

Dr.-Ing. Günter Briese

Tel.: 030 / 675 97 28

Mobil: 0173 / 644 76 03

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

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Vorsitzender der Geschäftsführung -
Herrn Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Am DFS-Campus

6 3 2 2 5 - L a n g e n

Selbstständiger Konstrukteur (1953-73), Bauleitplaner (1994)

Ing. für entwicklungsbegleitende Standards / 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 Wirtschaftsprüfung (1990),

Ministerung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und

Wirtschafts- und Arbeitsmarktabstimmung mit steuer- und finanz-
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)

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

Bauführer des Landesozialamtes Corbus für Lehr- und Vortragstätigkeit

zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);

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

Mein Schreiben vom 16. November 2013

Eichwalde, den 7. Januar 2014

Az.: IQ + EG

Ihr Schreiben vom 26.11.2013

Ihr Zeichen VK/U GS

Geplante Inbetriebnahme der BER-Südbahn im Sommer ds. Jhrs.

wegen vorgezogener Sanierung der Nordbahn;

Anfrage zu Flugrouten und Schallschutzkarten

bei Flugbetrieb auch am Flughafen Tegel TXL

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zunächst möchte ich mich für das vorg. Schreiben in Ihrem Namen herzlich bedanken!

Wie aus Presseveröffentlichungen ersichtlich ist, sollen Flugrouten und
Schallschutzkarten zum SXF-Betrieb allein auf der BER-Südbahn bereits
existent sein. Hierauf beziehend bitte ich Sie, hierfür Quellennachweise zu

- DFS-Flugrouten-Empfehlungen,
- BAF-Flugrouten-Inkraftsetzung und
- DFS-Schallschutzkarten

zu benennen, da die Umstellung flughafenseitig relativ kurzfristig geplant
ist und umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen, weil der
Flugbetrieb konzentriert auf eine einzige Start- und Landebahn erfolgen soll.

Bezüglich der Schallschutzkartenberechnung bitte ich ferner um Hinweise, ob
diese Berechnung

- allein gemäß Dauerlärmpegeln,
- in welchem Umfang gemäß Spitzenlärmpegeln gem. OVerwG-Spruch zur Nichtüber-
schreitung des 55dB(A)-Spitzenlärmpegels tags innen und
- zusätzlich im BER-Nahbereich gemäß Mindestforderungen nach EU-Verordnungen
als übergeordnetem Recht, nach Lärmstreßpegeln in EPNdB, was einem höchstzu-
lässigen Spitzenlärmpegel tagsüber innen von 42 dB(A) entspräche,

erfolgen soll.

Zu den gen. Schallschutzzonenkarten für den BER-Nahbereich bitte ich ferner um Hinweis, bis zu welchem Abstand von Start- und Landebahn-Enden dieser Bereich gem. der ICAO-Lärmschutz-Zertifizierung von Flugzeugtypengruppen diese gelten:

- für den 6,5km-Bereich gem. Zertifizierungsbedingungen,
- für den 8km-Bereich gem. ehemaliger Angabe in der BER-Betriebsgenehmigung oder
- für den 8,5km-Bereich gem. meinem Berechnungsvorschlag vom 17. September 2012 unter Zugrundelegung eines üblichen Mindeststeiggradienten von 1° bei Interkontinentalflügen mit höchstzulässiger Nutzlast.

Für sachdienliche Hinweise wäre nicht nur ich Ihnen, sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr dankbar, da viele BER-Anliegergemeinden sich im BER-Nahbereich befinden und von der BER-Südbahn-Inbetriebnahme ohne vorherige Realisierung ausreichender Schallschutzmaßnahmen unmittelbar betroffen wären, darunter auch sogen. "sensible Einrichtungen".

Mit den besten Wünschen für ein erfolgreiches Jahr 2014 bei der gemeinsamen Bewältigung der BER-Probleme verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen



-- Dr.G.Briese --

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

Dr. Günter Briese

Prom. als Externer mit Untersuchungen zur
Systematisierbarkeit von Entwurfsprozessen

Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde
Tel.: (030) 6759728, Handy: 0173.6447603

1969



2009

Vier Jahrzehnte Autor
zu Volkswirtschaftsthemen
in zwei Wirtschaftssystemen

Landtag Brandenburg
- Landtagspräsident -
Herrn Gunter Fritsch
Postfach 60 10 64
14410 P o t s d a m

Z u s e n d u n g

Bericht der Landesregierung vom 27. Dezember 2013 zum

"Volksbegehren 'Für eine Änderung des §19 Abs.11 des Landesentwicklungsprogrammes

zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen

Berlin-Brandenburg International (BER)" und zur

"Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtflugkompromiß (erhöhen)";

E i n s c h ä t z u n g der Rechtskonformität vom 3. Januar 2014

zum vorgen. Bericht der Landesregierung

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit gebe ich meiner Freude Ausdruck, daß mir die Ehre zuteil wurde,
Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, eine durch sachgerechte Zusammenarbeit
kurzfristig ermöglichte Ausarbeitung einer rechtsbezogenen Einschätzung des
vorgen. Berichtes der Landesregierung übermitteln zu dürfen.

Ich bitte Sie hiermit gleichzeitig, diese Einschätzung allen Landtagsfrak-
tionen sowie dem BER-Sonderausschuß zu übermitteln.

Mit bestem Dank für Ihre Bemühungen und besten Wünschen für ein erfolgreiches
Jahr 2014 verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen


- i.A. Dr.G.Briese -

A n l a g e

- 1969/70 Letter priv. interdisziplin. Forschungsgruppe zur Studie zur
Substitution von Metall durch Plast in der Volkswirtschaft
i.A. des ASW Berlin mit den Co-Autoren:
Dr. Wilfried Schaaf, Zentrallabor. f. Plastverarb. Leipzig,
Dipl.-Phys. Dieter von Straußwitz, Techn. Univers. Dresden
- 1966 Wiss. Arbeit zum Schutz der Volkswirtschaft gegen Sinken
des Wiss.-techn. Niveaus / Austauschbau Plastverarbeitung
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftl. Fünfjahresplanes der Sowjetunion
im Rahmen des Promotionsverfahrens, Humboldt-Univ. Berlin
- 1980 Wiss. Arbeit zum Schutz der Volkswirtschaft gegen Sinken
des Wiss.-techn. Niveaus / Zuverlässigkeit MSB-Geräteind.
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft von der Plan-
zur sozialen Marktwirtschaft mit ökonomischen Stimuli über
NEUES FORUM an Zentr. Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer (Spekulations-
Dämpfung) und eines neuen Bretton-Woods-Abkommens (feste
Wechselkurse) zur Bewältigung der Globalisierung nach vor
EURO-Einführung (Tobin-Steuer an Oppos.-Parteien Bundestag)
- 2003/04 Vorschläge zur Einführung des BSP als volkswirtschaftliche
Kenngröße als Beitrittskriterium zur EURO-Zone, an die
Bundesregierung und die Landesregierung Brandenburg
- 2008/09 Vorschläge zu kurz- und längerfristigen Maßnahmen zu einer
Bewältigung der Welt- Finanz- und -Wirtschaftskrise sowie
zur Vermeidung ähnlicher Krisen

Eichwalde, den 7. Januar 2014

Az.: Io + EG

Bürger-Initiative

NOTWEHR Anlieger BER

Ost-West-Aktions-Gemeinschaft

c./o. Dr.Günter Briese

Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde

Interessengemeinschaft

Schulzendorf gegen Fluglärm

c./o. Dr.Dieter Schallehn

Dohlenstieg 40, 15732 Schulzendorf

Eichwalde/Schulzendorf, am 3.Januar 2014

Az.: Io + EG

E i n s c h ä t z u n g d e r R e c h t s k o n f o r m i t ä t z u m
B e r i c h t

von Herrn Staatssekretär Bretschneider,

Bearbeitungsstand 27. Dezember 2013,

an den Brandenburger Landtag gesandt am 31. Dezember 2013,

auf Grund der Beschlüsse des Landtages

vom 27. Februar 2013

"Volksbegehren "Für eine Änderung des §19 Abs.11 des Landesentwicklungs-
programmes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am
Flughafen Berlin-Brandenburg International (BER)",

LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B,

und vom 5. Juni 2013

"Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiß (erhöhen)",

LT-Drucksache 5/7376-B

1. Zeitbezogene Erwartungen an den Inhalt des Berichtes

Da der Bericht erst am letzten Tage des vom Landtag geforderten
Berichtszeitraumes übergeben wurde, war zu erwarten, daß auch
die spätestens konzentriert an die Landesregierung im 3. und 4.
Quartal 2013 herangetragenen Fakten hierin Berücksichtigung
finden.

Dies geschah aber nicht, und die geplante endgültige Entscheidung
hierzu wurde auf den März ds. Jhrs. verschoben!

2. Einschätzung der Rechtskonformität mit übergeordnetem Recht

Landesregierung und Landtag Brandenburg gingen im 4. bzw. 3. Quartal 2013 eine umfangreiche Au sar-
beitung zur BER-Problematik zu, in welcher die nicht gegebene Rechtskonformität bisher recht-
lich tragender Dokumente zum BER mit verbindlichem übergeordnetem EU-Recht nachgewiesen wurde,
bezugnehmend auf die Abgabe der luftverkehrsrechtlichen Rechtssetzungsbefugnis seitens der EU-
Staaten an die Europäische Union und die von dieser beschlossene Anerkennung von ICAO-Richtlinien
als Mindestvorschriften für die gesamte Europäische Union, also auch für die Bundesrepublik
Deutschland.

Die wesentlichen Fakten hierzu wurden dem BER-Sonderausschuß des Landtages in seiner ersten Beratung außerhalb des Landtages am 16. Dezember 2013 im Rathaus von Schulzendorf benannt und in Diskussionsbeiträgen verdeutlicht: der Lichtbildervortrag hierzu wird Bestandteil des Protokolles dieser Beratung und der Beitrag von der Interessengemeinschaft Schulzendorf gegen Fluglärm konnte hierzu von der Landesregierung jederzeit für die Abfassung des vorliegenden Berichtes vom BER-Sonderausschuß des Landtages angefordert werden.

Die vorgen. Argumentation zur BER-Problematik war sowohl der Landesregierung als auch der Flughafengesellschaft bekannt, denn sowohl Herr Staatssekretär Bretschneider als auch Herr Mehdorn als BER-verantwortlicher Flughafenchef nahmen an der vorgen. Beratung des BER-Sonderausschusses persönlich teil.

Der Hinweis auf Herrn Mehdorn erfolgt an dieser Stelle, weil die BER-Koordinationsgruppe der Brandenburger Staatskanzlei, welcher Herr Bretschneider vorsteht, bei diesbezüglichen Zusendungen die Problematik zum Schallschutz an die Flughafengesellschaft weiterverwies und deshalb den Vorgang für abgeschlossen erklärte.

Darüber hinaus ist aber der Staatskanzlei Brandenburg die Problematik u.a. auch bereits mit dem zum EU-Recht kompatiblen Berechnungsvorschlag zur Festlegung von BER-Schallschutzzonen vom 17. September 2012 bekanntgemacht worden, zu welchem aber bis heute eine Entscheidung noch aussteht.

Trotzdem erfolgte auch keinerlei Berücksichtigung im vorliegenden Bericht!

Der Bericht bezieht sich stattdessen auf die diese Problematik noch nicht berücksichtigenden Stellungnahmen des Landtages vom 21. und 27. Februar, 18. April und 5. Juni vorigen Jahres und die aus der Landesregierung vom 22. Februar und 22. März vorigen Jahres, welche zeitlich und rechtlich insofern überholt sind.

Die Anführung der Stellungnahme des Senates von Berlin vom 29. November 2013 läßt ebenfalls nicht vermuten, daß die in der EU schon seit 2002 als übergeordnetes Recht wie als Mindestforderungen verbindlichen ICAO-Richtlinien Berücksichtigung fanden, weil der neue ehemalige Aufsichtsratschef als Regierender Bürgermeister von Berlin an Bebauungsplänen für das Areal des Flughafens Tegel TXL nach wie vor festhält!

Letzteres erscheint aber als mit den luftverkehrstechnischen Erfordernissen für den Raum Berlin-Brandenburg wegen der nach übergeordnetem EU-Recht nicht als möglich erachteten Inbetriebnahme des BER als nicht vereinbar.

3. Einschätzung der Rechtskonformität des Berichtes unter Zugrundelegung der bisher von Exekutive und Legisla- tive fälschlich als tragende Rechtsgrundlage angesehenen Dokumente und Rechtsakte

Eine derartige Einschätzung ist in einer aktuellen Ausarbeitung der Volksinitiative für ein Nachtflugverbot enthalten.

Danach besteht ein Widerspruch zum Beschluß des Bundesverwaltungsgerichtes, nach welchem eine Gesundheitsgefährdung von Lärmbetroffenen unterbleiben muß (Urteil vom 21.3.1996 Az.4C9.95).

Daraus wurde zitiert:

„Diese Verpflichtung trifft ihn [den Staat, d.V.] erst recht, wenn der Eingriff auf seinem eigenen Verhalten beruht. Dabei kann sich der Staat nicht ohne weiteres mit vorhandenen Erkenntnisdefiziten ‚entschuldigen‘. Dies ist bereits dann nicht zulässig, wenn die Risiken einer Gesundheitsbeeinträchtigung bereits als solche bekannt sind. Die Gesundheitsschädlichkeit muss nicht erst bewiesen werden, um eine Regelungspflicht des Staates auszulösen. Auch Gesundheitsgefährdungen – werden sie erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen – verpflichtet zu Handeln. Auch hier mögen vielfache Erkenntnisdefizite bestehen. Der Staat muss ihnen – etwa bei der Festsetzung von Grenzwerten – durch Sicherheitsmargen zu begegnen suchen.“

Sofern das Vorliegen einer Gesundheitsgefährdung gem. derzeitigen Plänen dennoch verneint werden sollte, wird u.a. auf eine Sonderausgabe des Ärzteblattes von Rheinland-Pfalz vom Sommer vorigen Jahres verwiesen, welches u.a. vom Vorsitzenden der Bundestagsfraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN, Herrn Dr. Hofreiter, in einer Bundestagswahlkampfveranstaltung 2013 in der Eichwalder Alten Feuerwache verteilt wurde.

4. G e s a m t e i n s c h ä t z u n g

Der vorliegende Bericht von Staatssekretär Bretschneider an den Landtag erfüllt weder die rechtlich noch fachlich oder terminlich gelösten erwartbaren Erfordernisse zur Erzielung der Rechtskonformität.

Nähere Ausführungen zur Problematik der fehlenden Rechtskonformität können im Internet unter

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

eingesehen werden.

Der Landtag sollte einen weiteren Bericht der Landesregierung anfordern, welcher sich mit den vorgenannten aktuellen Erkenntnissen auseinandersetzt.

Herr Staatssekretär Bretschneider wurde in einem MAZ-Beitrag vom 3. Januar 2014 mit seinem folgenden Ausspruch zitiert:

"Wir haben ein hohes Interesse an einer Entscheidung, von der die Bürger nicht sagen werden:

‘Wir sind schon wieder verarscht worden!‘."

Dies erscheint nicht nur regierungsseitig als ein De-facto-Eingeständnis, daß dies z.B. im Falle des "Krumme-Null-Prozesses" vor dem OVerwG Berlin-Brandenburg zur Nichtüberschreitung des 55-dB(A)-Maximalpegels innen gemäß zweimaligen Konstatieren des OVerwG als "willentliche Verfehlung des Schutzzieles" bisher geschah – im vorliegenden Bericht geschah dies u.E. nicht nur bezüglich der betroffenen Bürger, sondern augenscheinlich auch gegenüber dem Landtag!

Dies kam bezüglich der Umsetzung der Ergebnisse des Volksbegehrens zum Nachtflugverbot bürgerinitiativbezogen auch bereits in Stellungnahmen des Landtagsabgeordneten Rainer Genilke, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion, und der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN gem. MAZ vom 3. Januar 2014 klar und deutlich zum Ausdruck, welche nach wie vor danach einen **Alleingang Brandenburgs** zum Nachtflugverbot für juristisch durchsetzbar halten.

Allerdings würde sich bei Berücksichtigung der als übergeordnetes EU-Recht zum BER-Projekt rechtsverbindlichen ICAO-Vorschriften diese Frage nur noch für die **bestehenden Flughäfen Schönefeld SXF und Tegel TXL** stellen.

Das Anführen eines Gutachtens des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages zum

"Sachstand Nachtflugverbot an bestehenden Flughäfen"

vom 7. Januar 2013 läßt zumindest vermuten, das das Erfordernis des Weiterbetriebes der Berliner Flughäfen SXF und TXL, also des derzeitigen Berliner Flughafensystems, wegen Verstößen beim BER-Projekt gegen verbindliches übergeordnetes EU-Recht, zu Tegel immer wieder gegen anderslautende, regierungsamtliche Positionen von Flughafenchef Mehdorn gefordert, auch bereits seitens der Brandenburger Landesregierung erkannt wurde, ohne dies jedoch bisher öffentlich zu machen oder die daraus resultierenden Erfordernisse und Beschlüsse abzuleiten.

Die Gründe hierfür dürften wohl nach dem Bundestagswahldester für fast alle Brandenburger Kandidaten der Regierungsparteien und sogar für Frau Staatssekretärin Tina Fischer die anstehenden Landtags- und Kommunalwahlen sein:

Wie kann man noch vor den Wahlen zugeben, daß alle Investitionen zum BER als sinnlos in den märkischen Sand gesetzt charakterisiert werden müssen, weil das EuroHawk-Projekt der Bundeswehr wegen nur **eines** Verstoßes gegen ICAO-Vorschriften aufflog, während beim BER-Projekt gleich gegen mindestens **drei** ICAO-Vorschriften verstoßen wurde,

- bei der **Konfigurierung** des Flughafens bezüglich der Ausrichtung der Start- und Landebahnen,
- beim **Umweltschutz** gegen das Überfliegen "sensibler Einrichtungen" in geringer Höhe und
- beim **Schallschutzprogramm** gegen die Auslegung des Schallschutzes im Nahbereich des BER
gemäß **Lärmstörpegeln in EPNdB!**

Auch die Ausführungen der neuen für den Luftverkehr zuständigen Staatssekretärin Dr. Katharina Reiche im zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVFI) läßt erwarten, daß höhere Erfordernisse zum Schallschutz wegen einer kritischen Bemerkung zu Schallschutzkosten in Richtung der Landesregierung Brandenburg schon erkannt worden sein könnten.

Allerdings würden Zusatzkosten in Brandenburger Anliegergemeinden auch bei Weiterbetrieb der Flughäfen SXF und TXL ebenfalls anfallen, da hier der auch bezüglich bestehender Flughäfen geltende EPNdB-Maßstab zumindest noch bisher unberücksichtigt blieb.

Abschließend sei allen Mitstreitern für Ihre Zuarbeit gedankt, welche eine schnellstmögliche Einschätzung des Berichtes der Landesregierung an den Landtag erst ermöglichte und deshalb sehr hilfreich und im Interesse der Bürger sehr anerkennenswert ist.


- Dr.G.Briese -


- Dr.D.Schallehn -

31.12.13
von Bretschneider
an Landtag

Bericht

auf Grund der Beschlüsse des Landtages
vom 27. Februar 2013
„Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes
zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Branden-
burg International (BERI)““, LT-Drucksachen 5/6894-B und 5/6916-B
und vom 5. Juni 2013
„Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“,
LT-Drucksache 5/7376-B

Bearbeitungsstand: 27. Dezember 2013

I.

Der Landtag Brandenburg hat die Landesregierung mit Beschluss vom 5. Juni 2013 (Drucksache 5/7376-B) aufgefordert, über konkrete Ergebnisse zur Umsetzung des Volksbegehrens und des Landtagsbeschlusses vom 27. Februar 2013 (Drucksache 5/6916-B) im IV. Quartal 2013 einen umfassenden Bericht vorzulegen.

Das Volksbegehren verfolgt das Ziel, im Verhandlungswege mit dem Land Berlin eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms dahingehend herbeizuführen, dass „... am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) Tagflug, aber kein planmäßiger Nachtflug stattfindet, um Lärmbetroffenheiten zu reduzieren“.

Der Landtag hat weiterhin die Erwartung formuliert, dass die Landesregierung zügig entsprechende Verhandlungen mit dem Land Berlin aufnehmen solle. Dabei hat der Landtag zugleich die Einschätzung der Landesregierung zur Kenntnis genommen, wonach eine Änderung des Landesentwicklungsprogrammes keine rechtlichen Auswirkungen auf den geltenden Planfeststellungsbeschluss und damit auf die Nachtflugregelungen habe.

Zudem wurde die Landesregierung gebeten, sie möge sich beim Land Berlin und dem Bund als Mitgesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) dafür einsetzen, die Betriebszeiten für planmäßige Flüge zu verkürzen.

Über diese Schritte hinaus hat sich der Landtag dafür ausgesprochen, die Landesregierung möge erneute und weitergehende Initiativen unternehmen, um die Fluglärmbelästigung vor allem für das unmittelbare Umfeld, aber auch darüber hinaus, noch weiter zu reduzieren. Vor allem solche Maßnahmen sollten angestrebt werden, die bis zur Eröffnung des Flughafens BER umgesetzt werden könnten. Hierzu sollten die Landesregierung und die FBB nochmals gegenüber der Deutschen Flugsicherung (DFS) wie dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) initiativ werden.

Weiterhin wurde die Landesregierung aufgefordert, sich auch auf Bundesebene für Regelungen zur Verbesserung des Lärmschutzes in der Nacht einzusetzen.

II.

Die Landesregierung hat in Umsetzung der Beschlüsse unverzüglich Kontakt zu den Mitgesellschaftern der FBB, dem Land Berlin und dem Bund aufgenommen. Der damalige Ministerpräsident hat sich im März 2013 in Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Regierenden Bürgermeister von Berlin gewandt und Gespräche zu den Forderungen des Volksbegehrens angekündigt.

In der Folge fanden zahlreiche Kontakte auf Arbeits- und politischer Ebene statt. Neben den Beratungen mit Berlin und dem Bund (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Bundesministerium der Finanzen (BMF)) wurden Gespräche mit der FBB, Vertretern von Fluggesellschaften, Verbänden, Kommunen und Bürgerinitiativen durchgeführt. In den Verhandlungen haben die Vertreter Brandenburgs entsprechend der Landtagsentschließung drei Ziele verfolgt:

- Ausweitung des bestehenden Nachtflugverbotes
- bevorzugte Nutzung von Start- und Landebahnen
- weitere betriebliche Maßnahmen zur Lärminderung (Steigwinkel, Flugrouten u. v. m.)

Die von dem Volksbegehren angestrebte Änderung des Landesentwicklungsprogrammes war zudem Gegenstand der Gespräche mit Vertretern des Landes Berlin.

a) Ausweitung des Nachtflugverbotes

Für die Ausweitung des Nachtflugverbotes wäre ein teilweiser Widerruf der bestandskräftigen Betriebsgenehmigung des Flughafens Berlin Brandenburg erforderlich. Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss (PFB) einschließlich der darin getroffenen Betriebsregelungen rechtmäßig ist. Eine Änderung von Amts wegen ist damit nach überwiegender Rechtsauffassung nicht möglich. Zudem würde mit einer Änderung des PFB in Rechte Dritter (FBB und Luftfahrtgesellschaften) eingegriffen werden. Außerdem ist das Luftverkehrsrecht des Bundes berührt. Der Bund übt die Fach- und Rechtsaufsicht bei Verkehrsflughäfen aus und könnte deshalb prüfen, ob sich die Länder in diesem Bereich (Bundesauftragsverwaltung) rechtskonform verhalten. Das BMVBS hat in einem ähnlich gelagerten Fall dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen mitgeteilt, dass der Bund der vom Land beabsichtigten "Einführung einer Betriebsbeschränkung für Passagierflüge in der Kernnacht" am Verkehrsflughafen Köln-Bonn aus rechtlichen Gründen nicht zustimmen könne.

Ein erweitertes Nachtflugverbot wäre dem Grunde nach dennoch möglich, wenn sich alle Beteiligten darauf verständigen würden. Das erfordert grundsätzlich, dass die drei Gesellschafter Brandenburg, Berlin und Bund gemeinsam die Gesellschaft verpflichten, eine entsprechende Änderung der Betriebsgenehmigung und der Planfeststellung zu beantragen. Die Entscheidung über das durchzuführende Verwaltungsverfahren läge bei der Flughafengenehmigungsbehörde, das Verfahren wäre ergebnisoffen zu führen.

Denkbar wäre weiterhin auch ein freiwilliges Moratorium. Allerdings sind hier neben den Interessen der Fluggesellschaften als Dritte auch weitere rechtliche Fragen zu berücksichtigen. Ein Flughafen kann nicht nach Belieben durch seine Eigentümer gesteuert werden. Ein Flughafen ist Teil der öffentlichen Infrastruktur und als solcher einer Fülle von öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen unterworfen. Hier ist § 45 Luftverkehrs-Zulassungsordnung (LuftVZO) einschlägig. Danach hat der Flughafen im Rahmen der erteilten Genehmigung eine Betriebspflicht. Diese gilt auch im Hinblick auf die in der Genehmigung vorgesehenen Betriebszeiten, die eingehalten werden müssen. Von dieser Betriebspflicht, auf die sich die möglichen Nutzer verlassen können müssen, darf nicht ohne Weiteres Abstand genommen werden, siehe § 45 Abs. 1 und 2 LuftVZO, vgl. Anlage 1. Auf jeden Fall bedarf es immer der vorherigen Zustimmung der luftfahrtrechtlichen Genehmigungsbehörde, in Brandenburg ist dies die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg. Es gibt zwar in § 45 Abs. 3 LuftVZO einige Befreiungstatbestände von der Betriebspflicht. Diese greifen im vorliegenden Fall aber nicht, da diese lediglich Ausnahmesituationen wie z. B. Havarien, Baumaßnahmen umfassen, nicht aber eine dauerhafte (endgültige) Änderung der Genehmigung. Eine eigenständige Maßnahme des Flughafens zur Verkürzung der Betriebszeit wäre als Verstoß gegen den § 45 LuftVZO demnach unzulässig.

Verhandlungen zu einer möglichen Ausweitung des Nachtflugverbotes hat die Staatskanzlei mit Vertretern des Landes Berlin und des Bundes geführt. Zusätzlich wurden die FBB sowie weitere Vertreter der Luftverkehrswirtschaft angehört.

Die Vertreter des Landes Brandenburg haben in den genannten Verhandlungen und Gesprächen u. a. mit den Prognosen und tatsächlichen Nutzungen in den Randzeiten der Nacht argumentiert (siehe nachfolgende Tabellen).

Nachtflugbewegungen Summe TXL und SXF in der Durchschnittsnacht des Jahres 2008 (Ist)
(aus PFB 2009¹)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	47,1	14,1	12,8	4,9	2,9	10,5	1,4	0,6

Nachtflugbewegungen Summe TXL und SXF in der Durchschnittsnacht des Jahres 2012 (Ist)
(aktuell von FBB)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	43,3	16,5	13,5	4,2	1,6	5,1	0,8	1,6

Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Prognosejahres 2020 (aus PFB 2009)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	71,2	22,9	17,3	13,6	4,1	2,7	0,6	10,0

¹ Der Planergänzungsbeschluss von 2009 regelt für die Nachtzeiten Folgendes:

- keine Flüge in der Kernzeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr (Ausnahmen nur für generell zulässige Notfälle und Postflüge sowie Regierungsflüge)
- 23:30 Uhr bis 24:00 Uhr sowie 5:00 Uhr bis 5:30 Uhr: keine planmäßigen Flüge, sondern nur Verspätungen und Verfrühungen, Bereitstellungs- und Überführungsflüge als Leerflüge
- Begrenzung der Zahl der Flüge zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr durch ein Flugbewegungskontingent, sofern überhaupt geflogen werden darf
- Generell darf zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr nur mit leisen Flugzeugen geflogen werden.

Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Prognosejahres 2023 (aus PFB 2009)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	76,9	24,7	18,7	14,7	4,4	2,9	0,6	10,8

Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Prognosejahres 2025

(aus aktueller FBB-Prognose 2013, Basisszenario, Quelle: ergänzende Zuarbeit der FBB)

	Gesamtnacht	Zeitscheiben						
		22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Summe aller Flüge	65,4	27,7	13,4	10,4	3,9	1,5	1,1	7,2

Die Vertreter Berlins und des Bundes haben in den bisherigen Verhandlungen deutlich gemacht, dass sie die bestehende Nachtflugregelung am künftigen Flughafen Berlin Brandenburg bereits als einen Kompromiss zwischen den wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen der FBB einerseits und den Anwohnerinteressen an einem adäquaten Lärmschutz andererseits ansehen. Die im Planergänzungsbeschluss vom 20. Oktober 2009 festgelegte – gegenüber den ursprünglichen Planungen eingeschränkte - Nachtflugregelung sei zudem eine Umsetzung der Vorgaben aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. März 2006. Eine weitere Ausweitung des Nachtflugverbotes über die bisherigen Regelungen hinaus lehnten sie daher in den Verhandlungen bisher ab.

Die Gespräche sind – auch wegen der Neubildung der Bundesregierung – noch nicht abgeschlossen.

b) Änderung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)

Die Landesregierung hat am 21. Februar 2013 einen Gesetzentwurf zur Änderung des § 29b Absatz 2 LuftVG in den Bundesrat eingebracht (BR-Drs. 138/13). Ziel der Initiative ist es u.a., den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm insbesondere in den Nachtstunden zu verbessern. Bei der Festlegung von Flugverfahren und der Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben sollen die Luftfahrtbehörden verpflichtet werden, die Nachtruhe der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Bislang konnte in der Länderkammer keine Verständigung gefunden werden. Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen hatten eigene Vorstellungen zur Änderung des § 29b LuftVG eingebracht. Die Landesregierung wird den Verständigungsprozess zielstrebig fortführen. Gestützt wird ihre Haltung dabei

durch die inzwischen vereinbarten Ziele der neuen Bundesregierung zum Lärmschutz in der 18. Legislaturperiode.

c) Bevorzugte Nutzung einzelner Start- und Landebahnen zu bestimmten Zeiten

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat einen Vorschlag zur bevorzugten Bahnnutzung (Dedicated Runway Operations (DROps)) am Flughafen Berlin Brandenburg vorgelegt, der zur Zeit mit der FBB und den Fluggesellschaften abgestimmt wird. Zum Zwecke des aktiven Schallschutzes könnte die Nutzung der beiden Bahnen zu noch festzulegenden Zeiten vorübergehend eingeschränkt werden. Zunächst könnte zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr das DROps-Konzept umgesetzt werden. Nach Validierungserkenntnissen, auch unter Lärmschutzgesichtspunkten, werden ggfs. Anpassungen vorgenommen, z. B. eine Verlängerung bis 6:00 Uhr. Nach hiesiger Auffassung sollte eine Ausweitung auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr angestrebt werden. Eine solche Strategie findet ihren Rückhalt im Übrigen auch in aktuellen Überlegungen für eine Lärmpause in der Nacht am Flughafen Frankfurt am Main.

- *Landungen und Starts in Richtung Westen (Betriebsrichtung 25)*

Starts in dieser Betriebsrichtung lassen sich am lärmärmsten von der Südbahn aus organisieren. Dabei würden die Starts südlich an Blankenfelde und westlich an Rangsdorf vorbei geroutet und dann in Richtung der eigentlichen Destination geführt werden.

Landungen in dieser Betriebsrichtung ließen sich auf der Nordbahn abwickeln. Hierbei sollte es ausgehend von niedrigem Anflugdruck möglich sein, zumindest die Überfliegung von Erkner zu vermeiden, erst zwischen der 6. und 7. Meile die Anfluggrundlinie zu erfiegen und gestützt durch Instrumentenlandesystem (ILS) zu landen. Dies würde jedoch zu einer Mehrbelastung anderer Gebiete führen.

- *Landungen und Starts in Richtung Osten (Betriebsrichtung 07)*

Es ist zu prüfen, ob sich Starts in dieser Betriebsrichtung am lärmärmsten von der Nordbahn aus organisieren lassen. Dabei würden die Starts nördlich von Eichwalde/Zeuthen fliegen und könnten im weiteren Verlauf über die Gosener Wiesen und dann in Richtung der eigentlichen Destination geführt werden.

Da sich bei Landungen in dieser Betriebsrichtung eine Überfliegung von Blankenfelde-Mahlow im Endanflug nicht vermeiden lässt, wäre hier eine alternierende Nutzung der Bahnen zu den o.g. Zeiten (im täglichen oder wochenweisen Wechsel) sinnvoll. Damit ließen sich Lärmpausen entweder für Blankenfelde oder aber für Mahlow organisieren. Um eine Überfliegung von Ludwigsfelde zu vermeiden, wäre die Erfliegung des ILS erst auf der 7. Meile anzustreben, vorausgesetzt diese Lösung ist auch betrieblich umsetzbar.

Eine abschließende Prüfung dieser Maßnahme steht noch aus.

d) Betriebliche Maßnahmen für mehr Lärmschutz

Auch zur Frage möglicher betrieblicher Maßnahmen zur Lärmreduzierung am Flughafen Berlin Brandenburg wurden durch die Staatskanzlei zahlreiche Gespräche mit Vertretern des Landes Berlin, der DFS, des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, der Flughafengesellschaft, Vertretern von ausgewählten Fluggesellschaften sowie von Verbänden der Luftverkehrswirtschaft geführt.

Grundlage der Gespräche war eine von der Staatskanzlei erarbeitete Zusammenstellung möglicher flugbetrieblicher Maßnahmen. Bei der Zusammenstellung handelte es sich zum einen um Vorschläge, die der Fluglärmkommission bereits zur Prüfung vorgelegen hatten, zum anderen um Forderungen aus Landtagsbeschlüssen sowie um Maßnahmen, die an anderen Flughäfen, z. B. in Frankfurt am Main, geprüft wurden.

Folgende Maßnahmen wurden dabei im Einzelnen betrachtet:

- vertikale Optimierung von Abflugverfahren
- Optimierung beim Betriebsrichtungswechsel je nach Rückenwind
- segmented RNAV (GPS) Approach
- bevorzugte Bahnnutzung (DROps)
- kontinuierlicher Sinkflug (Continuous Descent Approach – CDA)
- kontinuierlicher Steigflug (CCO)
- Anhebung des ILS-Anflugleitwinkels auf 3,2 Grad
- lärmarme Anflugverfahren (steeper final)
- stärkere Spreizung der Lärmengelte
- Point-Merge-Verfahren für Landeanflüge
- Airline Benchmarking Lärmperformance
- Tegeler Modell: längere Einhaltung von Flugrouten
- Münchener Modell: längerer Parallelflug beim Start
- unterschiedliche Flugzeiten im Sommer und Winter

Der weitaus überwiegende Teil der möglichen betrieblichen Maßnahmen führt zu einer veränderten Lärmverteilung. Den positiven Effekten der Lärmreduzierung stehen dabei möglicherweise neue oder erhöhte Betroffenheiten an anderer Stelle gegenüber. Zudem kann die tatsächliche Wirksamkeit einiger Maßnahmen erst durch Lärmmessungen während des laufenden Flugbetriebs am BER ermittelt werden. Eine abschließende Prüfung bleibt daher einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.

e) Änderung des Landesentwicklungsprogrammes

Mit dem Volksbegehren wurde u. a. das Ziel verfolgt, durch eine Änderung des § 19 Abs. 11 Landesentwicklungsprogrammes ein landesplanerisches Nachtflugverbot am Standort des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) durchzusetzen.

Um dem Verhandlungsauftrag nachzukommen, soll die Gemeinsame Landesplanungskonferenz (PLAKO) nach Artikel 6 des Landesplanungsvertrages einberufen werden.

Zur Vorbereitung einer PLAKO der Länder Berlin und Brandenburg hat im November 2013 auf Einladung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung eine Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) unter Beteiligung verschiedener Staatssekretäre getagt. Fokussiert auf den Text des Volksbegehrens im engeren Sinne, der einen konkreten Verhandlungsauftrag im Hinblick auf den landesplanerischen Aspekt enthält, stellte die Brandenburger Seite die Diskussion seit der Beschlussfassung im Landtag Brandenburg einschließlich der später erfolgten Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 18. April 2013 sowie der neuerlichen Landtagsentschließung vom 5. Juni 2013 dar. Die Teilnehmer kamen überein, insbesondere die neu eingeführten Materialien mit Blick auf die landesplanerischen Handlungsspielräume einer umfassenden Prüfung zu unterziehen und die Ergebnisse in einem Arbeitspapier darzustellen.

Im Einzelnen sollen dabei hinsichtlich möglicher landesplanerischer Handlungsoptionen berücksichtigt werden:

- Stellungnahme der Landesregierung Brandenburg zum Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Abs. 11 des Landesentwicklungsprogramms zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbots am Flughafen Berlin-Brandenburg International (BER)“ vom 22. Februar 2013, Drucksache 5/6896
- Stellungnahme des Senats (von Berlin) zum Volksbegehren „Initiative für ein Nachtflugverbot“ vom 29. November 2011, Drucksache 17/0050
- Landtag Brandenburg, Parlamentarischer Beratungsdienst: Gutachten zum „Themenkomplex Nachtflugverbot/BBI, Teil I: Möglichkeiten des Landes Brandenburg, durch Änderung des Planfeststellungsbeschlusses oder durch gesetzgeberische Maßnahmen ein umfassendes Nachtflugverbot einzuführen“ vom 6. April 2011
- Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste: Sachstand „Nachtflugverbote an bestehenden Flughäfen“ vom 7. Januar 2013
- Landtag Brandenburg, 48. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft am 21. Februar 2013 (P-AIL 5/48-1)
- Rechtsgutachten „Handlungsmöglichkeiten des Brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) aufgrund des Vorbehalts nachträglicher Auflagen in Teil A II. 5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER)“ vom 22. März 2013
- Landtag Brandenburg, Öffentliche Anhörung zur Drucksache 5/6686 am 18. April 2013, Stellungnahme der Rechtsanwälte/Steuerberaterpartnerschaft Sammler/Usinger
- Landtag Brandenburg, Öffentliche Anhörung zur Drucksache 5/6686 am 18. April 2013, Stellungnahme der Rechtsanwaltsgesellschaft mbH de Witt

Das Arbeitspapier wird voraussichtlich Anfang 2014 vorliegen. Danach wird die PLAKO durch den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg und den Regierenden Bürgermeister von Berlin einberufen. Das Ergebnis der Sitzung bleibt abzuwarten.

**Beschluss
des Landtages Brandenburg**

**Volksbegehren „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11
des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung
eines landesplanerischen Nachtflugverbotes
am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)“**

Der Landtag Brandenburg hat in seiner 71. Sitzung am 27. Februar 2013 zum TOP 6 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Landtag nimmt das Volksbegehren ‚Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER!)‘ an.“

Fritsch
Der Präsident