

Mitteilung von

**Dr.-Ing. Günter Briese**

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

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

an: Herrn Marcel A. Hoffmann

marcel.a.hoffmann@gmx.de

(aus Umfangsgründen als pdf-Datei über

Herrn Thomas Kalus versandt)

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

Verantwort. Co-Autor zweier Studien zur Substitution von Metall  
durch Plastik in der gesamten Volkswirtschaft (1969-70), FuE-Planung,  
Verbindlichkeits-Planung, Kosten-Nutzen-Analyse

Autor wiss. Arbeiten zur Wirtschaftsprüfung (1990),

Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und  
Wirtschafts- und Arbeitsmarktbildung mit steuer- und finanz-  
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)

Acad.-Dozent für Mathematik, Physik und techn. Fächer (1957-64)

Beauftragter des Landessozialamtes Corbus für Lehr- und Vortragstätigkeit  
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);

DMB-Rechtsberater und Bearbeiter jurist. Grundsatfragen (1990-96)

Mein Schreiben vom

Eichwalde, den 14. April 2014

Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

**Verlorene Flugroutenklage von Wildau und Königs-Wusterhausen;  
Ihre Forderung zu konstruktiven Vorschlägen an Herrn Dr. Schallehn**

Hallo. Herr Hoffmann,

Ihren Gedankenaustausch mit Herrn Dr. Schallehn habe ich mit Interesse z.K. genommen.  
Ihre Kritik gegenüber dem BAF teile ich, und auch die Zuständigkeitsüberlegungen von Herrn  
Dr. Schallehn finden meine Zustimmung.

Da Sie die dem Brandenburger Landtag zugesandten Grundsatzpositionen mit den Schriftsätzen von  
2010 und 2012 zu den Ihren machten, sehe ich Ihren Vorschlag i.Vbdg. mit den Positionen der  
Bürgermeister von Wildau und Königs-Wusterhausen, welchen m.E. zwar z.B. wegen Argumentationsaus-  
tausch mit Wildauer BI-Vertretern die juristischen Grundsatzprobleme des BER genau so bekannt  
sein dürften wie uns, welche aber wegen großer Investitionen beim BER-Projekt und im Wachstums-  
kern Schönefelder Kreuz sowie der Realitätsverweigerung von BER-Verantwortlichen die "Wahl des  
kleineren Übels" als ihren Weg sehen nach dem Motto "Jeder kämpft für sich allein".

Sie thematisieren somit "Nebendinge" als Streitobjekt statt der Hauptproblematik, was man etwa  
mit folgendem Beispiel verdeutlichen kann:

Einem Bauherrn und einem Baumeister, welche am extrem absturzgefährdeten Ufer eines der gefluteten  
Braunkohlentagebaue ein Haus in beiderseitiger Kenntnis fehlender gesicherter Basis in Form  
eines tragfähigen Fundaments bauen, geraten in Streit wegen eines schief eingebauten Fensters,  
was als nebensächlich erscheint, weil sowieso zu erwarten ist, daß das Haus bald in den Baggersee  
kippt!

Im vorliegenden BER-Fall kann man dieses Verhalten m.E. nur als eklatantes Mißtrauen zu gegebener  
Rechtsstaatlichkeit deuten, welches allerdings wegen des bisherigen Verhaltens führender  
Politiker vielfach mit der "Macht des Faktischen" umschrieben wird, vergleichbar mit der Devise  
in der DDR "Freiheit ist die Einsicht in die Notwendigkeit", was meist politisch gedeutet wurde,  
wie ja auch die kürzliche Rückverweisung von Entscheidungen des BER-Aufsichtsrates an die Gesell-  
schafterversammlung, also die Bundesregierung und die Länder Berlin und Brandenburg, aussagt -  
und das war sogar richtig, denn alles resultiert ja aus der politischen Grundsatzentscheidung  
des ehemaligen Bundesverkehrsministers Wissmann zur Standortentscheidung! Aber es wurde von denen  
inzwischen zurückverwiesen - "Wahlzeit läßt grüßen!".

Daß dagegen die Brandenburger Bundestagsabgeordneten der Nachtflugverbotsdiskussion kaum Aufmerksamkeit schenken, spricht für gesellschaftliche Fehlinformation zu BER-Projekt-Grundproblemen, wie auch für eine offensichtliche Fehlentscheidung der Wähler, welche von der Opposition Andres als bisher erwarteten, zumindest aber im BER-Umland. Aber auch die Presse ist daran nicht ganz unschuldig, denn z.B. wurden grundsatzproblembezogene Beiträge weder von der MAZ Potsdam noch von der MAZ Königs-Wusterhausen (Dahme-Kurier) veröffentlicht, welche dort schon seit langen vorliegen.

Aber auch der Brandenburger Landtag hat ja bisher bei der Durchsetzung rechtsstaatlicher Verfahrensweisen beim BER-Projekt leider versagt, obwohl im alle relevanten Fakten gratis zugeliefert wurden! Allerdings glaube ich, daß er bald erwachen mußte und hoffe, das dies nun auch geschieht. Deshalb also nun die Aktion des BVBB, meinerseits unterstützt, an zuständige EU-Gremien, deren Gesetze verletzt wurden, obwohl deren Inkraftsetzung von Bundestag wie Bundesrat gebilligt wurden und welche dazu in der BER-Betriebsgenehmigung benannt, anerkannt, aber nicht durchgängig beachtet wurden.

Es kann bei so vielfältigen Gesetzesverletzungen zum Nachteil der Gesellschaft durch Steuermittelverschwendung an ein nicht rechtskonform in Betrieb zu nehmendes Projekt doch nicht eine Verkürzung der Problematik allein auf die Flugroutenverlegung erfolgen nach dem Motto zur Lärm- und Gesundheitsbetroffenheit "Geh Du voran, laß mich hinter 'n Baum!"

Wenn schon ein Einzelproblem wie das Flugroutenproblem aufgegriffen wird, dann nur **generell** unter Zitat des Umweltbundesamtes zu Flugrouten **"Das Flugroutensystem entspricht nicht den Erfordernissen eines Flughafens in dichtbesiedeltem Umfeld" im Rahmen der "Beherrschungsregelung", welches widerrechtlich, da unbegründet, vom BAF ignoriert wurde!**

Dies ist gleichzeitig mit einem Hinweis auf das ICAO Doc.9184, Airport Planning Manual, gemäß Chicago-Abkommen zu verbinden, nach welchem die Ausrichtung von Start- und Landebahnen auf besiedeltes Gebiet verboten ist, sowie mit dem Hinweis auf das Überflugverbot für sensible Einrichtungen in geringer Höhe, wie z.B. in Schulzendorf geplant, sowie mit dem Hinweis auf das für Objekte im BER-Nahbereich geltende Schallniveau für die Berechnung der Schalldämmwerte in EPNdB, welches mindestens im 6,5-km-Bereich, bei Flugzeugen mit nur 1° Steigungsgradient (Interkontinentalflüge z.B.) lt. Berechnung sogar im 8,5-km-Bereich gelten muß, in einem Bereich, in welchem laut M2-Gutachten zur Genehmigung des PFB hier gar keiner wohnen sollte!

Nicht nur deshalb ist die "2-Lärmkarten-These" von Staatssekretär Bretschneider abzulehnen, wie "Flughafen-Schallschutzzonenkarten verbindlich!", "MIL-Schallschutzzonenkarten unverbindlich, für später berechnet, für aktuelle Schallschutzmaßnahmen keine Grundlage!".

Aber zumindest Teilbereiche von Wildau und Königs-Wusterhausen können durchaus dem "BER-Nahbereich" zugeordnet werden, so daß eine Unterstützung der Argumentation der unmittelbaren BER-Anlieger im eigenen Interesse läge.

Stellt man diese Argumentation in den Mittelpunkt, so ergibt sich, daß man nach EU-Recht wohl kaum in Gebäuden ausreichenden Schallschutz realisieren kann, obpraktisch oder finanziell, sondern die Bürger bei "Entschädigung" statt "Absiedlung" entgegen Art.2 Abs.2 GG ungeschützt bleiben müßten, weshalb das BER-Projekt schon allein nicht rechtskonform genehmigungsfähig ist. Aber so wurde augenscheinlich beim Prozeß nicht argumentiert!

Beim letzten Flugrouten-Prozeß kommt erschwerend noch hinzu, daß gemäß Abbildung 2 der SRU-Kurzfassung "Fluglärm reduzieren. Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten" aus dem "DFS-Luftfahrthandbuch, STANLY Track" die tatsächlichen geflogenen Flugrouten bei Abflug von Berlin-Tegel stark von den vorgeschriebenen Flugrouten abweichen!

Aber meine diesbezüglichen Vorstellungen vom September 2012 an die Staatskanzlei zur Lärmschutzzonen-Festlegung nach "Flugerwartungsgebieten" gemäß ICAO-Bestimmungen zur Berechnung des Radius der Zonen wurden ja auch ignoriert!

Dazu erklärte sich kürzlich die DFS für die Schallschutzzonen-Berechnung anhand der Flugrouten beim BER als neuerdings unzuständig - und so agieren nun FBB GmbH und LJA im MIL unabhängig voneinander und mit unterschiedlichen Konzepten und Ergebnissen dazu, wobei die Widersprüche von Herrn Staatssekretär Bretschneider völlig unsinnig auf seine "Art des Hauses erklärt" wurden - eine Zuständigkeit der "Fa.Wölfel i.A. der DFS" gibt es also nicht mehr, so wenig wie formal die Alleinzuständigkeit Brandenburgs für die Planung, welche nun der "Gemeinsamen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg" zugeschoben wurde.

Hat man die Zuständigkeiten verwischt, um Klagen zu erschweren?

Wegen der Verletzung von Grundrechten sollte u.a. auch deshalb an das BVerfG mit einer **Feststellungsklage** herangetreten werden, verbunden mit der Forderung nach einem **Amtsermittlungsverfahren** zur Ermittlung der jeweils zutreffenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für Gesetzesverletzungen beim BER-Projekt im Verlaufe der Planung und Realisierung, verbunden mit dem Hinweis auf das laufende EU-Vertragsverletzungsverfahren zu erforderlichen Umweltprüfungsverfahren (UVP) gegen die Bundesrepublik und die Petitionen des BVBB und von Bürgern an EU-Gremien zur Steuermittelverschwendung, Beihilfegenehmigung, Zweckentfremdung genehmigter Mittel für den Schallschutz, EU-Luftverkehrsrechtsverletzungen und Verstößen gegen die EU-Menschenrechtskonvention. Aber das sollte nicht eine oder mehrere Gemeinden parallel tun, sondern zumindest der Unlandgemeindenverband, noch besser alle fluglärm betroffenen Gemeinden gemeinsam oder gar der Landtag Brandenburg, da noch nicht einmal das rechtsverbindlich angenommene Ergebnis des Volksentscheides zum Nachtflugverbot bisher adäquat in Gesetzen oder Verordnungen umgesetzt wurde.

Wegen der Klarstellung, m.E. seitens des Bundes der Steuerzahler, daß das BER-Projekt die mit Abstand größte Steuermittelverschwendung im Bundesmaßstab darstelle, wäre unter den gegebenen Umständen von Planung und Realisierung ein Projekt-Abbruch mit Umnutzung des BER-Areals auch im Interesse aller Bürger Brandenburgs und Berlins, ja, sogar der Bundesrepublik, weil vielfach die Kinderbetreuung hapert, Hebammen, Lehrer, Pflegekräfte und Polizeibeamte fehlen und die Bürger im Grenzgebiet gemäß Pressemeldungen nun schon zum Schutze ihres Eigentums Bürgerwehren gründeten - der "BER" wäre, als Projekt so weitergeführt, nur ein Faß ohne Boden und Nutzen!

Dies landesweit und noch vor den nächsten Wahlen klarzustellen wäre eine dankenswerte Aufgabe zum Nutzen aller Bürger, denn bisher ist mir z.B. ein solches Programm nur als Beschluß der Piratenpartei bekannt, während sich bisher andre wegduckten oder "die Macht des Faktischen" allein auf die Menge des (sinnlos) im märkischen Sand vergossenen Betons beziehen.

**Eine Flughafen-Projekt-Neuplanung** andrem Standort erscheint aber als völlig unverzichtbar!

Ein Herantreten an das BVerfG erscheint auch aufgrund der zu korrigierenden Entscheidung des BVG zum Standort Schönefeld infolge Nichtübersetzungsveranlassung des ICAO Doc. 9184 durch das Bundesverkehrsministerium vom Englischen ins Deutsche als erforderlich, weil dadurch dem Standort entgegenstehende Fakten nicht durch das Gericht berücksichtigt wurden, es aber für Verwaltungsangelegenheiten wie das Planfeststellungsverfahren bereits die oberste Instanz verkörpert. Dabei sollte auch thematisiert werden, daß die Flughafengesellschaft selbst die Entscheidung des BVG zur Neuberechnung aller Schallschutzzonen für alte wie neue Flugrouten mit Zuschlägen ignorierte, obwohl sowohl die FBB GmbH als auch Landesregierung und Gerichte den gem. übergeordneten EU-Recht i. Vbdg. mit ICAO-Dokumenten als Mindestvorschrift a priori als rechtlich **nichtig** einzustufenden Planfeststellungsbeschluß (PFB) sowie den Planfeststellungsergänzungsbeschluß (PFBERg) als **rechtlich tragend** ansahen.

Die Steuermittelverschwendung könnte ferner, da es sich um Mittel des Bundes und der Länder handelt, auch noch das Bundesfinanzgericht beschäftigen!

Der BER kann und darf so niemals in Betrieb gehen!

Trotz aller planerischen, baulichen, juristischen und finanziellen sowie terminlichen Probleme erscheint es nach wie vor als erforderlich, aktiv in die Geschehnisse einzugreifen.

Wir sollten uns nicht darauf verlassen, daß nun das BER-Projekt von allein in sich zusammenfällt oder die Petitionen an die EU dazu führen, daß das Projekt in dieser Form abgebrochen werden muß, auch wenn dies als durchaus wahrscheinlich erscheint, weil schon allzu lange verbindliches übergeordnetes Recht ignoriert wurde oder die "Macht des Faktischen" allein in der Menge des vergossenen Betons gesehen wurde.

Dies erscheint auch als Reaktion auf die kürzliche Erklärung von Herrn Mehdorn, er betrachte den "BER + SXF" nur als "erste Ausbaustufe" als erforderlich - der Unsinn ist noch nicht zu Ende!

Dabei sind sowohl das aktuelle Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU), Fluglärm reduzieren - Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten, Ergebnisse des Umweltbundesamtes (UBA) usw. zu berücksichtigen.

*Die Kfz... 1. 01. 1970*