

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

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der INTERESSENGEMEINSCHAFT SCHULZENDORF GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 28. Juni 2013
Az.: IO + EG

PRESSE - INFORMATION

Gegen Mehdorn'sche Begriffsverwirrung zu BER-Problemen

- ein satirisch-skurriler Begriffs-Gegenentwurf nebst Gegenrechnung mit ernstem Hintergrund -
zu "Flughafenchef Mehdorn wirbt für 'Demokratie-Aufpreis' - Bürgerbeteiligung müßte künftig
besser einkalkuliert werden / Kritik von Unternehmen und Initiativen", MAZ 25. Juni 2013 S.6

Wenn Prof. Grottian zum Vorschlag von BER-Chef Mehdorn anführt, daß erst einmal effektivere Beteiligungsverfahren notwendig wären, weil wir in Deutschland eher ein Verhinderungsverfahren hätten, und vom BVBB der Mehdorn-Vorschlag eher als eine Breitseite gegen die Demokratie aufgefaßt wird, dann kann man dem nur zustimmen! Nicht umsonst haben Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg einen Gesetzesnovellierungsvorschlag hierzu in den Bundesrat eingebracht, der zu unterstützen ist.

Hat Ortwin Beier, Bürgermeister von Blankenfelde-Mahlow, recht, wenn er im Mehdorn'schen Demokratie-Entwurf eher einen Versuch sieht, "von der eignen Unfähigkeit abzulenken" ?

Dazu sei erst einmal sein Begriff "Demokratieaufpreis" analysiert.

Er suggeriert, daß durch demokratische Bürgerbeteiligung lediglich eine Kostenerhöhung bei Projektplanungen erreicht werden könne, jedoch die Bürgerbeteiligung von keinerlei Nutzen hinsichtlich dadurch möglicher Kosteneinsparungen sei.

h i e r a u s
Kann man die enorme Kostensteigerung beim BER-Projekt allein ursachenmäßig erklären? Ich meine, daß die Ursachen andre sind und möchte dies nachstehend begriffsdefinierend darlegen:

Zunächst einmal wird inzwischen auch von der Politik zugegeben, daß Schönefeld für den BER der falsche Standort sei - aber es sei ja nun schon mal so viel investiert worden: Dazu unser erster Begriff:

- "Polit-Planungswillkür-Basiskosten" K_{PWB}

Diese Kosten fallen an durch die politische Planungsfehlentscheidung zum Standort entgegen Raumordnungsverfahrens-Ergebnis von 1994. "Basiskosten" deshalb, weil sie von einer möglichen Nachnutzung des Projektes, z.B. als Zentraler Fernverkehrs-, Nahverkehrs-, S-Bahn-, U-Bahn und Omnibus-Bahnhof mit Kaufhallen-Implementierung, evt. verbunden mit Eincheck- bzw. Teil-Eincheck-Möglichkeiten für einen vorhandenen (Schönefeld SXF) bzw. zu planenden (BER Sperenberg) Flughafen ausgehen, dazu jedoch eine brauchbare Baubjekt-Planung und -Ausführung voraussetzen.

Diese Voraussetzungen sind z.Z. offensichtlich objektiv noch nicht erfüllt.

Zum Begriff zählen auch willkürliche Entscheidungen zur Berücksichtigung bzw. Ignorierung international gemäß Chicago-Abkommen (CA) von 1944 wie gemäß EU- und Bundesrecht verbindlicher ICAO-Vorschriften für die internationale Zivilluftfahrt.

So wurden derartige Vorschriften beispielsweise in der BER-Betriebszulassung zur Klassifizierung des Flughafens, nicht aber bei seiner Konfigurations-Planung gemäß Flughafen-Planungs-Handbuch (Airport Planning Manual) nach ICAO Doc.9184 angewandt.

Ferner erfolgte zwar für den Gefahrenbereich um den BER bis zur 8000m-Grenze eine Begrenzung der Flugerlaubnis für Luftfahrzeuge gemäß Lärmpegel in IPNdB mit Bezug auf die Zertifizierungsvorschriften für Flugzeugtypen nach ICAO-Vorschriften zu Spitzenlärmpegeln gemäß realem Lärmstreß, aber Lärmschutzzonen für den gleichen Bereich wurden in Dauerlärmpegeln bzw. Spitzenlärmpegeln in dB(A) statt in IPNdB, also ohne Lärmstreßberücksichtigung, festgelegt

Dabei ist die Bundesrepublik dem Chicago-Abkommen von 1944 beigetreten und ICAO-Richtlinien sind EU- wie Bundesrecht! Sie gelten dazu nicht einmal nur für die Zivilluftfahrt, sondern im Bereich derselben auch für militärische Flugobjekte wie Drohnen. Das EuroHawk-Projekt ist an der Nichtberücksichtigung von ICAO-Vorschriften bereits geplatzt!

Die Nichtberücksichtigung von ICAO-Vorschriften beim BER-Projekt stellt deshalb nichts Anderes dar, als politisch gewollte oder geduldete Willkür, auch als "systematische Verfehlung" vom OVG Berlin-Brandenburg, aber noch nicht im Zusammenhang mit ICAO-Dokumenten, sondern zum PFB bezüglich des "Kompromißvorschlages "Krumme Null" konstatiert, das Urteil, gegen welches so Flughafenchef Mehdorn nun chancenlos zu Felde ziehen will! Und man läßt ihm augenscheinlich bei diesem bürgerrechtsverachtenden und rechtsstaatswidrigen Wirken völlig freie Hand!

Dies alles fällt beim BER-Projekt in die Verantwortlichkeit der Politik!

Doch damit nicht genug! Zusätzlich zu vorgenannten Basis-Kosten gibt es noch Zusatzkosten:

- "Polit-Planungschaos-Zusatzkosten", K_{PCZ}

Wenn, wie BER-Ex-Planer von Gerkan berichtet, hunderte von Änderungswünschen während der Projektierungsphase konstatiert werden können, darf man mit Fug und Recht von "Planungs-Chaos" sprechen, denn eine "präzisierte Aufgabenstellung" für die Planung kann es demnach nicht gegeben haben. Dies dürfte wohl primär an fehlender Systematik infolge fehlender Zielanalyse, falscher Aufgaben-Vergabe-Zielstellung und Unterlassung der Lobbyarbeits-Unterbindung während des Planungsprozesses gelegen haben.

Hierfür ist beim BER die Politik verantwortlich, da es sich um ein Projekt ausschließlich in der Hand des Staates handelt und auch die Führung des Aufsichtsrates allein in der Hand führender Politiker liegt!

Mit Rechtsstaatlichkeit und Beachtung auch nur grundgesetzlicher Bürgerrechte hat die gar nichts zu tun, und die Bürger sind auch nicht für Kostensteigerungen verantwortlich zu machen, welche durch Nichtbeachtung staatlicher Vorschriften durch den Staat selbst entstehen!

Hierzu zählen auch Kosten durch Fehlersuche und -registrierung, Umplanung, Nacharbeit, Terminverschiebungen und daraus resultierende Entschädigungszahlungen. Man hätte halt statt eines "Wegehaars" einen richtigen Aufsichtsrat einplanen sollen. Dies alles führt uns zu unserem nächsten Begriff:

- "Polit-Mißplanungskosten", K_{PM}

Die Politmißplanungskosten ergeben sich aus der Summe von Polit-Planungswillkür-Basiskosten

K_{PWB} und Polit-Planungschaoskosten K_{PCZ} :

$$(1) \quad K_{PM} = K_{PWB} + K_{PCZ}$$

Aber sind solch hohe Kosten nicht zu verringern ?
Dies soll mit dem folgenden Begriff betrachtet werden:

- "Polit-Mißplanungsmindestkosten", K_{PMmin}

Vorgenannte Mindestkosten ergeben sich, wenn man die Polit-Mißplanungskosten K_{PM} um den möglichen Guthabens-Betrag verringert, welcher durch demokratische Bürger-Planungsbegleitungs-Hinweisbeachtung durch die Politik, G_{Bhb} , bedingt ist:

$$(2) \quad K_{PMmin} = K_{PWB} + K_{PCZ} - G_{Bhb}$$

Da bisher keinerlei Bürgerhinweise praktische Berücksichtigung bei der Projektplanung erfuhren, z.B. zur Projekt-Modifizierung bzw. Projekt-Abbruch in Schönefeld, beträgt der aktuelle Betrag

$$(3) \quad G_{Bhb} = 0$$

Dies haben aber nicht die Bürger zu verantworten.

Noch nicht betrachtet haben wir bisher die Reduzierung des Bruttosozialprodukts !

- "Bruttosozialprodukt-Reduzierung", BSP_{red}

Diese kann man wohl als Ergebnis aus der Summe von Polit-Mißplanungskosten K_{PM} und "Bürger-Planungs-Mitbegleitungskosten K_{Bm} für die Bürger nebst dem sich durch den benötigten Zeitaufwand hierfür sich ergebenden Ausfall an sinnvoller Wertschöpfung auf anderen Gebieten $BSP_{Ausfall}$ sehen:

$$(4) \quad BSP_{red} = K_{PM} + K_{Bm} + BSP_{Ausfall}$$

Dies deshalb, weil die Kosten gemäß K_{PM} nicht wirklich wirtschaftsförderlich durch Verbrauchssteigerung bei Konsumgütern gemäß EU-Empfehlung an Deutschland wirksam werden können:

$$(5) \quad BSP_{red} = K_{PWB} + K_{PCZ} + K_x + K_{Bm} + BSP_{Ausfall}$$

Dabei steht K_x für z.Zt. noch unbekanntere weitere Fehlerkosten, welche vorstehend noch keine Berücksichtigung finden konnten.

Da bisher keine Bürgerhinweise beachtet wurden und der Planungsprozeß für den Standort Schönefeld immer noch weitergeht, ist zu erwarten, daß auch vorgenannte Kosten stetig weiterwachsen werden, bis die Legislative dazu endlich "Stop!" sagt. Aber wann wird das sein???

Was beinhaltet also nach vorstehenden Ausführungen der Mehdorn'sche Begriff "Demokratieaufpreis" wirklich?

Er steht für "Zusatzkosten" beim BER-Projekt, welche durch "demokratische Begleitung" des Prozesses mit dem Ziel der Abwehr von Folgen von Gesetzesverletzungen zum Schaden der Anlieger bezüglich Leib und Leben, Gesundheit, Hab und Gut mit rechtsstaatlichen Mitteln anfallen!

Diese "Zusatzkosten" trägt also nicht der Flughafen, sondern der Bürger, und diese Kosten hat auch nicht der Bürger, nicht die Demokratie, sondern die Politik, diejenigen, welche beim Planungsprozeß rechtswidrig oder fahrlässig handelten oder dergleichen duldeten, zu verantworten!

Wollte man also den Rechtsvorstellungen von Flughafenchef Mehdorn und manch anderer Wirtschaftsbosse folgen, so müßten in Deutschland - beispielhaft betrachtet - Richter, welche eine Entscheidung zur Vergewaltigung einer Minderjährigen zu fällen haben, die Vergewaltigte dazu verurteilen, die Kosten für Gericht, Rechtsanwälte, Sachverständige und die siebenjährige Haft (ich denke da an das aktuelle Berlusconi-Prozeß-Strafmaß!) zu tragen, weil sie den Prozeß ja hätte vermeiden können, wenn sie sich nicht gewehrt und keine Anzeige erstattet hätte!

Ein völlig "abwegiges Beispiel"? Aber nein! Denn so ist es doch beim BER-Projekt auch:

Die Kosten für die hoffentlich mal erfolgende Durchsetzung der Rechtsstaatlichkeit tragen doch auch die Bürger, entweder direkt für Aktionen, Prozesse und Aufklärung der Bevölkerung oder aber indirekt durch die Verwendung ihrer Steuergelder hierfür statt zur Verwirklichung echter Bedürfnisse der Gesellschaft wie Kindergärten, Schulen, Kultureinrichtungen usw. usf.!

Und wenn Herrn Mehdorn bezüglich seines Vorgehens gegen das 2. OVG-Urteil zur Bestätigung der 55dB(A)-Grenze im "Krumme-Null-Prozeß" weiterhin seitens der Politik freie Hand gelassen wird, dann geht das "Ringelspiel der unendlichen BER-Tragödie" immer immer weiter ...

Dabei darf der 55dB(A)-Grenzwert nur für Häuser **außerhalb** der mindest etwa 8km-Gefahrenzone um den BER gelten - **innerhalb** dieser Zone ist sogar der Wert 55 IPNdB = 55 dB(A) + 13 dB(A), also 68 dB(A), einzuhalten und noch durchzusetzen gemäß übergeordnetem Recht, ob über Legislative, Exekutive oder Jurisdiktive. Dies deshalb, weil die Bundesrepublik der Anwendung als Mindestforderungen im EU-Gebiet national wie international zustimmte.

Aber bis wann wird das endlich geschehen sein?

Wie klar und deutlich hat sich dagegen das italienische Gericht zu Rechtsverstößen selbst gegen einen früheren italienischen Ministerpräsidenten geäußert! **V i v a I t a l i a !**

Ob Ortwin Beier mit seiner Unfähigkeits-Einschätzung im Ergebnis vorstehender Ausführungen richtig liegt?

Diese Frage kann leider nicht beantwortet werden, da unklar bleibt, welche Positionen ureigene von Herrn Mehdorn sind und welche ihm trotz der "Freie-Hand-Erklärung" aufoktroziert wurden, d.h. in welchem Umfang Herr Mehdorn sogenannte "politmoralische Clistiers" verabreicht wurden, damit er Positionen der Politik, die er viel lieber bei sich behalten hätte, wider Willen in die Öffentlichkeit befördert. Er ist schließlich doch etwas abhängig, und sei es nur bezüglich seiner Bezüge. Und die Politik befindet sich schließlich im Vorwahlkampf, und in dieser Zeit darf man doch nicht zu viele Wähler verprellen, z.B. um Tegel herum. Da darf man das "Dauernd-offen-halten" doch noch nicht ohne Reklamation der Öffentlichkeit präsentieren, auch wenn es sich aus der Rechtslage gemäß übergeordnetem Recht als erforderlich und wirtschaftlich als sinnvoll erweist! Was nicht sein darf, kann nicht sein! Basta!

Und falls jemand meinen sollte, mein Erklärungsbeispiel im Zusammenhang mit dem Berlusconi-Prozeß und meine Formulierungsweise seien etwas unapetitlich, dann müßte ich entgegenen: Aber dann sind sie doch der BER-Problematik bestens angepaßt, dann passen sie doch wie die Faust auf 's Auge!


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