVG-Urteil irrelevant, da nur als "politische Willenserklärung" kategorisiert.
11. Darauf zu hoffen, daß Landesregierung und Landtag nun bezugnehmend auf das aktuelle OVG-Urteil ohne vorherige Klageeinreichung die vorgen. Konsequenzen ziehen, erscheint allerdings angesichts der bisherigen Ignorierung übergeordneten Rechts von EU und ICAO als zumindest recht risikobehaftet, besonders aber, was die endgültige Abkehr vom BER-Projekt in gegenwärtiger Form betrifft, auch wenn das aktuelle Urteil mal wieder als harsche Zurechtweisung erachtet werden muß. Ich denke dabei an die "willentliche Verfehlung des Schutzzieles" beim Schallschutz-Programm! Reißt auch den Richtern langsam der Geduldsfaden?
12. Wahrscheinlich hat die Landesregierung beim urteilsbezogenen Prozeß darauf vertraut, daß sich ja die Zentren-Art-Anzahl von "drei Stufen" nicht änderte, da ja "nur" die bisherige Brandenburger Zentren-Hierarchie von "Oberzentrum - Mittelzentrum - Unterzentrum" in "Metropole - Oberzentrum - Mittelzentrum" geändert worden sei. Aber die Unterzentren fielen schließlich trotzdem in Brandenburg weg und mit ihnen wurden damit auch sie betreffende Zuweisungs- und Fördergeldreduzierungen sowie Baubeschränkungen verfügt! Am Parlament vorbei? Letzteres trifft nicht zu, weil eine Fachausschuß-Behandlung im Parlament auch ohne Stellungnahme-Abgabe bereits von dem OVG als erfolgtes "Benehmen" gewertet wurde.
13. Aber wenn hierdurch Nachteile, wie im Prozeß angeführt und bewiesen, auftreten oder auch nur nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können, sind Bürger, Firmen, Verbände und Kommunen durchaus klageberechtigt, wie das OVG entschied.

Dies ist beim BER-Projekt zweifellos in vielerlei Hinsicht der Fall, sowohl bezüglich planungsbezogener, finanzieller wie gesundheits- und umweltbezogener Schäden für betroffene Bürger, Firmen, Kommunen, ja, sogar alle Bürger des Landes und Bundes wegen Steuermittelverschwendung für ein nicht genehmigungsfähiges und nach rechtswidriger Genehmigung nach Ansicht von nun schon vier Gutachtern dauerhaft unrentables Projekt, welches dadurch rechtswidrig dauernd von der öffentlichen Hand vor der Insolvenz geschützt werden müßte. Nur wurde all dies bisher zumindest bezogen auf die Verletzung internationalen Rechts bisher zum BER-Projekt noch nicht prozeßwirksam.

14. Die Nichtigkeitserklärung des LEP B-B für Brandenburg eröffnet jedoch i.Vodg. mit dem gen. OVG-Urteil, seiner Begründung, sinngemäß auch konstatierbaren Verstoß gegen die ordnungsgemäße Umsetzung des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot, auch neue Möglichkeiten zur Verhinderung der Luftverkehrszweckentfremdung des Sperenberg-Areals wie zur neuen gerichtlichen Thematisierung des BER-Standortes Schönefeld wegen mehrfachen Verstoßes gegen übergeordnetes EU-Recht sowie die Verhinderung neuer Steuermittelbereitstellungen für das BER-Projekt durch die Parlamente von Bund und Ländern sowie deren Genehmigung durch die EU-Kommission im sogenannten "vereinfachten Verfahren", denn in solcher Weise würde ein Privatinvestor niemals mit Finanzmitteln wirtschaften.

15. Das OVG-Urteil erscheint somit als geradezu prädestiniert zu einem unentbehrlichen Arbeitsmittel aller Akteure in einer Vielzahl verwaltungsrechtlicher Probleme zu avancieren, da es diese Problematik in lehrbuchartiger Weise abhandelt und damit als geeignet erscheint, solche Probleme zu versachlichen. Es wird deshalb ausdrücklich zur Auswertung empfohlen.

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT



- Dr.G.Briese -

ehemaliger Bearbeiter juristischer Grundsatzfragen für  
DMB-Rechtsberater im MIETERSCHUTZBUND EICHWALDE-ZEUTHEN,  
ehemaliger Beauftragter des Landessozialamtes Cottbus  
für Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen Rechts-  
und Sozialfragen

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
12521 Berlin

Herrn  
Dr. Dieter Schallehn  
Dohlenstieg 40  
15732 Schulzendorf

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH  
12521 Berlin

Peter Lehmann  
Schallschutz  
T +49 30 6091-73491  
F +49 30 6091-73499  
E peter.lehmann@berlin-airport.de  
www.berlin-airport.de

27.01.2014

**Umsetzung von Maßnahmen des Schallschutzes im Umland des Flughafens Berlin  
Brandenburg**  
**AZ: 18391 Szd XXXN 12 W**

Sehr geehrter Herr Dr. Schallehn,


die Ihrem Schreiben (ohne Datum!), welches hier am 02.12.2013 eingegangen ist, beigefügte Frageliste war bereits Gegenstand diversen Schriftverkehrs, so u. a. unseres Schreibens, welches wir Ihnen unter dem Datum vom 20.11.2013 haben zukommen lassen. Zur Vermeidung von Wiederholungen nehmen wir hierauf zunächst einmal vollinhaltlich Bezug mit dem ergänzenden Hinweis, dass sämtliche im Planfeststellungsbeschluss 2004 bezeichneten Vorgehensweisen und Regelwerke, den insoweit einschlägigen internationalen Vorschriften entsprechen. Hierzu hatten wir anlässlich unserer gemeinsamen Unterredung Ende des vergangenen Jahres in unserem Haus u. a. durch Herrn Dr. Johannsen sowie einer Vertreterin unserer Rechtsabteilung ausführen lassen.

Im Übrigen erlauben wir uns noch Folgendes anzumerken:

Das auf ein Nachtflugverbot in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr abzielende Bürgerbegehren im Lande Brandenburg ist nach wie vor Gegenstand einer politischen Entscheidungsfindung. Aus unserer Sicht ist zumindest zum jetzigen Zeitpunkt nicht klar erkennbar, welches Schicksal dieses Bürgerbegehren nehmen wird. Dessen Berücksichtigung im Rahmen der Abbildung unseres Schallschutzprogramms würde die Vorwegnahme einer noch anstehenden Entscheidung der Gesellschafter sein, was aus hiesiger Sicht abzulehnen ist. Gleiches gilt für mögliche Überlegungen Einzelner zur Errichtung einer weiteren Start- und Landebahn. Eine solche Zielsetzung würde ohnehin ein gesondertes Planfeststellungsverfahren auslösen. Nicht zuletzt deswegen sehen wir auch nicht ansatzweise einen irgendwie gearteten Handlungsbedarf.

Unsere Zielsetzung ist es nach wie vor sicherzustellen, dass rechtzeitig vor einer Inbetriebnahme unseres Flughafens sämtliche anspruchsberechtigten Bürgerinnen und Bürger in die Lage versetzt

werden sollen, baulichen Schallschutz umsetzen zu können. Diesen Parametern trägt ein Zeit- und Ablaufplan Rechnung, der unser Tun bestimmt.

Die Ermittlung des Umfangs baulichen Schallschutzes basiert auf einer Hundert-zu-Hundert-Regelung. Die Dimensionierung und Anordnung der Flugrouten findet sich bei der Umsetzung des Schallschutzprogramms im erforderlichen Umfang berücksichtigt. 

Die Flughafenanwohner begünstigend liegt der Ermittlung des Umfangs von Maßnahmen des Schallschutzes ein Verkehrsmix zugrunde, das auch noch solche lauten Flugzeuge berücksichtigt, die nach derzeitigen Erkenntnissen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme unseres Flughafens sicherlich nicht oder aber nur noch höchst eingeschränkt unseren Flughafen frequentieren werden.

Entschädigungszahlungen für eine lärmbedingte Einschränkung der Nutzung des Außenwohnbereichs werden unter dem Arbeitstitel „Außenwohnbereichsentschädigung“ an Anspruchsberechtigte in einem Umfang ausgezahlt, der über diejenigen Wertansätze teilweise deutlich hinausgeht, die von Ihnen unter Frage 19 benannt wurden.

Wir gehen davon aus, mit diesen neuerlichen Ausführungen nunmehr auch Ihre zusätzlichen Fragen hinreichend beantwortet zu haben und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

i. V. 

Peter Lehmann  
Schallschutzbeauftragter