

in der

Bürger-Initiative

NOTWEHR ANLIEGER BER

Ost-West-Aktions-Gemeinschaft



c/o Dr. Günter Briese, Stubenrauchstr. 71, 15732 Eichwalde
Mail: drgbriese@gmail.com Handy: 0173.6447603 (Autor)
Mail: Thomas.Kalus@online.de (Vereinigung)

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg
z.Hd. des Behördenleiters
Mittelstraße 9
12529 Schönefeld

Presse: Schulzendorfer Wecker
Arbeitsergebnisse:
<http://berlin-brandenburg-21.de/Notwehr.htm>
www.eichwalde.info
www.eichwalde.com
www.bvbb-ev.de
www.vdgn.de
Wir sind offen für sachbezogene Zusammenarbeit

Unser Schreiben vom

Eichwalde, den 28. Dezember 2014
Az.: IQ + EG
Ihr Schreiben vom
Ihr Zeichen

I n f o r m a t i o n

Über die Rechtswidrigkeit der Genehmigung der zeitweiligen BER-Südbahn-Inbetriebnahme
ab Mai 2015 zur Ermöglichung der BER-Nordbahn-Sanierung und
E i l - A p p e l l bezüglich kurzfristiger Zurückziehung der Genehmigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

offiziell benannte Voraussetzung für die zeitweilige BER-Südbahn-Inbetriebnahme war der
Abschluß der Schallschutzmaßnahmen für davon betroffene BER-Anrainer vor Inbetriebnahme.

Diese Bedingung ist gem. dem temporären FBB-Schallschutzprogramm in keiner Weise erfüllt:

- Die Flugzeuge müssen von der Geradeaus-Flugroute in Verlängerung der BER-Südbahn auf die
bisherige Flugroute für die BER-Nordbahn einschwenken, weil der Flughafen Tegel TXL
gleichzeitig in Betrieb ist.

Dies ist auf der FBB-Karte bezüglich der Flugroute für den temporären Flugbetrieb auch
so vermerkt.

Die temporären Schallschutzzonen folgen jedoch nicht dieser ausschwenkenden Flugroute,
sondern verlaufen in gerader Verlängerung der BER-Südbahn.

Damit werden viele vom temporären Flugbetrieb betroffene Bürger willentlich vom
Schallschutz ausgeschlossen, wie dies schon mehrfach von ÖVG und BVG beanstandet wurde,
Somit ist die offizielle Bedingung für die temporäre BER-
Südbahn-Inbetriebnahme nicht erfüllt.

- Selbst wenn es zwischen dem Verlauf von temporären Flugrouten und temporären Schallschutzzonen keinen Widerspruch gäbe, entsprächen die Schallschutzzonenverläufe nicht dem geltenden Recht, weil die Flughafengesellschaft wie auch das LUGV bisher eine Auslegung der Schallschutzmaßnahmen unter Zugrundelegung von Lärmstörpegeln gemäß geltendem übergeordnetem Recht zugunsten der Zugrundelegung von Spitzenlämpegen stets ablehnten, was also auch in diesem Falle den aktuellen Stand darstellt.

Auch der vom BVG bereits Ende 2012 angewiesenen Änderung des Berechnungsverfahrens für Dauerschallpegel-Schallschutzzonen (sowohl 100:100-Regelung als auch Erweiterung auf den 3-Sigma-Bereich) wurde bisher nicht entsprochen.

Ferner sind weder die Flughafengesellschaft noch das LUGV für Abweichungen von EU-Mindestbestimmungen des Luftverkehrsrechtes rechtsetzungsbefugt - dies wären nicht einmal Bundesdienststellen wie das BAF oder die vom BAF beauftragte DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Näheres hierzu ist der Zusendung unserer Gruppierung gemeinsam mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM an Landtag und Landesregierung vom Spätsommer vorigen Jahres zu entnehmen und auch im Internet unter der Adresse

<http://berlin-brandenburg-21.de>

einsehbar.

- Auch wenn die Genehmigung der zeitweiligen BER-Südbahn-Inbetriebnahme ab Mai 2015 in Unkenntnis vorstehender Fakten vom LuBB erfolgt sein sollte, ist sie gemäß rechtsstaatlichen Gepflogenheiten nunmehr umgehend zu widerrufen. Dies ist ein Eil-Appell, um unnötige Steuermittelverschwendung für unnötige Rechtsverfahren zu vermeiden.

- Vorstehende Ausführungen zur Begründung des Eil-Appells erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, weil z.B. alle Rechtsverletzungen zur Umsetzung des FBB-offiziellen Schallschutzes bezüglich Qualität und Quantität, da streitträchtig, ebensowenig Gegenstand der Betrachtungen waren, wie baubegleitende Maßnahmen und Verknüpfungen mit der EnEV.

Hierzu wurden extern Forderungen gegenüber der Regierung erhoben bzw. es liegen bereits Rechtsverfahren an oder sind m.E. zu erwarten. Letzteren wird aus vorgehen. Gründen eine große Erfolgsaussicht eingeräumt, zumal sich die letzte OVG-Entscheidung zur Südroute im Widerspruch zur vorgehen. BVG-Entscheidung befindet und diese BVG-Entscheidung sich bezogen auf den BER-Nahbereich im Widerspruch zu einer Grundsatzentscheidung des EU-Gerichtshofes befindet, wonach EU-Recht unmittelbares Recht in allen EU-Staaten darstellt. Dies gilt besonders gerade für das Luftverkehrsrecht, wie das Platzen des EuroHawk-Projektes anschaulich verdeutlicht, und dem kann m.E. nur durch die Festlegung von Schallschutzzonen gemäß Flugerwartungsgebieten entsprochen werden, wozu der Staatskanzlei schon im Herbst 2012 ein Vorschlag zur Umsetzung zugeht.

Augenscheinlich hat sich inzwischen nach Flughafengesellschaft, Landesregierung, Landtag und Oberer Luftfahrtbehörde nun schon selbst die hohe Gerichtsbarkeit in dem Kneuel von BER-Projekt-Widersprüchen verfangen!

Sollten Sie dieses Schreiben am Silvestertag in Empfang nehmen, so darf ich betonen, daß es sich hierbei nicht um einen Silvesterschertz handelt - dieses Schreiben wird wie andre projektbezogene Dokumente in Kürze im Internet veröffentlicht werden.

Aus vorgehen. Gründen hoffe ich zugunsten aller BER-Betroffener und aller Steuerzahler Brandenburgs auf eine kurzfristige Realisierung meines vorgehen. Eil-Appelles und wünsche Ihnen in diesem Sinne für Ihre Tätigkeit im Jahre 2015 viel Erfolge!

Mit freundlichen Grüßen


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

Anl.: Komm.v.7.12.2014 "Der Fluch der Flugrouten..." u, 21.12.2014 "Schallschutz zum Fürchten..." sowie MAZ-Beitrag vom 13./14.12.2014 "Vorgeschmack auf den BER ..."