

## ***Zwei Fiasko-Tage für Platzeck und Wowereit***

***Ein Beweis nach dem anderen dafür, wie die BER-Standortfrage, das Flugroutenproblem und die Nachtflugregelung durch Politik und Landesbehörden manipuliert wurden***

**Was ist passiert? Was beweist die Manipulationen und schmierigen Tricks, mit denen der BER-Standort durchgesetzt und unerträgliche Folgen für die betroffene Bevölkerung billigend in Kauf genommen wurden und weiterhin werden sollen?**

### ***Platzeck/Wowereit Fiasko Nr. 1 - Die manipulierte Nachtflugregelung***

Am 18.04.2013 tagte der Infrastrukturausschuss des Landtags von Brandenburg und beriet einen Antrag der CDU zu einer neuen Nachtflugregelung für die irgendwann kommende Inbetriebnahme des BER. Dieser Antrag mit dem Inhalt „Nachtflugverbot zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr“ war die offensichtliche Antwort der CDU auf eine unerträgliche Nachtflugregelung, die Platzeck (SPD) zu verantworten hat. Nach Platzeck sollten in der Nachtzeit bis zu 110 Flüge möglich sein. Dies, obwohl das Bundesverwaltungsgericht (2006) Platzeck schon den rücksichtslosesten Raub der Nachtruhe mit totaler Flugfreiheit als glatt rechtswidrig um die Ohren gehauen hatte. Festgelegt hatte das Gericht darum, dass zwischen 00:00 Uhr und 5:00 Uhr auf keinen Fall am BER geflogen werden sollte. Prompt feierten die Heuchler Platzeck und Wowereit sowie ihre Liebdiener in Politik und Wirtschaft auch diese Entscheidung als „exzellent“ für die Nachtruhe und als einen Kompromiss, den die Betroffenen jetzt klaglos hinnehmen müssten. Schamlos gab Platzeck aber gleichzeitig für bis zu 110 Flüge in den wichtigsten Ruhestunden - zwischen 22:00 und 0:00 Uhr, sowie 5:00 und 6:00 Uhr - praktisch uneingeschränktes Flugrecht. Dabei tat er so, als seien diese Flugrechte absolut notwendig, um den wirtschaftlichen Zweck des BER ebenso sicherzustellen wie die Möglichkeit der Fluggesellschaften, auch in der Nachtzeit Profite zu machen. Natürlich war diesem „Freund der Nachtruhe“ und Freund einer Luftfahrtlobby, die seine Politik bestimmt, bekannt, dass er im Sinne des Schutzes der Nachtruhe für die Menschen, für die er per Eid vorgibt, Verantwortung zu tragen, auch rechtsgeschützt eine Regelung nach CDU-Antrag festlegen kann. Dass dies auch für den im Volksbegehren

dokumentierten Willen des Volkes - Nachtruhe in der gesamten Nachtzeit von 22:00 bis 6:00 Uhr – gelten würde, kommt Platzeck nicht in den Sinn. Kaltschnäuzig negiert er, dass das Bundesverwaltungsgericht mit gewundenen Formulierungen nur einen Mindestschutz für die Nacht festgelegt hat. Selbstverständlich könnte ein treusorgender Landesvater zugunsten eines besseren Nachtschutzes auch die Forderungen des gewonnenen Volksbegehrens erfüllen. Dazu müsste er nur akzeptieren, was in profunden Rechtsgutachten in der Sitzung festgestellt wurde. Eine eigenständige Entscheidung wäre möglich - ohne Abhängigkeit von Dritten, nämlich von Bund und Land Berlin. Somit ist ausweislich gutachterlicher Stellungnahme die faule Ausrede von der Entscheidungsabhängigkeit wie ein Kartenhaus zusammengebrochen.

Jetzt, nachdem ihm dies durch die Antragsbegründung des CDU-Antrages bewiesen ist, haben Platzeck, seine SPD und sein Koalitionspartner die „Linke“ nur eine Chance, einen Rest an Glaubwürdigkeit und Verfassungstreue und seiner Treue zu seinem Amtseid zurückzugewinnen, nämlich indem er springt. Zumindest sollte da der CDU-Antrag helfen. Dies ist umso leichter, weil er auch die z. T. dummen Behauptungen zur Nachtflugbegründung über eine wirtschaftliche Notwendigkeit, zur Entwicklung eines Drehkreuzes und zum Gewinn vieler, vieler Arbeitsplätze durch eine Nachtflugregelung, wie sie von Platzeck gewollt ist, ins Reich der Märchen verbannt.

Der Beobachter dieser Sitzung kann sich im Resümee nur dem Inhalt der Presseerklärung der CDU Landtagsfraktion anschließen:

***...„Die Anhörungen der Rechtsanwältin Dr. Nina Jarass Cohen von der Kanzlei Sammler Usinger und des sachverständigen Flughafenplaners Faulenbach da Costa haben zweifelsfrei ergeben, dass es keinen Flugbedarf zwischen 23 und 6 Uhr in der Region gibt und dass die Landesregierung Brandenburg alle rechtlichen Mittel in der Hand hat, auch eigenständig im Rahmen eines Planergänzungsbeschlusses eine nachtflugfreie Zeit von 23 bis 6 Uhr verwaltungsrechtlich sauber umzusetzen. Ministerpräsident Platzeck muss, um verlorengegangenes Vertrauen zurückzugewinnen, nicht nur Versprechungen in den Raum stellen, sondern sein Regierungsamt endlich wahrnehmen.***

***...Rainer Genilke, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion, sagt zudem: „Die Luftfahrtlobby konnte keinen Nachweis dafür bringen, warum im Gegensatz zur jetzigen Flugpraxis in der Region in der Nacht am Flughafen BER geflogen werden muss“....***

## **PlatzeckWowereit Fiasko Nr. 2 - Der manipulierte Planfeststellungsbeschluss und die Standortfehlerentscheidung**

Unter Vorsitz des Piraten Martin Delius wurden in der Sitzung des Flughafenuntersuchungsausschusses des Berliner Abgeordnetenhauses am 19.04.2013 der vormalige Leiter der Planfeststellungsbehörde, Staatssekretär R. Bretschneider (SPD), zuständig für den Planfeststellungsbeschluss zum Bau des BER, und der vormalige Leiter der Anhörungsbehörde des Landes Brandenburg, J. Leyerle vernommen. Leyerle war Leiter der Anhörungsbehörde, die 2001 in einer Werkhalle in Oberschöneweide über 3 Monate Hunderte von betroffenen Bürgern, deren Anwälte und Gutachter zum Antrag der Flughafengesellschaft für den Bau des BBI/BER angehört hatte.

Diese wohl längste Anhörung zu einem Bauvorhaben in der Bundesrepublik war vom „Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V.“ unter seinem damaligen Vorsitzenden, Ferdi Breidbach, organisiert worden - anerkannt als Meisterleistung in Sachen Organisation und Aufruf von Sachkompetenz der Bürger. Nach Gesetz musste diese Anhörung stattfinden, weil über 200 000 Einwände Betroffener für den Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses abgewogen werden mussten, um die Betroffenheiten im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigen zu können. Voraussetzung für den Anstoß zur Feststellung von Betroffenheiten war aber eine komplexe Darstellung des Flughafenprojektes. Jetzt, nach fast 11 Jahren, stellt sich heraus, was schon immer vermutet wurde: Das von der Flughafengesellschaft 1997 erstellte und zur Beratung vorgelegte Dokument, der „Bauantrag“, ist in entscheidenden Fragen, mit Wissen der Planfeststellungsbehörde, unvollständig vorgelegt worden. Obwohl ursprünglich von der Planfeststellungsbehörde durch Bescheid der Flughafenplanungsgesellschaft vorgeschrieben war, dass das Verfahren zur Standortsuche offengelegt werden muss - darum auch eine komplexe Darstellung zum Standort und seinen möglichen Alternativen unverzichtbar ist - waren im zur Anhörung vorgelegten Bauantrag diese für die Beurteilung von Betroffenheiten entscheidenden Angaben nicht zu finden. Der gut vorbereitete Ausschussvorsitzende Delius (Piraten) „grillte“ durch subtiles Befragen Bretschneider solange, bis auch der letzte anwesende Abgeordnete begriffen hatte, dass Bretschneider damals nicht willens war, den eigenen Bescheid durchzusetzen. So wurde dann auch gleich zu Beginn des Verfahrens offensichtlich von der Planfeststellungsbehörde, die sich formal für treue Bürger als unabhängig darstellte, im Interesse der Politik und ihrer Standortentscheidung (Konsensbeschluss von 1996) durch Unterlassung manipuliert. Ein hilfloser Bretschneider konnte dafür, dass er die Verantwortung für die Unterlassung hatte, keine glaubwürdige und rechtlich vertretbare Erklärung abgeben. Es ging eben schon damals darum, eine öffentliche Diskussion um den Standort zu unterbinden.

Leyerle hat darauf hingewiesen, dass er im Bericht der Anhörungsbehörde ausdrücklich auf das Fehlen des gesamten Komplexes „Standortentscheidung“ hingedeutet hatte und die Planfeststellungsbehörde förmlich aufgefordert, in einem gesonderten Verfahren auch die Standortfrage zur Anhörung durch Betroffene zu bringen. Er konnte nicht plausibel erklären, warum die Planfeststellungsbehörde ihren eigenen Bescheid zum Inhalt des Antrages gegenüber der Flughafengesellschaft nicht durchgesetzt hat.

Ohne dem Ergebnis der Untersuchung des Ausschusses unangemessen vorgreifen zu wollen kann so zur Frage der Standortentscheidung festgestellt werden:

**Auch der 2 Jahre später nachgeholte Versuch, über eine Auslegung die Unterlassung „zu heilen“, mag formaljuristisch nicht angreifbar sein. An der Absicht, die Betroffenen und die Öffentlichkeit über die Standortproblematik zu täuschen, ändert dies nichts. Schon aus diesem Grund ist die Planfeststellungsbehörde, geleitet von Bretschneider, in der Position des Büttels der Gesellschafter und der Flughafengesellschaft. Sie hatte gegen Recht und Gesetz verstoßen, und Leyerle hat dies bestätigt.**

Peinlich wurde es dann auch, als Delius Bretschneider nach den Flugroutenfestlegungen im Antrag befragte. Von Bretschneider kam jetzt eine quälende Schwätzerei über Kommunikationsfehler, die bei der Vermittlung der Flugroutenfrage schon immer gemacht wurden. Unbeeindruckt wollte der Vorsitzende Delius nur immer wissen, warum denn auch im Bauantrag - zur Anhörung durch die Betroffenen - nur „Geradeausflugrouten“ beschrieben waren. Warum stand im Antrag nicht die Wahrheit, nach der, so wie es die Deutsche Flugsicherung (DFS) 1998 in Sitzungen einer speziellen Arbeitsgruppe des Verkehrsministeriums und in Beschreibung einer Grobplanung schriftlich dargelegt hatte, zumindest in Stoßzeiten des Flugbetriebs anders geflogen wird. Bretschneider verstieg sich hier in mehr als faule Ausreden. Zum Einen, so seine Einlassungen, seien dies ja nur Aussagen zu Grobplanungen gewesen. Zum Anderen würde ja nach den gesetzlichen Vorgaben die Flugroutenfestlegung von der DFS erst unmittelbar vor Inbetriebnahme des Flughafens vorgenommen. Darum sei die Regelung der Darstellung von Geradeausflügen mit der Konzentration der Flugbetriebs vertretbar gewesen.

Zu diesem Komplex wurde dann auch Leyerle befragt. Zunächst stellte er dar, dass er zur Flugroutendarstellung auch kritische Formulierungen gefunden habe. Auf Befragen des Vorsitzenden Delius zeigte er sich dann sehr überrascht über die Tatsache, dass es schon seit 1998 eine Grobplanung zu Flugrouten gab - auch schriftlich durch die DFS -, von der er durch das Ministerium, Bretschneider, nie

informiert wurde. Darum war es eben nicht möglich, den gesamten, auch regionalen, Umfang der kommenden Verlärmung mit 360 000 Flugbewegungen/Jahr festzustellen.

Ohne dem Ergebnis der Untersuchung des Ausschusses unangemessen vorgreifen zu wollen kann zur Problematik der Flugrouten festgestellt werden:

**Bewusst hat die Planfeststellungsbehörde durch Unterlassung der Flugroutendarstellung nach DFS-Vorgabe die Öffentlichkeit über die tatsächliche Größe des erwarteten Fluglärmgebietes getäuscht. Ihr war bekannt, dass es auch nicht im Sinne der Gesellschafter, vertreten durch Wowereit und Platzeck, war, dass frühzeitig bekannt wurde, was 2011 herauskam. Sicher ist, dass die Gesellschafter Befürchtungen hatten, dass ein frühzeitiges Bekanntwerden aller Regionen, die durch Fluglärm belastet werden, zum „Volksaufstand“ führen würden.**

Ein weiterer Gipfel der Schwafelei von Bretschneider waren sein Einlassungen und Ausreden zur Nachtflugregelung im zur Anhörung vorgelegten Antrag und im Planfeststellungsbeschluss. Ganz im Sinne von Wowereit und Platzeck hatte Bretschneider der Planungsgesellschaft bei der Formulierung des Bauantrages zum Nachtflug keine „Hilfestellung“ geleistet. Sicher wollte er, bzw. seine Behörde, nicht unangenehm auffallen, wenn er die Flughafengesellschaft frühzeitig darauf hingewiesen hätte, dass ein 24-Stundenflugbetrieb - wegen des Rechtes auf Nachruhe und zum Schutz der Gesundheit Zehntausender - keine Chance haben dürfte.

Leyerle beschrieb dann, dass auf der Anhörung auch die Probleme und Folgen des Nachtfluges eine große Rolle gespielt hätten. Er habe darum im Anhörungsbericht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Regelung für den Planfeststellungsbeschluss dem vorgetragenen Schutzbedürfnis Rechnung tragen müsse. Ihm jedenfalls sei klar gewesen, dass der Wille zur Fluglämbeschallung über 24 Stunden vor dem Bundesverwaltungsgericht keinen Bestand haben würde. Da sehe er sich im Urteil aus 2006 mit der festgestellten Rechtswidrigkeit bestätigt.

Ohne dem Ergebnis der Untersuchung des Ausschusses unangemessen vorgreifen zu wollen kann zur Problematik des Nachtflugs festgestellt werden:

**In Liebedienerei und vorauseilendem Gehorsam hat die Planfeststellungsbehörde auch in der Frage der Nachtflugproblematik die Interessen der Betroffenen - ihr Recht auf Gesundheitsschutz und Nachtruhe - die entsprechenden Hinweise der Anhörungsbehörde bewusst missachtet. Wieder spielten die Interessen von Wowereit und Platzeck die entscheidende Rolle für das Verhalten von Bretschneider, bzw. der Planfeststellungsbehörde.**

Wirklich unappetitlich wurde es dann, als der Vorsitzende Leyerle darauf ansprach, ob es zwischen ihm und seinem Ministerium einen Rechtsstreit gäbe. Das hat Leyerle bejaht. Zu diesem Teil der Befragung das entsprechende Zitat aus dem „Tagesspiegel“ vom 20.04.2013:

**...“Leyerle sagte aus, dass er damals von Bretschneider, damals Chef der Planfeststellungsbehörde, in einem Telefonat in Richtung eines Anhörungsergebnisses im Sinne des Ministeriums unter Druck gesetzt worden sei. „Ich habe das so verstanden.“ Er habe sich davon nicht beeinflussen lassen, gab Leyerle an. Er verwies auf für die Flughafengesellschaft und das Ministerium unbequemen Empfehlungen im Abschlussbericht der Anhörungen, etwa dem Votum für nötige Nachtflugeinschränkungen statt des geplanten 24-Stunden-Betriebes oder für eine bis dato fehlende Standortuntersuchung, die Alternativstandorte einschloss. Letztere wurde später nachgeholt, den 24-Stunden-Betrieb kippte erst das Bundesverwaltungsgericht. Für Leyerle aber, der unmittelbar danach zwar noch für seine Leitung der Anhörungen vom damaligen Minister Hartmut Meyer belobigt wurde, ist die Karriere im brandenburgischen Verkehrsministerium seitdem beendet. Er vermutet, dass er für seinen Vorgesetzten zu unabhängig war. Bretschneider habe ihm später als Staatssekretär in einem persönlichen Gespräch deutlich gemacht, sagte Leyerle aus, „dass ich nur weiterkommen kann, wenn es Gegenleistungen“ gebe. Er sei dazu aber nicht bereit gewesen. Bretschneider bestreitet diese Vorwürfe. „Das ist Quatsch“, sagte er dem Tagesspiegel. „Ich habe niemanden unter Druck gesetzt.“ Allerdings hat nach Tagesspiegel-Recherchen im vorigen Jahr bereits das Verwaltungsgericht in Frankfurt (Oder) geurteilt, dass Leyerle vom Infrastrukturministerium benachteiligt wurde – mit einer willkürlich gravierend zu schlechten Beurteilung, die Leyerles Chancen etwa bei Bewerbungen auf Positionen erschwerte. In der Verhandlung hatte der Richter sein Unverständnis geäußert, dass Leyerle, früher Dezernatsleiter, heute lediglich Referent in einer Landesbehörde, unausgelastet, aber hochdotiert bezahlt, nicht amtsangemessen beschäftigt wird. Leyerle wiederum hat das Land inzwischen auf Schadenersatz verklagt.“**

Ohne dem Ergebnis der Untersuchung des Ausschusses unangemessen vorgreifen zu wollen kann zur Problematik der inneren Verfassung des Infrastrukturministeriums und zum Umgang von Bretschneider mit qualifiziertem Personal festgestellt werden:

**Wenn, was wohl als sicher angenommen werden kann, auch nur Teile der Darstellung Leyerles stimmen, dann bleibt Platzeck keine andere Wahl, als Bretschneider unverzüglich von seinem Amt zu entbinden, klarer: ihn rauszuschmeißen. Tut er das nicht, dann deckt er Machenschaften, die sicher geeignet sind, um eine Mafiaorganisation zu führen, die aber mit Sicherheit nicht als Praxis der Personalführung in einer Behörde akzeptiert werden können.**

Noch einige Bemerkungen des Chronisten zur Befragung durch den Ausschuss an diesem Tage.

Seiner Aufgabe gerecht, Licht in das Dunkel eines Planfeststellungsverfahrens zu bringen, wurde uneingeschränkt der Vorsitzende, der Abgeordnete Delius. Unabhängig von mehr oder weniger intelligenten und mehr ausschweifenden als zielgerichteten Nachfragen einiger anderer Abgeordneter, fiel nur der CDU-Abgeordnete Evers auf. Er wollte von Leyerle wissen, ob sich die damaligen Bürgermeister Herbert Burmeister (Schulzendorf) und Ferdi Breidbach (Diedersdorf) auf der Anhörung angemessen verhalten hätten oder auffällig gewesen seien. Sicher war Leyerle von dieser „ausgefallenen“ Frage ebenso überrascht wie der anwesende Schreiber dieses Berichtes. Leyerle konnte da nur bestätigen, dass beide sich pflichtgemäß verhalten hätten. Aber, dieser Abgeordnete Evers, der es auch in seinen Fragen an Leyerle nur darauf anlegte, diesen als Person herabzuwürdigen, bewies da nur, wes Geistes Kind er ist. Mit Bretschneider (SPD) verfuhr er nicht in dieser Weise. Seine CDU kann sich darüber freuen, wie ihr Abgeordneter mit seinen Fragen, schlimmer noch mit seinen Kommentaren, einen Genossen stützte, der durch christliches Verhalten oder als anständiger Beamter in über einem Jahrzehnt nicht aufgefallen ist.

#### **Fazit:**

**Wer die Ergebnisse der Sitzungen des Flughafensonderausschusses des Landtags von Brandenburg zum Nachtflugantrag der Landtagsfraktion der CDU und des Flughafenuntersuchungsausschusses zur BER-Pleite des Berliner Abgeordnetenhauses erlebt hat oder bewertet, kann sich nur voll bestätigt**

sehen, wenn er zu dem Schluss kommt: Bau, Planung und Finanzierung mussten ein Pleiten-Pfusch- und Pannenprojekt werden. Sie sind, wie jetzt nicht mehr bestritten werden kann, das Ergebnis von Täuschungen und manipulierten und bewussten Fehlentscheidungen zum BER-Standort Schönefeld. Seit Beginn der 90er Jahre waren zur Durchsetzung von politischem Starrsinn Politiker am Werk, die wohl vor nichts zurückschrecken. Ihre Achtung vor den Gesundheitsgefahren ihres Tuns, vor dem privaten Eigentum, dem Schutzgut Natur und den Folgen eines Flugbetriebs zwischen den Siedlungsbändern der brandenburgischen Landkreise Teltow Fläming, Dahme Spree, den östlichen Bezirken und dem südlichen Berliner Stadtrand ist mit „null“ oder „ungenügend“ treffend bewertet. Die Rücksichtslosigkeit gegen das grundgesetzlich geschützte Schutzgut Mensch zugunsten nicht grundgesetzlich geschützter Interessen und raumplanerischer Dummheiten hat sie, wie nun auch dem Letzten klar sein müsste, für verantwortliche Aufgaben im Dienste der Bürger restlos disqualifiziert. Schlimmer noch: Die Ergebnisse und Folgen ihrer Rücksichtslosigkeit sind Missachtung von Verfassungsschutzrechten, unzweifelhafter Verpflichtung zu rechtlich einwandfreier Behördenführung und der Achtung vor dem Bürger und seinen Rechten. Das ausgerechnet die im BER-Sumpf steckenden Politiker auch noch vorgeben, gegen Verfassungsfeinde zu kämpfen, ist vor dem Hintergrund ihrer eigenen Schandtaten Hohn und Ablenkung von eigener Verkommenheit und eigenen oder geduldeten kriminellen Handlungen, die insbesondere die Brandenburger Politklasse unter Führung von Biedermann Platzeck und seinem politischen Brandstifter Bretschneider hinreichend an der Backe haben.

Es gilt auch wieder festzustellen, dass noch anständige Politiker, die wie gehabt im Falle des U-Ausschusses oder bei der Aufdeckung von Nachtflug- und Lärmschutzlügen auch noch erkennbar sind, den BER-Sumpf austrocknen. Dies geschieht schon aus Gründen der Wiedergutmachung gegenüber den von den Folgen verkommener Politik Betroffenen, in der Hoffnung, dem Spuk BER durch Neuplanung und Entwicklung eines Nachnutzungskonzeptes ein Ende zu bereiten. Bei einem „Weiter so“ wären nicht nur Betroffene geschädigt, sondern die Politik – in ihrem Ansehen in der Öffentlichkeit und mit allen Auswirkungen auf das Wahlverhalten der Menschen - wäre noch entscheidend mehr beschädigt, als sie es jetzt schon ist.

**Neue Aktion ( NA )**

**Ferdi Breidbach**

**(Ehrevors. des BVBB)**