

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE
FÜR FLUGSICHERHEIT,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND
NACHTFLUGVERBOT
Stubenrauchstraße 71
15732 Eichwalde

INTERESSENGEMEINSCHAFT
ALTANSCHLIESSER
SCHULZENDORF (IGAS)

Postfach 18
15732 Eichwalde

SCHULZENDORFER
INTERESSENGEMEINSCHAFT
GEGEN FLUGLÄRM

Dohlenstieg 40
15732 Schulzendorf

Abgeordnetenhaus von Berlin
- Präsident -
Herrn Ralf Wieland
Niederkirchnerstraße 5
10117 B e r l i n

Eichwalde, den 13. September 2017
Az.: Io + E

Zuschrift an alle Abgeordneten
mit Bezug auf §21a GO Abghs

Politikerbrief Stand 1. Mai 2017 und juristisches Streitgespräch
zur Offenhaltung von Tegel am 8. September 2017 im Abgeordnetenhaus
von Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete !

1. Zur Gesamtproblematik BER/SXF - TXL

Da der vorgen. Politikerbrief entgegen unserer Adressierung die Abgeordneten nicht erreichte, sondern nur dem Petitionsausschuß übergeben wurde, welcher ihn lediglich an den Petitionsausschuß des Landtages Brandenburg mit der unzutreffenden Stellungnahme überwies, es handele sich allein um ein Brandenburger Problem, wenden wir uns hiermit erneut an das Abgeordnetenhaus von Berlin - und dies zu Ihren Händen als dessen Präsident.

2. Gefährdung des BER-Projektes

Den Grund dafür hat der Vertreter der EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT, Dr. G. Briese, bereits in der Diskussion zum vorgen. juristischen Streitgespräch zumindest umrissen: in den Stellungnahmen gegen die Offenhaltung Tegels TXL wurde das für das BER-Projekt relevante EU-Recht nicht berücksichtigt, welches aber aufgrund des Fehlens eines vorgeschriebenen positiven Nachweises des Ergebnisses einer BER-Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung und des Flughafen-Layout-Verstoßes gegen das EU-Mindestrecht verkörpernde ICAO Doc. 9184, Airport Planning Manual, die ab 1.1.2018 für jeden Flugbetrieb vorgeschriebene Zertifizierung nicht erhalten kann.

3. Gefährdung des derzeitigen Berliner Flughafensystems

Da der Flughafen Schönefeld SXF und der Flughafen Tegel TXL wegen Überleitung von DDR-Recht bzw. alliierter Bestandsschutz genießen, kann das bisherige Berliner Flughafensystem erhalten bleiben, wenn die noch nicht wirksam gewordene Bedingung der Betriebsaufnahme des BER für die Schließung von Tegel berücksichtigt wird, so daß dem entgegenste-

hende Vorentscheidungen des Senats zurückgenommen werden können und ferner eine Insolvenz der FBB GmbH abgewendet werden kann.

Zu Letzterem entnehmen Sie bitte entsprechende Ausführungen dem vorgen. Politikerbrief.

4. Kritik an Positionen für die Schließung Tegels

Die im Politikerbrief benannten Fakten hätten von den für die Schließung Tegels TXL votierenden Rechtsanwälten deshalb beachtet werden müssen - sie wären dann sicherlich zur gleichen Einschätzung pro Tegel gekommen, wie ihre für die Offenhaltung Tegels votierenden Kollegen.

Die für die Offenhaltung Tegels votierenden Juristen waren dagegen bezüglich aller das BER-Projekt betreffenden zukünftigen Optionen gewappnet.

5. Folgen derzeitiger BER/SXF-Erweiterungspläne (Masterplan)

Im Übrigen dürfen wir konstatieren, daß für das Schönefeld-Projekt bereits wieder eine neue Aufgabenstellung hinsichtlich der Implementierung des Regierungsflughafens und wesentlicher BER-Erweiterungsbauten existiert, da das BER-Terminal weder nutzbar ist noch gem. der Meinung vieler Fachleute flugbetriebsnutzbar werden wird und ferner die Kapazität ohnehin nicht ausreichend bemessen ist.

Wir weisen hiemit darauf hin, daß es sich hierbei u.E. um "wesentliche Erweiterungen" gemäß dem Luftverkehrsrecht handelt, welche ein neues Planfeststellungsverfahren für das BER-Projekt als unabwendbar erscheinen lassen.

6. Zum Erfordernis der Sicherung des derzeitigen Berliner Flughafen-Systems aus SXF und TXL

Damit ist der Weiterbetrieb des derzeitigen Berliner Flughafensystems auch aus dieser Blickrichtung unausweichlich.

Näheres hierzu ist bezüglich aktueller Lage im Hinblick auf den von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel aktuell ins Gespräch gebrachten und ihrerseits mitgetragenen Konsensbeschluß unserem Schreiben an die Präsidentin des Landtages Brandenburg, Frau Britta Starck, vom 28. August 2017 in der Fassung vom 10. September 2017 (A n l.) zu entnehmen.

Der Konsensbeschluß verhindert weder die Offenhaltung von Tegel TXL noch einen neuen BER am Standort Sperenberg, sofern er denn Rechtskraft besäße, da viele damals zugrundegelegte Voraussetzungen für die Eignung des Standortes Schönefeld nicht erfüllt wurden.

7. Zur Revision des PFB für den BER

Ehemals wurden für den BER 30 Mio. Passagiere (2023) prognostiziert und dem Standort Schönefeld vor Sperenberg der Vorzug gegeben, weil für Sperenberg 60 Mio. Passagiere erforderlich gewesen wären und dies damals als "nicht nachweisbar" charakterisiert wurde, wäh-

rend heute schon 60 Mio. Passagiere für die Zukunft benannt werden, sogar anlässlich des vorgehen. juristischen Streitgesprächs im Abgeordnetenhaus, während die letzte Schätzung der Flughafengesellschaft bei 58 Mio. Passagieren, also dicht dabei, liegt.

Gem. BVerwG 125, 116 (Lit.71 gem. Ausarbeitung von Priv.Doiz.Dr.Sebastian Kluckert, Rechtliche Perspektiven für den Weiterbetrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Tegel, DÖV 2013, S.874) ist die Standortwahl dann "rechtswidrig, wenn sich die verworfene Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist. ... Den Luftverkehrsbedarf nicht allein über einen "Single Airport" zu befriedigen, hat das Bundesverwaltungsgericht bereits als "rechtlich wohl auch vertretbare Lösung" bezeichnet."

Gem. aktuellem Stand hätte sich Sperenberg als Standort sowohl kapazitätsbezogen als auch vor allem bezüglich des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens von 1994 (ROV 1994) aufdrängen müssen, bestätigt durch die eigene Einschätzung der Flughafengesellschaft zur Nichtumsetzbarkeit des Schallschutzes gem. PFB für die siedlungstypischen Häuser im allgemeinen (nur 118 Gebäude von vielen zehntausenden, statt "weltbesten Schallschutz" unzureichende Entschädigungsbeiträge, offensichtlich wegen nicht so massiver Baukörper wie bei städtischen Wohnhäusern), verbunden mit Grundrechtsverletzungen (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit gem. Art.2 Abs.(2) GG i.Vbdg. mit dem ROV1994-Ergebnis).

Und auch rechtserhebliche Fehler sind zum BER-Standort Schönefeld konstatierbar :

- Fehlen des positiven Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung,
- Verstoß gegen das ICAO Doc.9184, Airport Planning Manual, beim Flughafenlayout.

Ein Widerruf der Planfeststellung für den BER in Schönefeld kann daher deshalb erfolgen, weil Schutzauflagen nach dem §75 Abs.(2) Satz 2 VwVfg als Abhilfe nicht ausreichen, da übergeordnetes EU-Recht verletzt wurde (Siehe BVerfGE 105, 6 (13) gem. Lit.37 der vorgehen. Ausarbeitung von Priv.Doiz.Dr.Sebastian Kluckert).

Dies wird unterstützt durch die vorgehen. wesentliche Erweiterung am Standort Schönefeld, welche ohnehin ein neues Planfeststellungsverfahren erfordert.

Infolge der vorgehen. Fakten ist der BER nicht gemäß den Festlegungen des PFB betreibbar, so daß damit die Geschäftsgrundlage für den BER entfallen ist: da die Südbahn des BER nicht für den Betrieb genehmigungsfähig ist, verbleibt für den Flugbetrieb nur die BER-Nordbahn, welche gleichzeitig zum alten Flughafen Schönefeld SXF gehört und zur Kapazitätsbewältigung nur der Weiterbetrieb von SXF und TXL parallel verbleibt, welche der BER ja beide ablösen sollte.

Während der Weiterbetrieb von SXF bereits stillschweigend beschlossen wurde, ist nur noch der Weiterbetrieb von TXL strittig.

Da also alles beim Alten, dem derzeitigen Berliner Flughafensystem, verbleiben muß, bis ein neuer BER in Sperenberg oder an anderem geeigneten Standort eröffnet, wird klar, daß der PFB nicht rechtskonform umsetzbar ist.

Gem. §75 Abs.(2) Satz 2 VwVfg gilt also für die Planfeststellung der gleiche Grundsatz wie bei Verträgen anderer Art : pacta sunt servanda. Sofern dies eine Unmöglichkeit darstellt, ist der Vertrag zu ändern bzw. außer Kraft zu setzen, auch wenn dies bei Planfeststellungsbeschlüssen einen Ausnahmetatbestand verkörpert. Aber das BER-Projekt ist ja auch in vielerlei Sinne ein Ausnahmetatbestand - erfreulicherweise.

8. Zur finanziellen Gefährdung des Berliner Flughafensystems SXF + TXL

Finanzielle Bedenken zum parallelen Weiterbetrieb von SXF und TXL werden insofern hinfällig, als sich gegenüber gegenwärtigen Stand nichts ändern wird und die Flughafengesellschaft z.Z. gem. eignen Angaben (ohne Berücksichtigung des BER-Projektes) hohe Gewinne erwirtschaftet.

Wegen des vakanten Kredites der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Höhe von ca. 1 Mrd. Euro ist jedoch wegen der BER-Bauprobeme trotzdem Gefahr für die FBB GmbH gegeben, da die EIB bis spätestens Ende April ds. Jhrs. einen BER-Eröffnungstermin erwartete und nun stattdessen neue Ausbaupläne von mehr als 2 Mrd.€ Kostenumfang von der FBB GmbH bekanntgegeben wurden (Masterplan), um die geplante Funktion des BER sicherstellen zu können, aber die FBB-Eigner Selbsterwirtschaftung der Mittel forderten und das avisierte Umsteigekonzept durch die Air Berlin-Insolvenz ebenfalls vakant wurde und dadurch Ertragseinbußen drohen.

9. Zum Erfordernis der Beratung angesprochener Probleme

Aus den vorgen. Gründen sehen wir uns veranlaßt, eine Behandlung unseres Politikerbriefes, seines vorgen. Nachfolgeschreibens an den Landtag Brandenburg sowie dieses Schreibens im Abgeordnetenhaus von Berlin zu fordern, weil Probleme solcher Bedeutung für das größte Infrastrukturprojekt der Region nicht durch Ignorieren lösbar sind - schließlich steht der Luftverkehrsanschluß der Bundeshauptstadt auf dem Spiel !

10. Zur bisherigen Einbeziehung von Legislative und Bürgerschaft

Demokratie bedeutet Volksherrschaft - aber wird der Bürger von seinen gewählten Abgeordneten auch angehört, werden die Ausarbeitungen aus seinen Bürgergruppierungen bei der Problemlösung im Parlament diskutiert ? - Wobei vorausgesetzt wird, daß hierzu in den Parlamenten überhaupt diskutiert wird.

Das öffentliche juristische Streitgespräch zur Offenhaltung des Flughafens Tegel TXL im Abgeordnetenhaus von Berlin ist lobenswert, weil es Grundlagen für eine Sachdiskussion nannte und so diese ermöglicht, welche ja nicht nur zu Tegel dringend erforderlich ist, sondern zum gesamten Berliner Flughafensystems.

Die bisherigen umfangreichen Zusendungen zu Kernproblemen des BER-Projektes aus den Bürgergruppierungen des Umlandes von 2011 zu Dauerlärmpegeln, 2013 zu Spitzenlärmpegeln und Lärmstörpegeln sowie zu geltendem EU-Recht und vom Mai 2017 zu aktuellen Problemen des Berliner Flughafensystems wurden bisher von den drei Parlamenten der FBB-Eigner nicht z. K. genommen.

Unsere aktuellen Zusendungen sollen dem ein Ende bereiten.

In Brandenburg wurde sogar trotz der Verantwortlichkeit für die Rechtsetzungsbefugnis noch nicht einmal das erfolgreiche Volksbegehren zum Nachtflugverbot, welchem sowohl die Regierung als auch das Parlament, der Landtag, zustimmte, im Gesetzblatt veröffentlicht und damit in geltendes Recht umgesetzt.

Und wie steht es mit der Einbeziehung der Parlamente der betroffenen Bundesländer Berlin und Brandenburg ?

Das Abgeordnetenhaus von Berlin wurde erst nach erfolgtem Konsensbeschluß durch den Regierenden Bürgermeister Diepgen "informiert", wie aus der Drucksache 13/624 des Abgeordnetenhauses eindeutig hervorgeht.

In Brandenburg erfolgte sogar gar keine Information des Landtages zum Konsensbeschluß, welcher ja nur in einer Gesellschafterversammlung, im Rahmen einer Privatisierungsempfehlung gefaßt wurde und somit einen GmbH-Beschluß verkörpert, eine Firmenentscheidung.

Damit wurde das größte Infrastrukturvorhaben der Region ohne Mitwirkung der Legislativen beschlossen ! Dazu überließ die Exekutive die Bearbeitung des Vorhabens praktisch der Flughafengesellschaft und verursachte durch hunderte von Änderungswünschen während der Projektierungs- und Bauphase gleichzeitig das derzeitige Planungs-, Bau- und Finanzdesaster, welches weder von den Legislativen noch dem Aufsichtsrat oder der Gesellschafterversammlung gestoppt wurde, wobei letztere u.E. viel zu selten und viel zu kurz tagte, um überhaupt die Probleme wahrnehmen zu können.

Nur durch diese Ignorantäsie, gepaart mit Tabuismus zur Verhinderung der Problemerkörterung und gefördert durch Subalternämie und Claqueurismus der Parlamente konnten sich die Probleme in diesem Umfange anhäufen, ein Umfang, welcher inzwischen das Berliner Flughafensystem und damit die Luftverkehrsanbindung der Bundeshauptstadt und Brandenburgs gefährdet.

Die juristische Diskussionsveranstaltung im Abgeordnetenhaus macht Hoffnung, daß dieser Zustand endlich überwunden werden kann. Bisher blieb Bürgergruppierungen nur das Internet, um gegebene Probleme in die Öffentlichkeit zu tragen, was unsererseits über die Adresse <http://berlin-brandenburg-21.de> geschah, da auch die Presse bisher die Grundsatzprobleme nicht aufgriff, z.B. auch nicht den ergänzenden Diskussionsbeitrag von Dr. Briese zum juristischen Streitgespräch im TAGESSPIEGEL ansprach, obwohl er im hohen Maße themenrelevant war, indem auf die Verletzung von EU-Recht hingewiesen wurde.

11. F o r d e r u n g e n

Wir erwarten also ein öffentliches Aufgreifen der Thematik unserer Schreiben im Abgeordnetenhaus von Berlin und eine Stellungnahme zur Realisierung unserer benannten Forderungen und Positionen, da der Senat von Berlin das Abgeordnetenhaus entgegen §21a GO Abghs nicht über projektrelevantes europäisches Recht informierte, so daß die Vakans des BER-Projektes und seine Auswirkungen auf das Land Berlin bisher dem Abgeordnetenhaus verborgen blieben, auch weil der Petitionsausschuß dies trotz unserer Zusendung vom 1. Mai 2017 nicht erkannte.

Damit wurde gegen geltendes Recht verstoßen

Und die Warnung der Berliner Gesundheitssenatorin Dilek Kolat vor Lärm in Tegel betrifft, wenn ihrer Empfehlung contra Tegel im Volksentscheid gefolgt wird, dafür die Berliner und Brandenburger BER-Nachbarn gleich doppelt und bisher entgegen Tegel völlig ohne Schallschutz. Warum wurde die Lex Tegel erlassen und nicht längst revidiert, wenn der Schallschutz dem Senat so am Herzen liegt, wie dies vor den Wahlen klingt? Wir fordern dies seit langem schon !

12, Zusammenfassung

Die neue Diskussion zur Offenhaltung des Flughafens Tegel TXL mit Bezug auf Bundes- und Landesrecht im juristischen Streitgespräch im Abgeordnetenhaus i.Vodg. mit dem Planfeststellungsbeschuß (PFB), ferner mit dem Konsensbeschuß gemäß vorherigem Einwurf der Bundeskanzlerin sowie umfangreichen Untersuchungen von Bürgerinitiativen zur Gesamtproblematik unter Einschluß von Rechts- und Finanzfragen i.Vodg. mit übergeordnetem EU-Recht und das Ergebnis des juristischen Streitgesprächs im Abgeordnetenhaus ohne letztendlichen Bezug zu entscheidungsrelevantem EU-Recht bei der politischen Bewertung verdeutlichen, daß durch den Verstoß gegen §21a GG Abgns und die nur erfolgte Information des Senats über den Konsensbeschuß im Abgeordnetenhaus ohne Behandlung der Gesamtproblematik eine Situation entstand, welche als Ursache für die konstaterbare exekutive Fehlentscheidung gewertet werden kann.

Wegen der Bedeutung der Problematik für das Berliner Flughafensystem, das BEF-Projekt und die Sicherung der Luftverkehrsabbindung der Bundeshauptstadt fordern wir ein Aufgreifen der Gesamtproblematik durch das Abgeordnetenhaus.

Die bisherige Informationsstrategie von Exekutive, Legislative, Flughafengesellschaft, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung zu Kernproblemen i.S. einer hidden agenda ist angesichts der Information der Öffentlichkeit zum wirklichen Stand des BER-Projektes durch den investigativen Journalismus, z.B. den Beitrag "Made in Germany. Wie aus dem Projekt des Berliner Flughafens BER ein deutsches Debakel wurde" in DER SPIEGEL vom 19.08.2017, S.64, den Schreiben von Bürgerinitiativen an die Exekutiven und Legislativen der FBB-Eigener sowie der Veröffentlichung dieses Schriftverkehrs im Internet unter der Adresse <http://berlin-brandenburg-21.de> sowie den Klagen vieler Bürger über die Verbände, wie VÖGN und BVBB mit Hilfe der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE, nicht länger praktikierbar, da im Abgeordnetenhaus und im Deutschen Bundestag inzwischen mehrere Fraktionen diese Thematik im Wahlkampf aufgriffen.

Wir fordern deshalb endlich ein Aufgreifen der Problematik im Abgeordnetenhaus in offener Diskussion unter Berücksichtigung unserer Zusendungen an alle Abgeordneten einschließlich der Behandlung unserer Forderungen und erwarten gleichzeitig eine Information zu den gezogenen Schlußfolgerungen und eingeleiteten Maßnahmen.

Gleichzeitig bitten wir Sie, sehr geehrter Herr Präsident, in diesem Sinne zum Nutzen der Länder, des Bundes und der Demokratie, also der Bürger, zu wirken und danken Ihnen für Ihre Mühe.

Wir sind erfreut, daß mit dem juristischen Streitgespräch zur Offenhaltung Tegels TXL bereits die Tür zu einer neuen und objektiv erforderlichen Betrachtung der Problematik aufgestoßen wurde und danken hierfür allen Initiatoren und Durchführenden.

Mit freundlichen Grüßen

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

Dr.D.Schallahn, Sprecher der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

R.Bolduan, Sprecher der INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER SCHULZENDORF (IGAS)

B.Klubescheidt, Sprecher der INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER SCHULZENDORF (IGAS)

Marcel A. Hoffmann, Eichwalde

Gernut Franke, Sprecher der BVBB-Ortsgruppe Schulzendorf

Klaus Dierke, Sprecher der BVBB-Ortsgruppe Eichwalde

A n l a g e n

A n l a g e n v e r z e i c h n i s

zum Schreiben an den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
vom 28. August 2017 (Stand 6. September 2017) :

1. Schreiben an die Präsidentin des Landtages Brandenburg
vom 28.08.2017 (Fassg. vom 10.09.2017), E-Mail vom 14.09.2017
2. Schreiben an die Präsidentin des Landtages Brandenburg
vom 19.07.2017, E-Mail vom 01.08.2017
3. Schreiben an den Präsidenten des Deutschen Bundestages
vom 02.07.2017, E-Mail vom 16.07.2017
4. Schreiben an den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg
vom 09.08.2017, E-Mail vom 10.08.2017
5. Presse-Erklärung als Information vom 01.09.2017, E-Mail v. 11.09.2017