

Dr. Günter Briese

Prom. als Externer mit Untersuchungen zur
Systematisierbarkeit von Entwurfsprozessen

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

Land Brandenburg
- Innenministerium -
Herrn Minister Dietmar Woidke
Henning-von-Tresckow-Straße 11
14467 Potsdam

Einforderung von grundgesetzlichen Bürgerrechten beim BER-Projekt unter Bezugnahme auf geltendes übergeordnetes Recht der Europäischen Union

Sehr geehrter Herr Minister,

als von 1960 bis 1990 mit Wirtschaftsrecht (Standardisierung/Normung) und 1990 bis 1996 mit Pri-
recht (IMB-Rechtsberater und Bearbeiter juristischer Grundsatzfragen) und in der 70er Jahren mit
wissenschaftlichen Untersuchungen zur Systematisierbarkeit von Entwurfsprozessen befaßter Kriti-
ker des BER-Projektes, welches ja auch einen technisch-wirtschaftlichen Entwurfsprozeß darstellt,
habe ich mich angesichts der gegebenen aktuellen Situation entschlossen, mich zum BER-Projekt,
für welches die planungsrechtliche Zuständigkeit ja nach wie vor beim Land Brandenburg liegt, we-
gen gegebener gravierender Rechtsverstöße an Sie als auch für das Rechtswesen zuständiger Innen-
minister sowie als designierter Nachfolger von Herrn Ministerpräsident Matthias Platzeck zu
wenden, welcher in Kürze im Lande Richtlinienkompetenz ausüben wird.

Dies geschieht auch, weil Sie einerseits wegen bisher Ihrerseits nicht erfolgter tiefgründigerer
Beschäftigung mit der BER-Problematik die Vorsitz-Übernahme im Aufsichtsrat ablehnten, jedoch
andererseits die Auffassung vertraten, der BER müsse so schnell wie möglich ans Netz.

Anlaß meines Herantretens an Sie, sehr geehrter Herr Minister, war ferner, daß gemäß MAZ-Presse-
meldung vom 16.August 2013, Titelseite, die Berliner Polizei Lärmgegner überwachen läßt und
auch Brandenburger Polizisten bei Demonstrationen incognito im Einsatz waren, womit BER-Kritiker
sich aussuchen dürfen, ob sie sich nun unter Generalverdacht als Chaoten, Rechtsbrecher oder Ver-
fassungsfeinde gestellt sehen dürfen, was seitens Ihres Sprechers, Herrn Ingo Decker, abgestrit-
ten wurde, oder ob sie sich durch Zivilbeamte vor falschen Verdächtigungen geschützt sehen sol-
len, da durch diese "bewährte Praxis" der "sichere Ablauf der Veranstaltung" gesichert werden
soll, weil sich die Polizei "lageabhängig" zum Einsatz veranlaßt sah - bestand die Befürchtung,
emotionale Ausbrüche wegen vielfältiger Verulkung der Höchstbetroffenen. der BER-Anlieger, könnte
die Lage selbst bei geringeren zusätzlichen Anlässen eskalieren lassen ?

Ich möchte mich deshalb bemühen, Ihnen, sehr geehrter Herr Minister, die gegebene Rechtslage kurz
darzustellen, weil trotz Überweisung der Schallschutzproblematik am Landtag vorbei an die Gemein-
same Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg die Gesamtverantwortung für das BER-Projekt bald Sie als
designierter Ministerpräsident tragen werden:

1969 40 2009



Vier Jahrzehnte Autor
zu Volkswirtschaftsthemen
in zwei Wirtschaftssystemen

- 1969/70 Leiter priv. interdisziplin. Forschungsgruppe zur Studie zur
Substitution von Metall durch Plast in der Volkswirtschaft
i.A. des ASMW 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 volkswirtsch. Fünfjahresplanes der Sowjetunion
im Rahmen des Promotionsverfahrens, Humboldt-Univ. Berlin
- 1980 Wiss. Arbeit zum Schutz der Volkswirtschaft gegen Sinken
des Wiss.-techn. Niveaus / Zuverlässigkeit MSR-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 noch vor
EURO-Einführung (Tobin-Steuer an Oppos.-Parteien Bundestag)
- 2003/04 Vorschläge zur Einführung des ESP 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, am 18. August 2013

Az.: Io + EG

- Die Übergabe der Verantwortung für Schallschutzmaßnahmen vorbei am Landtag stellt für so manchen Bürger eine Mißachtung des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichtes (BVG) dar, welches die **Planfeststellungsbehörde** zur Neuberechnung der Schallschutzzonen nach strengeren Kriterien für alte wie neue Flugrouten anwies.

Diese Berechnung, Ende 2011 gefordert, ist bis heute nicht erfolgt; die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, in Deutschland auch i.A. der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation ICAO wirkend, hat, m.E. wegen der routenfrequentierungsbezogenen Unwägbarkeiten der 247.DVO zur LuftVO, ihr **Unvermögen** bezüglich dieser Berechnungen erklärt.

Die von der Flughafengesellschaft vorgenommenen aktuellen Berechnungen besitzen somit keine zuständigkeitsrechtliche Grundlage und sind auch fachlich völlig basislos, da sie sowohl die Entscheidung des BVG zu Dauerlärmpegeln als auch die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg (OVG) im "Krumme-Null-Prozeß" sowie dem Prozeß davor aus gleichem Anlaß ignorieren. Die Basislosigkeit vorgenannter Berechnungen geht auch aus der Antwort des Umweltbundesamtes (UBA) auf eine Anfrage aus der Interessengemeinschaft Schulzendorf gegen Fluglärm vom 9.August 2013 recht eindeutig hervor (**Anl. 1**).

Ergänzend hierzu ist mir bekannt, daß das UBA in seiner "Benehmensregelung" das BER-Flugroutensystem als nicht den Erfordernissen eines Flughafens in siedlungsnahem Raum entsprechend charakterisierte, aus vorgeh. Gründen (vgl. Anl.1) offenbar keine detaillierter begründete Entscheidung treffen konnte, aber die UBA-Stellungnahme im Rahmen der "Benehmensregelung" gemäß professoralem Rechtsgutachten widerrechtlich, da begründungslos, keine Berücksichtigung seitens des Bundesamtes für Flugsicherung (BAF) fand.

In der Beratung des Eichwalder Flughafenausschusses der Gemeindevertretung am 15.August 2013 wurde hierzu ferner bekanntgegeben, daß von Verkehrsexperten des Bundesverkehrsministeriums geltendes Recht zur Flugroutenfestlegung zum Nachteil der Bürger "ausgeblendet" wurde.

- Die Problematik ist jedoch rechtlich noch weitaus prekärer, als vorstehend erläutert, was aus meinem Schreiben vom 14.August 2013 an die Flughafengesellschaft (**Anl. 2**) hervorgeht, sodaß die Inbetriebnahme des BER, insbesondere der Südbahn, aber evtl. auch der Nordbahn wegen der erfolgten Verlängerung, sofern diese als "wesentliche Erweiterung" gemäß EU-Recht gewertet wird, nach geltendem übergeordneten Recht als ausgeschlossen erscheint.

- Ein Vorschlag zur Neufestlegung der Schallschutzzonen nach Lärmstörpegeln für das unmittelbare BER-Umfeld, bezogen auf "Flugerwartungsgebiete" und ICAO-Flugzeugtypen-Lärmzertifizierungsvorschriften, für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gültig, welcher nach gegebenen Umständen gemäß der z.Z. für den BER rechtsgültigen 247.DVO zur LuftVO m.E. allein möglich wäre, wurde trotz vorgeh. BER-standortrechtlicher Bedenken mit Schreiben vom 17.September 2012 an die Staatskanzlei über Frau Staatssekretärin Tina Fischer, Bevollmächtigte beim Bund, herangetragen, um Klarheit zu schaffen, blieb jedoch antwortlos und unbeachtet.

Deshalb entfiel gemäß Schreiben vom 1.Juli 2013 die meinerseits zunächst geplante weitere Präzisierung unter Angabe einer ausführlichen Begründung.

- Schallschutz im unmittelbaren BER-Umfeld ist nicht nur deshalb, sondern für die weit überwiegende Mehrzahl der Gebäude selbst nach derzeitigem fachlich unbegründeten und schallschutztechnisch zu niedrigen Maßstäben der Flughafengesellschaft und entgegen Rechtsgutachten des Parlamentarischen Beratungsdienstes des Landtages zum Erfordernis der Realisierung vor BER-Betriebsbeginn nicht möglich, und statt Fenstern der Schallschutzklasse 4 sind selbst in Eichwalde bei Anlegung objektiver Maßstäbe nach internationalem Recht solche der **Schallschutzklasse 6** erforderlich!

Dies dürfte aber m.E. weder praktisch noch finanziell umsetzbar sein, womit die Standortentscheidung auch aus dieser Sicht heraus hinfällig wird - aber eben dazu auch wegen der Flugplatzkonfiguration entgegen ICAO Doc.9184 und anderer nach EU-Recht verbindlicher ICAO-Vorschriften übergeordneten Rechts, gegen welche verstoßen wurde.

Da Sie, sehr geehrter Herr Minister, als Innenminister nicht nur Rechtskompetenz besitzen, sondern dazu auch die Möglichkeit haben, auf externe Rechtsanalysen zurückzugreifen, gehe ich davon aus, daß Sie aus den genannten Fakten die rechten Schlüsse ziehen und das BER-Projekt stoppen werden, wie auch das EuroHawk-Projekt wegen Verstößen gegen ICAO-Richtlinien gestoppt wurde und werden mußte.

Dabei wünsche nicht nur ich Ihnen viel Erfolg!

Daß Ihr diesbezüglicher Einsatz für die Einhaltung übergeordneten Rechts beim BER-Projekt nach dem Motto "Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende" nicht einfach sein wird, wissen die örtlich-regionalen Bürgerinitiativen aus eigener Erfahrung mit den Verantwortlichen im Land Berlin und im Bund, ob Exekutive oder Legislative, wobei den Entscheidungen und Unterlassungen gerade letzterer bisher großes Gewicht zukam:

- . Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer unterließ die Übersetzung des verbindlichen Flughafen-Planungs-Handbuches ICAO Doc.9184 ins Deutsche, so daß es bisher widerrechtlich bei Planungen und Rechtsakten zum BER nicht wirksam wurde.

- . Das ihm unterstellte Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) ignorierte widerrechtlich die Benehmensregelung des Umweltbundesamtes (UBA) zu Flugrouten und erließ die 247.DVO zur LuftVO mit Bestimmungen entgegen vorherigen Zusagen zur Frequentierung der 15^o-Abbiegeroute von der Südbahn bei Starts in Richtung Osten, was gleichzeitig zur Nichtumsetzbarkeit des BVG-Spruchs von 2011 zur Berechnung von Dauerlämpegele und neuen Schallschutzzonen führte, und widerrief die DFS-Entscheidung zur Erweiterung der BER-bezogenen Luftraumbewirtschaftung, augenscheinlich, um das Projekt für BER-fernere Gebiete akzeptabler zu machen, da dann dort mit weniger Lärm zu rechnen ist - ob dies aus Sicherheitserfordernissen eine weise Entscheidung war, ist zu bezweifeln.

- . Vermutlich geht ein nicht geringer Teil der rechtswidrigen BER-Konfiguration u.a.m. auf das Konto der Nichtübersetzung des Flughafen-Planungs-Handbuches gem. ICAO Doc.9184 ins Deutsche - aber das werden sicherlich Untersuchungsausschüsse im Detail zu klären haben.

Schreiben zur BER-Problematik, speziell auch zum ICAO Doc.9184, an Frau Bundesjustizministerin Dr. Leutheusser-Schnarrenberger wurden von einer "Tarifbeschäftigten" nur mit dem Hinweis beantwortet, das Schreiben "zuständigkeitshalber" an das Bundesverkehrsministerium weitergeleitet zu haben.

- . Trotzdem gibt es nach der kürzlichen Äußerung von Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel, in der EU und Deutschland gelte nicht das Recht des Stärkeren, sondern die Stärke des Rechts, wieder Hoffnung auf eine Wiederherstellung von Rechtsstaatlichkeit auch beim BER-Projekt.

Ich hoffe sehr, daß Sie als Innenminister mit Verantwortung für das Rechtswesen und als designierter Ministerpräsident die letztgenannte Chance bei so vielen Verletzungen verbindlichen übergeordneten Rechts wahrnehmen und darf daran erinnern, daß in der Vergangenheit trotz erwiesener Loyalität Ihr Amtsvorgänger wegen eines rechtlich viel weniger schwer wiegenden Anlasses sein Amt verlor.

Unser scheidender Ministerpräsident hat leider seine Vollmachten zum BER-Projekt nicht in ausreichendem Maße zur Anwendung im Sinne einer Problemlösung benutzt und damit bisher schon gegebene Chancen nicht wahrgenommen - sein postuliertes "Bündnis am Boden" wurde gerade für die BER-Anlieger bisher nicht praktisch umgesetzt.

Ich hoffe ferner, daß ich Sie, sehr geehrter Herr Minister, davon überzeugen konnte, daß die regionalen Gruppierungen von Lärmgegnern und BER-Projekt-Kritikern voll und ganz auf dem Boden unseres Grundgesetzes stehen und unter andren Aspekten ausgesprochenes Mißtrauen oder gar Überwachungsmaßnahmen von Lärmgegnern, wie laut Pressemeldung in Berlin Realität, jeder sachlichen Grundlage entbehren.

Ich hoffe sehr, daß Sie als Innenminister und designierter Ministerpräsident gerade dieser Erkenntnis große Bedeutung beimessen und auch erkennen, daß der "Demokratie-Aufpreis" nach Flughafenchef Mehdorn nur eine Begriffsverwirrung darstellt, weil die realen Probleme, z.B. über 65000 Baufehler nach Technik-Chef Amman und der Weiterbetrieb von Tegel nach Flughafenchef Mehdorn, weil sonst Berlin aus EU-rechtlichen Gründen schon einmal ganz ohne Flughafen darstehen könnte, nun einmal ganz unverkennbar ganz andere sind.

Ich hoffe, daß ich Ihnen einige interessante Hinweise geben konnte, hoffe auf eine zustimmende Antwort und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Dr.-Ing. Günter Briese

Tel.: 030 / 679 97 28

Mobil: 0173 / 644 78 03

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Flughafen Berlin-Schönefeld (FBB GmbH)

- Pressestelle -

Herrn Lars Wegner

per E-Mail an

lars.wegner@berlin-airport.de

Mein Schreiben vom 21. Oktober 2012 an
Herrn Peter Lehmann, BER-Schallschutz-
Beauftragter

Selbstständiger Konstrukteur (1953-71), Bauleitender (1994)
Ing. für entwicklungsbegleitende Standardis. / Normung (1973-81)

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

Autor wiss. Arbeiten zur Wirtschaftsprüfung (1990),
Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und
Wirtschafts- und Arbeitsmarktabbildung mit steuer- und finanz-
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)

Akad.-Dokent für Mathematik, Physik und techn. Fächer (1957-64)
Beauftragter des Landesozialamtes Cottbus für Lehr- und Vortragsfähigkeit
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);
DMB-Rechenrechner und Bearbeiter jurist. Grundsatzzfragen (1990-96)

Eichwalde, den 14. August 2013

~~Eichwalde, den~~ Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

MAZ-Telefonforum zum BER-Schallschutz am heutigen Tage
als Folgeveranstaltung zur FBB-Informationsveranstaltung am 25. Oktober 2012
zum "Kompromiß 'Krumme Null'" mit Herrn Peter Lehmann, BER-Schallschutzbeauf-
tragter

Sehr geehrter Herr Wegner,

nachdem ich bereits am 21. Oktober 2012 in der Diskussion mit Herrn Lehmann auf meine Fragen weder
eine begründete Antwort erhielt noch nachfolgend auf mein vorigen Schreiben habe ich versucht,
diese anlässlich des heutigen Telefonforums zu erhalten - leider ebenfalls wieder vergeblich mit
dem Hinweis, sie doch an Sie schriftlich heranzutragen, was hiermit geschieht.

Meine Auffassungen zum "Kompromißvorschlag 'Krumme Null'" wurden inzwischen nochmals vom Oberver-
waltungsgericht Berlin-Brandenburg bestätigt. Die Problematik des Ausstehens der Erfüllung von
Forderungen gem. PFB bzw. des Bundesverwaltungsgerichts wurde darin bereits angesprochen und das
Fehlen einer soliden Grundlage für das Schallschutzprogramm, welche gleichermaßen juristische,
fachliche, verbraucherschutzmäßige und zeitbezogene Kriterien gleichermaßen erfüllen müsse, wurde
bereits im vorigen Schreiben berängelt.

Diese Situation hat sich bis heute - trotz des aktuellen OVG-Urteils - nicht geändert; jedoch
haben sich zwischenzeitlich in den Zusammenschlüssen BER-Betroffener noch einige weitere Erkennt-
nisse ergeben, welche in den nachfolgenden Fragen zumindest grob angeschnitten werden sollen:

1. Hat die FBB GmbH auch eine Rechtsabteilung o.ä., in welcher der jeweilige Gesetzesstand auf
den Laufenden gehalten wird? (Diese Frage wurde Ihrerseits bejaht, wobei mir dann unverständ-
lich bleibt, daß Sie schon die folgende Frage nicht beantworten konnten). Ein Hinweis könnte
lediglich der MAZ-Beitrag von Ex-BER-Chefarchitekt von Gerkan sein, daß im BER-Team stets alle
ihre Informationen allein für sich behielten. War das so?)

2. Ist Ihrer Rechtsabteilung nicht aufgefallen, daß schon seit 2002 und trotz zwischenzeitlichen
Einwand der Bundesregierung gegenüber der EU wegen angeblicher Überschreitung der
Regelungskompetenz weiter ab 2008 Vorschriften der Internationalen Zivillunflughabtsorganisatio n
ICAO in EU und Deutschland als Mindestvorschriften gelten?

3. Ist Ihrer Rechtsabteilung nicht aufgefallen, daß das ICAO Doc.9184 gemäß Annex 16 des Chicago-Abkommens für neue und wesentlich erweiterte Flughäfen die Ausrichtung von Start- und Landebahnen auf besiedeltes Gebiet verbietet?
4. Ist Ihrer Rechtsabteilung nicht aufgefallen, daß die ICAO-Vorschriften zum Schutz gegen Fluglärm gemäß Annex 16 zum Chicago-Abkommen im unmittelbaren Flughafenumfeld eine Umrechnung der gemessenen Spitzenlärmpegel von dB(A) in IPNdB vorschreibt, wobei gilt:
 $IPNdB = dB(A) + 13$?
5. Da schon in Eichwalde Spitzenlärmpegel um 100 dB(A) gemessen wurden, bedeutet dies, daß der Lärmschutz hier für etwa 113 dB(A) auszureichen ist und daß das erforderliche Schalldämmmaß bei z.B. bei 100 dB(A) Spitzenlärmpegel $113 \text{ dB(A)} - 55 \text{ dB(A)} = 58 \text{ dB(A)}$ betragen müßte, ggf. falls aber noch höher sein muß? Dies würde Fenster der Schallschutzklasse 6 bedeuten; bisher war von den Handwerksspezialisten in der MAZ von wesentlich geringeren Schalldämmwerten ausgegangen worden und schon dann Schwierigkeiten für die Umsetzung prognostiziert worden!
Was soll da erst in Schulzendorf oder gar Waltersdorf erforderlich sein ?
6. Wenn schon bei 55 dB(A) Spitzenlärmpegel innen je nach Schätzer 70 bis 85% der Häuser nicht mehr schallgeschützt werden können, selbst nach Flughafenaussagen von BER-Chef Mehdorn - wieviel Prozent der Häuser werden dann erst bei einem Spitzenlärmpegel innen von $55 \text{ dB(A)} - 13 \text{ dB(A)} = 42 \text{ dB(A)}$ nicht mehr schützbar sein? (Ich ging hier ausschließlich von meßbaren Schallpegelwerten außen aus, denn Lärmstörmpegel in IPNdB sind ja nicht meßtechnisch erfaßbar)
7. Wenn seit dem Planfeststellungsbeschluß von 2004 noch kein einziges Objekt im BER-Umfeld gemäß den geltenden Vorschriften schallgeschützt werden konnte - wie schätzen Sie den Zeitraum ein, bis zu welchem ein dementsprechender Schallschutz gemäß Gutachten des Parlamentarischen Beratungsdienstes des Landtages Brandenburg technisch und kostenmäßig umgesetzt werden kann - oder ist dies nicht technisch wie finanziell völlig ausgeschlossen?
8. Wenn aber weder die Ausrichtung der Start- und Landebahnen des BER noch Schallschutz rechtsgültigem übergeordneten EU-Recht entspricht und dazu die ICAO-Vorschrift, welche das Überfliegen von Schulen, Kindertagesstätten., Altenheimen und Kirchen verbietet, mißachtet wird - wie kann dann der Flughafen BER jemals rechtskonform eröffnet werden?
9. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß ein Planfeststellungsbeschluß von 2004, welcher schon seit 2002 gültigem EU-Recht widerspricht, juristisch von Anfang an nichtig ist?
10. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß demnach gemäß kürzlichem BGH-Urteil zu nichtigen Verträgen, i.Vbdg. mit Schwarzarbeit gefällt, auch alle Verträge und sonstigen Rechtsakte zum BER, welche den Planfeststellungsbeschluß zur Grundlage haben, von Anfang an nichtig sind?
11. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß ferner aufgrund des jüngsten BGH-Urteiles zu nichtigen Verträgen i.Vbdg. mit Regreßforderungen wegen Mängeln von Schwarzarbeit für den BER folgert, daß bauausführende Firmen für BER-Baumängel gar nicht mehr regreßpflichtig gemacht werden können und damit die FBB GmbH und demzufolge der Steuerzahler auf den Kosten sitzenbleibt?
12. Sind Sie nicht auch der Meinung, daß damit neue finanzielle Lasten, welche nicht mehr zu schultern sind, auf das BER-Projekt zukommen und es bezüglich des Weiterbaues schon allein aus finanziellen Gründen gefährden?
13. Würden ggf. seitens der FBB GmbH erkannte Mängel, wie z.B. die Forderungen von BER-Chef Mehdorn zur Weiterinbetriebnahme von Tegel aufgrund der Rechtslage gem. übergeordnetem Recht, durch Anordnungen von Politikern, dies zu dulden, wie dies EX-BER-Chefarchitekt von Gerkan in seinem Buch "Black box BER" als Mangelursache erklärt? (Herr Mehdorn wurde durch Zusendung mit der Rechtslage vertraut gemacht!)

Der Beantwortung meiner vorstehenden Fragen durch zuständige Spezialisten der FBB GmbH sehe ich aus den vorgehen. Gründen mit großem Interesse entgegen und danke Ihnen für Ihre Mühe bei der Zuleitung an diese. Aus den vorgehen. Gründen hatte ich mich bereits gestern an die MAZ gewandt und mit Freude die Teilnahme von BER-Experten am MAZ-Telefonforum wahrgenommen. Meine Einwände, das Forum besitze keine gesicherte Beratungsgrundlage konnte durch mein Telefonat leider nicht ausgeräumt werden. Mit freundlichen Grüßen





Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten BER / Beantwortung Ihrer Anfrage

Von: "Weinandy Dr., Rene" <Rene.Weinandy@uba.de>
An: "DSchallehn@gmx.net" <DSchallehn@gmx.net>
CC: "Brendle, Uwe" <Uwe.Brendle@uba.de>, "Dressel, Janine" <Janine.Dressel@uba.de>, "Hoffmann, Jessica" <jessica.hoffmann@uba.de>, "Myck, Thomas" <thomas.myck@uba.de>, "Pfeifer, Theresa" <theresa.pfeifer@uba.de>
Datum: 09.08.2013 10:30:04

Sehr geehrter Herr Dr. Schallehn,

vielen Dank für Ihre Anfrage.

Zu den aufgeworfenen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

1 Wurde dabei die Streuung der Flugbewegungen in den Bereichen Sigma, 2 Sigma, 3 Sigma betrachtet?

Wie in unserer „Lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“ ab S. 32 ausgeführt, konnte die Sigmaregulation nach dem Fluglärmsgesetz (3 Sigma) nicht berücksichtigt werden, weil dafür keine Daten zur Verfügung standen.

2 Wurde dabei bezüglich der Ost-West Betriebsfälle die 100:100 Regelung verwendet?

Die Fluglärm-Berechnungen erfolgten in Anlehnung an die Vorgaben des Fluglärmsgesetzes. Danach ist eine 100:100 Regelung nicht vorgesehen.

3 Wurden die Großraummaschinen, A380, B747, u.a. berücksichtigt?

Die Flugzeugmuster Airbus A380 und Boeing 747 wurden nicht berücksichtigt. Die für die Lärmfachliche Bewertung verwendeten Flugbetriebsdaten haben wir als Datenerfassungssysteme von der DFS über das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erhalten. Die Validität dieser Daten wurde uns von dem damaligen Geschäftsführer des Flughafens BER, Prof. Schwarz, bestätigt (S. 33).

4 Wurde die 100:100 Regelung mit der Streuung der Flugbewegungen im Bereich 3 Sigma kombiniert?

Nein, weil die 100:100 Regelung nicht angewendet wurde.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Ausführungen weitergeholfen zu haben und verbleiben

mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

René Weinandy

Dr. habil. René Weinandy

Umweltbundesamt

Federal Environment Agency

Fachgebietsleiter I 3.3 Lärminderung im Verkehr

Head of Section I 3.3 Traffic Noise Abatement

Wörlitzer Platz 1

D-06844 Dessau

Phone: +49 (0)340 / 2103-6554

Fax: +49 (0)340 / 2104-2576

E-Mail: Rene.Weinandy@uba.de

www.umweltbundesamt.de

Wenn Sie diese E-Mail nicht ausdrucken, helfen Sie, Papier zu sparen. Das schont die Umwelt.

Von: Dieter Schallehn [<mailto:DSchallehn@gmx.net>]

Gesendet: Mittwoch, 7. August 2013 20:22

An: Straff, Wolfgang; Brendle, Uwe

Betreff: Projekt BER

Dr. Schallehn

7.8.13

Dohlenstieg 40

15732 Schulzendorf

Umweltbundesamt

Benehmensregelung zwischen dem Bundesumweltamt und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF/DFS) zu dem Projekt BER

Sehr geehrte Herren,

Im Rahmen der Benehmensregelung hat das BUA Dateneingabesätze (DES) der DFS geprüft.

1 Wurde dabei die Streuung der Flugbewegungen in den Bereichen Sigma, 2 Sigma, 3 Sigma betrachtet?

2 Wurde dabei bezüglich der Ost-West Betriebsfälle die 100:100 Regelung verwendet?

3 Wurden die Großraummaschinen, A380, B747, u.a. berücksichtigt?

4 Wurde die 100:100 Regelung mit der Streuung der Flugbewegungen im Bereich 3 Sigma kombiniert?

Für die vorstehenden Auskünfte bin ich Ihnen zu Dank verpflichtet.

Danke und mit freundlichen Grüßen

Dr. Schallehn