

Dr.-Ing. Günter Briese

Tel.: 030 / 675 97 28

Mobil: 0173 / 644 76 03

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Flughafen Berlin-Schönefeld (FBB GmbH)

- Pressestelle -

Herrn Lars Wegner

per E-Mail an

lars.wegner@berlin-airport.de

Mein Schreiben vom 21. Oktober 2012 an
Herrn Peter Lehmann, BER-Schallschutz-
Beauftragter

Selbstständiger Konstrukteur (1953-73), Bauleitplaner (1994)
Ing. für entwicklungsbegleitende Standardis./ Normung (1973-91)

Verantwortl. Co-Autor zweier Studien zur Substitution von Metall
durch Plastik in der gesamten Volkswirtschaft (1969-70, FuE-Planung,
Verteidigungs-Planung, Kosten-Nutzen-Analyse)
Autor wiss. Arbeiten zur Wirtschaftsoptimierung (1990),
Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und
Wirtschafts- und Arbeitsmarktabildung mit steuer- und finanz-
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)

Akad.-Dozent für Mathematik, Physik und techn. Fächer (1957-64)
Beauftragter des Landesozialamtes Corbus für Lehr- und Vortragstätigkeit
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);
DMB-Rechtsberater und Bearbeiter jurist. Grundsatzfragen (1990-96)

Eichwalde, den 14. August 2013

~~Eichwalde, den~~ Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

MAZ-Telefonforum zum BER-Schallschutz am heutigen Tage
als Folgeveranstaltung zur FBB-Informationsveranstaltung am 25. Oktober 2012
zum "Kompromiß 'Krumme Null'" mit Herrn Peter Lehmann, BER-Schallschutzbeauf-
tragter

Sehr geehrter Herr Wegner,

nachdem ich bereits am 21. Oktober 2012 in der Diskussion mit Herrn Lehmann auf meine Fragen weder eine begründete Antwort erhielt noch nachfolgend auf mein vorigen Schreiben habe ich versucht, diese anlässlich des heutigen Telefonforums zu erhalten - leider ebenfalls wieder vergeblich mit dem Hinweis, sie doch an Sie schriftlich heranzutragen, was hiermit geschieht.

Meine Auffassungen zum "Kompromißvorschlag 'Krumme Null'" wurden inzwischen nochmals vom Obergericht Berlin-Brandenburg bestätigt. Die Problematik des Ausstehens der Erfüllung von Forderungen gem. PFB bzw. des Bundesverwaltungsgerichts wurde darin bereits angesprochen und das Fehlen einer soliden Grundlage für das Schallschutzprogramm, welche gleichermaßen juristische, fachliche, Verbraucherschutzmäßige und zeitbezogene Kriterien gleichermaßen erfüllen müsse, wurde bereits im vorigen Schreiben bemängelt.

Diese Situation hat sich bis heute - trotz des aktuellen OVG-Urteils - nicht geändert, jedoch haben sich zwischenzeitlich in den Zusammenschlüssen BER-Betroffener noch einige weitere Erkenntnisse ergeben, welche in den nachfolgenden Fragen zumindest grob angeschnitten werden sollen:

1. Hat die FBB GmbH auch eine Rechtsabteilung o.ä., in welcher der jeweilige Gesetzesstand auf dem Laufenden gehalten wird? (Diese Frage wurde Ihrerseits bejaht, wobei mir dann unverständlich bleibt, daß Sie schon die folgende Frage nicht beantworten konnte: Ein Hinweis könnte lediglich der MAZ-Beitrag von Ex-BER-Chefarchitekt von Gerkan sein, daß im BER-Team stets alle ihre Informationen allein für sich behielten. War das so?)

2. Ist Ihrer Rechtsabteilung nicht aufgefallen, daß schon seit 2002 und trotz zwischenzeitlichem Einwand der Bundesregierung gegenüber der EU wegen angeblicher Überschreitung der Regelungskompetenz weiter ab 2008 Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation ICAO in EU und Deutschland als Mindestvorschriften gelten?

3. Ist Ihrer Rechtsabteilung nicht aufgefallen, daß das ICAO Doc. 9184 gemäß Annex 16 des Chicago-Abkommens für neue und wesentlich erweiterte Flughäfen die Ausrichtung von Start- und Landebahnen auf besiedeltes Gebiet verbietet?
4. Ist Ihrer Rechtsabteilung nicht aufgefallen, daß die ICAO-Vorschriften zum Schutz gegen Fluglärm gemäß Annex 16 zum Chicago-Abkommen im unmittelbaren Flughafenumfeld eine Umrechnung der gemessenen Spitzenlärmpegel von dB(A) in IPNdB vorschreibt, wobei gilt:
 $IPNdB = dB(A) + 13$?
5. Da schon in Eichwalde Spitzenlärmpegel um 100 dB(A) gemessen wurden, bedeutet dies, daß der Lärmschutz hier für etwa 113 dB(A) auszureichen ist und daß das erforderliche Schalldämmmaß bei z.B. bei 100 dB(A) Spitzenlärmpegel $113 \text{ dB(A)} - 55 \text{ dB(A)} = 58 \text{ dB(A)}$ betragen müßte, ggf. falls aber noch höher sein muß? Dies würde Fenster der **Schallschutzklasse 6** bedeuten; bisher war von den Handwerksspezialisten in der MAZ von wesentlich geringeren Schalldämmwerten ausgegangen worden und schon dann Schwierigkeiten für die Umsetzung prognostiziert worden!
Was soll da erst in Schulzendorf oder gar Waltersdorf erforderlich sein ?
6. Wenn schon bei 55 dB(A) Spitzenlärmpegel innen je nach Schätzer 70 bis 85% der Häuser nicht mehr schallgeschützt werden können, selbst nach Flughafenaussagen von BER-Chef Mehdorn - wieviel Prozent der Häuser werden dann erst bei einem Spitzenlärmpegel innen von $55 \text{ dB(A)} - 13 \text{ dB(A)} = 42 \text{ dB(A)}$ nicht mehr schützbar sein? (Ich ging hier ausschließlich von meßbaren Schallpegelwerten außen aus, denn Lärmstörpegel in IPNdB sind ja nicht meßtechnisch erfaßbar)
7. Wenn seit dem Planfeststellungsbeschluß von 2004 **noch kein einziges Objekt** im BER-Umfeld gemäß den geltenden Vorschriften schallgeschützt werden konnte - wie schätzen Sie den Zeitraum ein, bis zu welchem ein dementsprechender Schallschutz gemäß Gutachten des Parlamentarischen Beratungsdienstes des Landtages Brandenburg technisch und kostenmäßig umgesetzt werden kann - oder ist dies nicht technisch wie finanziell völlig ausgeschlossen?
8. Wenn aber weder die Ausrichtung der Start- und Landebahnen des BER noch Schallschutz rechtsgültigem übergeordneten EU-Recht entspricht und dazu die ICAO-Vorschrift, welche das Überfliegen von Schulen, Kindertagesstätten, Altenheimen und Kirchen verbietet, mißachtet wird - wie kann dann der Flughafen BER jemals rechtskonform eröffnet werden?
9. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß ein Planfeststellungsbeschluß von 2004, welcher schon seit 2002 gültigem EU-Recht widerspricht, juristisch von Anfang an nichtig ist?
10. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß demnach gemäß kürzlichem BGH-Urteil zu nichtigen Verträgen, i.Vbdg. mit Schwarzarbeit gefällt, auch alle Verträge und sonstigen Rechtsakte zum BER, welche den Planfeststellungsbeschluß zur Grundlage haben, von Anfang an nichtig sind?
11. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß ferner aufgrund des jüngsten BGH-Urteiles zu nichtigen Verträgen i.Vbdg. mit Regreßforderungen wegen Mängeln von Schwarzarbeit für den BER folgert, daß bauausführende Firmen für BER-Baumängel gar nicht mehr regreßpflichtig gemacht werden können und damit die FBB GmbH und demzufolge der Steuerzahler auf den Kosten sitzenbleibt?
12. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß damit neue finanzielle Lasten, welche nicht mehr zu schultern sind, auf das BER-Projekt zukommen und es bezüglich des Weiterbaues schon allein aus finanziellen Gründen gefährden?
13. Wurden ggf. seitens der FBB GmbH erkannte Mängel, wie z.B. die Forderungen von BER-Chef Mehdorn zur Weiterinbetriebnahme von Tegel aufgrund der Rechtslage gem. übergeordnetem Recht, durch Anordnungen von Politikern, dies zu dulden, wie dies EX-BER-Chefarchitekt von Gerkan in seinem Buch "Black box BER" als Mangelursache erklärt? (Herr Mehdorn wurde durch Zusendung mit der Rechtslage vertraut gemacht!)

Der Beantwortung meiner vorstehenden Fragen durch zuständige Spezialisten der FBB GmbH sehe ich aus den vorgeh. Gründen mit großem Interesse entgegen und danke Ihnen für Ihre Mühe bei der Zu-
leitung an diese. Aus den vorgeh. Gründen hatte ich mich bereits gestern an die MAZ gewandt und mit Freude die Teilnahme von BER-Experten am MAZ-Telefonforum wahrgenommen. Meine Einwände, das Forum besitze keine gesicherte Beratungsgrundlage konnte durch mein Telefonat leider nicht ausge-
räumt werden. Mit freundlichen Grüßen

