

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

Eichwalde, am 7. Dezember 2014
Az.: Io + EG

K O M M E N T A R

Der Fluch der Flugrouten, die neue Marschrichtung von Fluglärmkommission und Dialogforum und das Personal-Karusell zur BER-Projekt-Verantwortung - zu MAZ-Beiträgen in der Zeit vom 22. November bis 4. Dezember 2014 -

Als eine Eichwalder Bürgerinitiative 2010 schon eine mathematische Formel für die Berechnung der resultierenden Dauerlärmpegel aus Flug- und Bahnlärm erarbeitet hatte, welche nur noch computertechnisch umzusetzen war, aber erste Ergebnisse hierzu für den Eichwalder Nordschrankenbereich mit ca. 73 dB(A) (!) schon vorlagen, erfolgte Anfang 2012 die Änderung des bisherigen Flugroutensystems mit Abgehen vom Geradeausstart und später deren "Präzisierung" und Genehmigung mit der 247.DVO zur LuftVO. Zuvor waren gerade noch seitens Flughafenplaner Faulenbach da Costa sowie meinerseits realere Fluglärm-Dauerlärmpegel für gerade Flugrouten errechnet und veröffentlicht worden.

Genäß der vorgenannten 247.DVO waren wegen der Freistellung der Nutzung der alternativen neuen Flugrouten "15°-Abbiegung" bzw. "Hoffmann-Kurve" für Flugzeugführer keine Dauerlärmpegel mehr seriös errechenbar, was unsererseits kritisiert wurde. Die DFS Deutsche Flugsicherung kapitulierte ebenfalls diesbezüglich und überließ letztendlich dem Brandenburger LUGV und der Flughafengesellschaft die nun 2014 anzuwendenden Schallpegel- und Schallschutzzonenberechnungen, welche diesbezüglich gar nicht rechtsetzungsbefugt waren und kein kompatibles und akzeptables Ergebnis erzielten, welches nicht einmal zu Dauerlärmpegeln den externen vorgenannten Erkenntnisstand hierzu von 2011 aufwies und der Ende 2011 sogar vom Bundesverwaltungsgericht de facto bestätigt wurde (100:100-Regelung, 3-Sigma-Bereich, dazu Berechnung für "alte" PFB- und "neue" DFS-BAF-Flugrouten). Zu neuen Flugrouten liegen bis heute noch keine solchen Berechnungen vor!

Nachdem Flugrouten-Klagen einzelner Gemeinden bis hin zum Bundesverwaltungsgericht zu Lasten anderer Gemeinden erfolglos blieben, hat vielerorts ein Umdenken in Richtung einer grundsätzlicheren Problembetrachtung, wie sie schon in der im Spätsommer 2013 an Landtag und Landesregierung versandten Ausarbeitung zu Spitzen- und Lärmstörpegeln sowie einzuhaltendem übergeordneten EU-Recht enthalten waren, stattgefunden, weil der Verwaltungsrechtsweg als abgeschlossen schien.

Die bürgerinitiativseitige Auswertung des OVG-Urteiles im "Zentrale-Orte-Gliederungs-Prozeß" mit dem Ergebnis der Nichtigkeitserklärung für den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) ex tunc ipso iure (von Anfang an und ohne Weiteres) wegen Landesverfassungswidrigkeit eröffnet nun aber zum BER-Projekt als Ganzes einschließlich der dazugehörigen Flugrouten neue verfassungsrechtliche Klagemöglichkeiten! Und in diesem Zusammenhang gewinnt auch die alleinige Rechtssetzungsbefugnis für das Flugroutensystem der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für allerdings noch vom Bundesamt für Flugsicherung (BAF) zu genehmigende Vorschläge in Verbindung mit Lämbelastungen an Bedeutung, nachdem das Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen der diesbezüglichen "Benehmensregelung" erklärt hatte, daß das derzeitige BER-Flugroutensystem nicht den Erfordernissen eines Flughafens in dicht besiedeltem Umland gerecht werde ! Und die DFS reagierte nun aktuell, indem sie in der letzten Fluglärmkommissionsberatung das Erfordernis ergänzender Festlegungen zu Mindestflughöhen über besiedeltem Gebiet anführte, um die Lämbelastung zu mindern.

Die neue Position der DFS stellt schon für sich allein einen Fakt dar, welcher, so begründet er ist, bereits das gesamte Flugroutensystem infrage stellt, weil die gemäß ICAO-Forderungen einzuhaltende Mindestflughöhe weder in Waltersdorf oder Schulzendorf noch in Blankenfelde-Mehlow als einhaltenbar erscheint.

Hinzu kommt noch, daß nun im Dialogforum auch die Bürgerinitiativen in die Zusammenkünfte der Arbeitsgruppe "Interessenausgleich" einbezogen werden sollen. Selbstverständlich müssen dann auch die Zusendungen an Landtag und Landesregierung zur Verletzung übergeordneter Rechts in diese Gespräche einbezogen werden, welche der Flughafen bisher antwortmäßig ignorierte, auch die Fehlausrichtung zumindest der BER-Südbahn.

Und sollte man sich darüber hinwegsetzen wollen, so ist aus Kapazitätsgründen wie auch gemäß aktuellen Mehdomschen Umzugsplänen über längere Zeit, über Monate verteilt, ein neues Flugroutensystem festzulegen.

Damit muß der Prozeß der Flugroutenfestlegung und Lärmschutzzonenberechnung acht Jahre nach dem sachfremden Konsensbeschluß von 1996 völlig neu beginnen! Das mehdomnige "Sprint-3-Schallschutzprogramm" im Ergebnis des seinerseits noch bis zuletzt angefochtenen Urteiles im "Krumme-Null-Prozeß" vor dem OVG ist bereits wieder Makulatur! Mehdom aber wußte schon, weshalb er anfocht: bis jetzt hat noch kein einziger Bürger selbst danach schon Schallschutzmaßnahmen erhalten; nur etwa 0,5% der nach Flughafenansicht Betroffenen zum Schallschutz für die BER-Südbahn-Interims-Inbetriebnahme haben bisher Leistungen vom Flughafen erhalten - aber nur im Rahmen der 30%-Kappungsgrenze, weil selbst Schallschutzmaßnahmen gem. PFB schon zu teuer sind. Alles nur fast abbruchreife Bauruinen???

Etwas wäre als Frage noch zu klären: zwischen wem fand eigentlich bisher der Interessenausgleich statt? Sind die diesbezüglichen Zusendungen von Bürgerinitiativen an Flughafengesellschaft, Landtag, Landesregierung, Fluglärmkommission und Dialogforum, bezüglich der beiden Letztgenannten hinsichtlich Unterrichtung, eigentlich bisher überhaupt noch nicht behandelt worden? Denn anders ist ja wohl das plötzliche Umdenken in Fluglärmkommission und Dialogforum gar nicht erklärlich? Oder ist schon etwas dran an der mehdomnigen Beschuldigung, daß die Anteilseigner gar nicht mehr geschlossen an einem BER-Weiterbau bis hin zur Inbetriebnahme interessiert seien? Daß die inquisitorischen Aufklärungswünsche zu innerbetrieblichen BER-Vorgängen massiven Vertrauensverlust in die Geschäftsführung erkennen ließen und daß es eigentlich nur eines geben könne: entweder Vertrauen in die Geschäftsführung und seitens dieser zum Aufsichtsrat oder aber eine neue Geschäftsführung?

Wird nun das große Chaos so offensichtlich, daß sich alle Verantwortungsträger bemühen, "mit dem Rücken an die Wand" zu kommen?

Dies könnte die Querelen zwischen Berlin und Brandenburg zum Aufsichtsratsvorsitz, zwischen Mehdom und dem Gesellschaftsengremium um externe Kontrolleure, zwischen Berliner Untersuchungsausschuß und Ex-Flughafenchef Schwarz und zwischen Letzterem und Ex-Technikchef Körtgen sowie Projektplanern und Controllern genau so erklären, wie das Umschwenken der DFS und von Ex-Staatssekretärin Fischer in Richtung "Neuplanung" und das ursprüngliche Fehlen von Staatssekretär Bretschneider in der MAZ-Kabinettsliste! Er ist wieder da! Sollten die Tage von FBB-Chef Mehdom nun "bei gegenseitigem Einverständnis" gezählt sein, wird vielleicht noch ein weiteres Opferlamm für die Regierungsseite Brandenburgs benötigt?! Ist das Suchen nach optimaler Minimierung des Imageschadens beim bevorstehenden Projektabbruch so schwierig oder wird noch immer nach neuen Drehs gesucht, das BER-Projekt doch noch eine Weile am Laufen zu halten? Und dies, nachdem es durch Mittelverweigerung von Berlins Finanzchef Nußbaum schon fast in die Pleite trudelte, aber der Bund und Brandenburg noch schnell zugunsten Mehdoms intervenierten?

Das Ende des BER-Projektes ist offensichtlich nahe, nur der Termin und der "offizielle" Grund stehen noch zur Auswahl der politisch Verantwortlichen! Umweltgefahren im Abbau! Ich bin erfreut, solch erfreuliche Weihnachtsbotschaft allen Mitstreitern, Aktiven, Betroffenen avisieren zu können und verbleibe mit den besten Advents- und Weihnachtswünschen sowie solchen zum Jahreswechsel mit freundlichen Grüßen an alle meine Leser

Ihr


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