

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

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM
und der INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER SCHULZENDORF (IGAS)

Eichwalde, am 7. Oktober 2017

Az.: Io + EG

P R E S S E - M I T T E I L U N G

Ist der BER-Planfeststellungsbeschuß bestandskräftig ?

- Bemerkungen zur Stellungnahme von FBB-Sprecher Daniel Tolksdorf im Beitrag
" BER-BAU und Masterplan in der Kritik. Bürgerinitiativen bemängeln Kapazitäts-
Probleme und fehlende Rechtsgrundlage am Airport". MAZ 5. Oktober 2017, S.18 -

Zur Aussage des FBB-Sprechers Tolksdorf, "Der Konsensbeschuß ist eine politische Absichts-
erklärung der Gesellschafter. Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist der
BER allerdings bestandskräftig planfestgestellt" sind kritische Bemerkungen unerlässlich,
was den Planfeststellungsbeschuß betrifft.

Es ist zwar richtig, daß das Bundesverwaltungsgericht (BVG) den Planfeststellungsbeschuß
(PFB) "planfestgestellt" hat und daß jeder PFB normalerweise "bestandskräftig" ist - aber
was ist beim BER-Projekt schon "normal"?

Die Bestätigung der Planfeststellung erfolgte gerichtlicherseits nicht in einem "normalen"
Gerichtsverfahren, welches Monate der Verhandlungsführung erfordert hätte, sondern im
"Schnellverfahren" von wenigen Tagen infolge Anwendung des "Verkehrswegeplanungsbeschleuni-
gungsgesetzes", so daß alle Streitthemen schon aus Zeitmangel gar nicht ausdiskutiert wer-
den konnten.

Das Bundesverwaltungsgericht mußte deshalb vielfach voraussetzen, daß die im Planfeststel-
lungsbeschuß enthaltenen Festlegungen genau so praktisch umsetzbar sind, wie angegeben.
Und es durfte voraussetzen, daß alle gerichtlich erteilten Auflagen seitens der Flughafen-
gesellschaft auch vollinhaltlich umgesetzt werden.

Beides ist jedoch nicht der Fall, woraus sich im Nachgang nun für das BER-Projekt eine
rechtliche **A u s n a h m e s i t u a t i o n** gegenüber einem "normalen PFB" ergibt !

Als "Schallschutz" wurde nicht einmal der von der Flughafengesellschaft zur Planfeststel-
lung eingereichte Schallschutz umgesetzt - die vom BVG verfügten Berechnungszuschläge
für die Schallpegelberechnung verbunden mit der Ausweitung der FBB-Dauerschallpegel-Schall-
schutzzonen für "alte" (PFB) und "neue" (DFS) Flugrouten wurden bezüglich der Zuschläge
nicht, auch der neuen Flugrouten nicht umgesetzt; Spitzenlärmpegel-Schallschutzzonen gem.
erwartbaren Belastungen nach PFB ebenfalls nicht und Lärmstörpegel-Schallschutzzonen nach
internationalen Luftverkehrsvorschriften der EU wegen der extremen Flughafennähe von Ge-
meinden schon gar nicht.

Und statt selbst die objektiv schon viel zu niedrigen PFB-Festlegungen allgemeingültig,
wie gem. PFB festgelegt, umzusetzen, zahlt die Flughafengesellschaft allgemein nur Bruch-
teile der Schallschutzkosten als "Entschädigung" und setzte bisher lediglich für 129 (!)
Gebäude den niedrigeren FBB-Schallschutz um - die PFB-Ausnahme wurde also rechtswidrig
zur FBB-Regel "umgeformt"! Und der Mehdom'sche "weltbeste Schallschutz" zum Märchen abge-
stempelt, indem die FBB GmbH sogar die Zusendung eines Stapels Papier mit FBB-"Anspruchs-
Meinung" als Erfüllung ihrer Verpflichtungen lt. PFB gegenüber Betroffenen publiziert !

Die allgemeine Nichtumsetzbarkeit des PFB-Schallschutzes durch geeignete Baumaßnahmen mußte selbst die Flughafengesellschaft bereits öffentlich zugeben !

Bereits damit ist der Planfeststellungsbeschuß für den ungeeigneten BER-Standort Schönefeld als nicht rechtlich umsetzbar anerkannt worden !

Hinzu kommt noch der Verstoß gegen weitere PFB-Festlegungen:

- Verstoß gegen den nach gültigem EU-Recht vorgeschriebenen positiven Nachweis einer Umweltverträglichkeitsprüfung und
- der Verstoß gegen das gem. EU-Recht gültige ICAO Doc. 9184 durch die Ausrichtung der neuen BER-Südbahn auf besiedeltes Gebiet.

Damit hat sich der BER-PFB als verwaltungsrechtlich nicht umsetzbar erwiesen und muß somit entweder geändert oder aber zurückgezogen, für rechtlich nichtig erklärt, werden. Da eine Änderung über Auflagen nicht als technisch machbar erklärt bzw. infolge Verstößen gegen übergeordnetes Recht nicht möglich ist, bleibt nur die Nichtigkeitserklärung als einzig mögliche Reaktion übrig.

Damit entfällt auch die unsererseits bereits als nicht gegeben erachtete Änderung des PFB infolge des neuen "Masterplanes", und die Offenhaltung von Tegel TXL für den Dauerbetrieb erscheint statt als diskutabel als unvermeidlich - alle dem entgegenstehenden behaupteten angeblichen Einflußfaktoren namens "Konsensbeschuß" und "Planfeststellungsbeschuß" entfallen komplett !

Das Ablehnen der Offenhaltung Tegels durch die Brandenburger Landesregierung als für die Planfeststellung verantwortliche Exekutive trotz erfolgter Zusendung vorgehen. Fakten kann daher nur als bürger-, grundrechts- und verfassungsfeindliche Position gewertet werden, denn sowohl unsererseits als auch kürzlich seitens des Berliner Senats wurde ja der Öffentlichkeit die Gesundheitsschädlichkeit von Fluglärm, Abgasen und Ultrafeinstaub bekanntgegeben ! Das vom Bundesverwaltungsgericht bestätigte Umweltverträglichkeitsprüfungs-Konzept wurde leider nicht umgesetzt !

Es wird Zeit, daß sich endlich der Brandenburger Landtag solchen Plänen wirkungsvoll widersetzt - man sollte nicht vergessen: die nächsten Wahlen kommen bestimmt !

Es ist einfach unmenschlich, die Bürger um Schönefeld ohne wirksamen Schallschutz noch einer gegenüber dem derzeitigen Stand vervielfachten Luftverkehrsbelastung auszusetzen. Und es erscheint dringend an der Zeit, über einen BER an geeigneterem Standort nachzudenken, damit zukünftig die beiden letzten innerstädtischen Flughäfen Berlins, SXF und TXL, irgendwann einmal der Vergangenheit angehören. Aber bis dahin ist Schallschutz in größerem Maße umzusetzen als bisher!



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

Anl. : Kurzfassung zur Unterlage "Dokumente zur Unzulässigkeit des Projektes BER"
(März 2012), gezeigt am Beispiel von 15732 Schulzendorf, Landkreis Dahme-Spree-
wald (LDS), zusammengestellt von Dr.Dieter Schallehn, Schulzendorf

Kurzfassung zur Unterlage „Dokumente zur Unzulässigkeit des Projektes BER“

(März 2012)

Vorab eine Information zum Ort Schulzendorf:

- ist eine Gemeinde an der südlichen Berliner Stadtgrenze, im sogenannten Berliner Speckgürtel und befindet sich jetzt direkt hinter der neuen Start- und Landebahn Süd des BER.
- 7.650 Einwohner (Stand 09/2011), ca. 1.000 Kinder.
- 2007 wurde die neue Schule mit 3 großen Pausenhöfen bezogen. Die moderne dreizügige Sport- und Mehrzweckhalle, die Kleinsportanlage, der Schulgarten befinden sich ebenfalls auf dem großen Gelände gemeinsam mit dem Hortgebäude (2008), der Gemeindebibliothek und den Kitas „Zum Märchenland“ und „Löwenzahn“. Auf diesem großen Gelände, dem Kinderzentrum, befinden sich konzentriert ca. 500 Kinder im Alter ab 0 Jahren ganztätiglich.
- Seit dem 26.01.2012 ist es amtlich, dass Schulzendorf auf den verschiedenen Routen mit unterschiedlichen Maschinen in 200-600 m Höhe überflogen wird.
- Dabei wird die 15-Grad-Abknickung – die sogenannte „nördliche Variante“ von der Südbahn Richtung Osten über den Zeuthener Winkel – täglich von mindestens 11, inzwischen spricht man von 25 schweren Luftfahrzeugen geflogen. Damit wird das Kinderzentrum (siehe oben) direkt in Höhen von 200 – 300 m von den größten Maschinen der Welt, z.B. dem A380, A340 oder Boeing 747 oder 777 überflogen!
- Einem Antrag Schulzendorfs auf Schallschutz dieser sensiblen Kindereinrichtungen wurde am 1.03.2012 durch die FBB abschlägig beschieden. „Es besteht dem Grunde nach kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen für die genannten Objekte.“ Die Grundstücke der sechs öffentlichen Einrichtungen befinden außerhalb der Entschädigungs- und Schutzgebiete des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004, hieß es in der Hiobsbotschaft! Die endgültigen Schutz- und Entschädigungsgebiete werden frühestens 2013 vorliegen. „Sollten die Ergebnisse zeigen, dass Sie nunmehr zu den gemäß PFB Anspruchsberechtigten gehören, werden wir uns unaufgefordert wieder mit Ihnen in Verbindung setzen“, verspricht die Flughafengesellschaft.



Grundschule



Kita „Zum Märchenland“



Kita „Löwenzahn“



Sport- und Mehrzweckhalle

Unzulässigkeit des Projektes BER

- In der Unterlage werden Dokumente der EU und der ICAO behandelt, nationale Gesetze, Richtlinien und Entscheidungen sind demgegenüber nachrangig.
- Alle relevanten Gesetze finden Sie ausführlich in der Ihnen vorliegenden Unterlage. Die unten aufgeführten Informationen dienen nur der Orientierung.
- **Handbuch zur Planung von Flughäfen (Airport Planning Manual)**, Teil 1, Abschnitt 5, 5.2.6.: (Neue) Start- und Landebahnen sollen generell so gerichtet sein, dass die Flugzeuge (bei Start und Landung) bewohnte Gebiete nicht überfliegen und Störungen (der Einwohner) vermieden werden. (Ist eine Mindestnorm, hier verstößt das Vorhaben BBI unmittelbar gegen geltendes Recht (Verordnung (EG) Nr. 1592/2002, Abkommen von Chicago)).
- **ICAO Environmental Report 2007**, S. 24: Schulen, Krankenhäuser, religiöse Einrichtungen und Bibliotheken sind generell nicht vereinbar mit dem Flugbetrieb und sollten deshalb im Umland eines Flughafens vermieden werden.
- **Gleiches, S. 37**: Demgegenüber sollen Wohngebiete ... und kommunale Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser nicht im Umland eines Flughafens sein, weil sie sehr fluglärmempfindlich sind und deshalb in höchstem Maße unvereinbar mit Fluglärm sind.
- **ICAO Annual Report 2010, S.1**: Die Mehrheit der tödlichen Unfälle kommen während des Take-Offs und Landungsphasen, häufig in der Startbahn-Umgebung vor.
- **Gleiches, Appendix. 1, S.3**: ... blieb die globale Unfallrate im Wesentlichen unverändert, etwa vier Unfälle pro Million vorgesehene Abflüge. Außerplanmäßige kommerzielle Flüge 2010: 137 Unfälle (29 tödlich).