

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der
Bürger-Initiative NOIWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,
c./o. Stubenrauchstr. 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

.....

Eichwalde, am 2. Februar 2014
Az.: Io + EG

PRESSE-ERKLÄRUNG

zum Zwischenbericht der Piratenfraktion des Abgeordnetenhauses
von Berlin im Rahmen des Berliner BER-Untersuchungsausschusses

1. Erforderliche Zielstellung für Untersuchungsausschüsse allg.

Zielstellung eines jeden Untersuchungsausschusses sollte es sein, aus den beim Untersuchungsobjekt gemachten Fehlern Schlüsse für die zukünftige Arbeit am Projekt zu ziehen und zu klären, ob bisherige Fehler so gravierend waren, daß die Verwirklichung des Endzieles des Untersuchungsobjektes dadurch als gefährdet erscheint oder gar nicht mehr als möglich erscheint.

Wenn auch die vorgeg. Zielstellung erst im Endbericht eines Untersuchungsausschusses erreicht sein muß, so muß doch die Darstellung der Arbeit des Ausschusses in einem Zwischenbericht aufzeigen, daß der eingeschlagene Weg derartige Schlüsse zu ziehen als geeignet erscheint. Unter diesem Aspekt sollen nachstehend einige Hinweise gegeben werden.

2. Erforderliche Zielstellung eines BER-Untersuchungsausschusses

Ziel eines Untersuchungsausschusses zum BER-Projekt kann es also nicht nur sein, Fehler und Verantwortlichkeiten für Verzögerungen der BER-Inbetriebnahme und für Kostensteigerungen darzustellen, sondern er muß auch im Hinblick auf erwartbare weitere Kosten aufzeigen, ob unter den gegebenen Umständen weitere Steuermittel sinnvoll aufgewendet werden sollten, oder ob diese Aufwendungen sinnlos wären, weil das Projekt in dieser Form nicht verwirklichtbar ist, z.B. daß der BER aus bestimmten Gründen gar nicht in Betrieb genommen werden kann.

Insofern darf auch ein Zwischenbericht z.B. nicht nur darauf gerichtet sein, wem aus welchen Gründen wann was an Projektmängeln bekannt war, bekannt sein mußte oder nicht bekannt war und ab wann schon kein Überblick mehr über das Projekt bestand (hier schon ab 2009 gem. Zwischenbericht) und wann durch welche Ursachen Termin- und Kostenlimit-Überschreitungen stattfanden, sondern z.B. auch darauf, welche Folgen für die Zukunft des Projektes seine Verwirklichung oder seinen Abbruch daraus resultieren oder resultieren können.

3. Stellungnahme zum Ergebnis des Zwischenberichtes

Die vorgeg. Voraussetzungen für einen diesbezüglich aussagefähigen BER-Abschlußbericht erscheinen nach Kenntnisnahme des Zwischenberichtes als nicht gegeben, weil dieser eine Betrachtung der zum jeweiligen Zeitpunkt als verbindlich zu beachtenden Rechtsgrundlagen und sich daraus ergebender Schlußfolgerungen vermissen läßt.

Obwohl der Verfasser pauschal anführt, daß BER-Bürgerinitiativen Dank gebührt, ist er doch auf Rechtsfragen zum BER-Projekt gem. EU-Verordnungen und ICAO-Richtlinien nicht eingegangen. Solche Betrachtungen sind jedoch sowohl bezüglich der Konfigurierung des Flughafens (Start- und Landebahn-Ausrichtung) als auch für die Flugroutenfestlegung in Achtung rechtsgültiger Überflugverbote und der technischen und kostermäßigen Realisierbarkeit gem. Rechtsgeboten anzulegen. Der Maßstäbe für notwendige Schallschutzmaßnahmen unverzichtbar, weil bei ihrer Nichteinhaltung das Verbot der Inbetriebnahme des BER zu erwarten ist.

Im Zwischenbericht befindet sich aber z.B. noch nicht einmal ein Kapitel zum Schallschutz i.Vbdg. mit grundgesetzlich garantierten Bürger- und Menschenrechten, sondern nur ein solches zu Flugrouten.

Derartige Überlegungen sind jedoch seit längerer Zeit aus dem Internet ersichtlich, wie unter <http://berlin-brandenburg-21.de> oder www.eichwalde.com, und müßten der Piratenfraktion insofern längst aus Internet-Recherchen bekannt ein.

Wenn trotz vorgeh. Hinweise im Zwischenbericht (vgl.S.46) bereits die Schlußfolgerung bezüglich des Vorliegens "strukturierter Verantwortungslosigkeit" der zuständigen Geschäftsführer, Aufseher und Regierungen konstatiert werden kann, so ist dies beachtenswert, da ja noch gar nicht alle Fehlerquellen und ihre Folgen einer Betrachtung unterzogen wurden.

Dies gilt auch angesichts aktueller Entscheidungen von OVerwG und BVerwG zum 55dB(A)-Spitzenlärmpegel i.Vbdg. mit dem Hinweis (vgl. S.64), daß RA Bachmann schon am Anhörungstag 7.12.2001 (!) darauf verwies, daß der "Vorhabensträger und seine Gutachter ... mit Redlichkeitsdefiziten behaftet sein" könnten, da ja nunmehr richterlicherseits ein bewußtes Verfehlen von Auflagen konstatiert wurde - und dies sogar gleich mehrmals.

Wegen des Erfordernisses der Bemessung von Schallschutzmaßnahmen im BER-Nahbereich von bis zu 6,5 km bzw. gar 8,5km (gem. Berechnungen) Abstand von Flughafen-Pisten nach Lärmstreßpegeln in EPNdB statt 55 dB(A) gem. gültigen ICAO-Bestimmungen sind ferner die Kostenabschätzungen zum Schallschutz und sich schon allein daraus ergebender Folgen überarbeitungsbedürftig, da zu niedrig angesetzt, denn der Schalldämmwert muß um 13 dB(A) höher ausgelegt sein, als bislang vorgesehen!

Der Zwischenbericht ist also zwar grundsätzlich zu begrüßen, aber zu einem Abschlußbericht inhaltlich zu den gen. noch fehlenden Themenkomplexen wesentlich zu ergänzen.

4. Schlußfolgerungen aus der Zwischenberichts-betrachtung

Eine sich aufdrängende Schlußfolgerung wäre das Eintreten für die Inangriffnahme des im Zwischenbericht zitierten "Böger-Planes", welcher aktuellen Forderungen unserer Gruppierung zur "Beibehaltung des derzeitigen Berliner Flughafen-Systems" sowie der Forderung des vom Brandenburger Landtag und der Landesregierung angenommenen Volksbegehrens zur "Ablehnung der Konzentration des Luftverkehrs im Berliner Raum auf nur einen Flughafen" entspricht.

Der jüngste Vorschlag der PIRATEN, den Berliner BER-Anteil nebst Schuldenlast für einen symbolischen Euro der Bundesrepublik zu übereignen, spricht zwar für Erkenntnisse in dieser Richtung, aber diese sollten aus dem Abschlußbericht unter ausführlicher Begründung auch klar ersichtlich sein, obwohl bei offensichtlich fehlender präzisierter Aufgabenstellung für das BER-Projekt, hundertert zwischenzeitlicher Projektänderungen während der Projektierungs- und Bauphase und zu etwa 90% fehlenden Projektplänen sowie -Bauverlaufskontrollen gar nichts anderes zu erwarten war.

Eine zusätzliche Betrachtung und Wertung der als im Zwischenbericht fehlend aufgezeigten Themenkomplexe ist auch erforderlich, um die Bürger der BER-Anliegergemeinden als Menschen, als homo sapiens, mit grundsätzlich garantierten Bürger- und Menschenrechten wahrzunehmen, und nicht nur als "Kostenfaktor" wegen schallschutzbedingungskonform erwartbaren steigenden Schallschutz- und Entschädigungs-Forderungen, also als "homo faber", dem zwar zur möglichst fehlerfreien Ab- arbeitung seiner Tagesarbeit Ungestörtheit zugestanden wird, nicht aber eine ungestörte Nachtruhe, wie durch die auf Flughafenbetreiben zwischenzeitlich ab 16. März 2006 wirksam gewordene nächtliche Verschlechterung des Schallschutzniveaus dokumentiert.

Oder bestehen für den Untersuchungsausschuß aufgabenstellungsgemäß bereits solcherlei "Tabus" wie sie in unserer PRESSE-MITTEILUNG vom 17. Januar 2014 bereits näher betrachtet wurden?



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