

Nebelgranaten schnell geschossen

Was die Aussagen des BAF wert sind

NA bleibt dabei: Es gibt keine Flugrouten mehr für den Fall der Inbetriebnahme des BER - das Verfahren für die dann gültigen Flugrouten muss wieder aufgenommen werden. (31. Oktober 2013 KomKeineFlugmehr31101)

Niemand konnte damit rechnen, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) mit solch einer Geschwindigkeit (weniger als 24 Stunden) am 01.11.13 auf eine Veröffentlichung der „Neuen Aktion“ (NA) vom 31.10.13 zu einer Verfügung über gestrichene BER-Flugrouten (s. weiter unten) reagieren würde.

Ohne auf die Veröffentlichung von NA einzugehen, verfasste offensichtlich ein „Anonymus“ beim BAF diese Erklärung (im Anhang) mit der vielsagenden Überschrift: „Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg treten mit Eröffnung in Kraft“. Wo ist in dieser Überschrift der Sinn, und welche Information vermittelt sie? Wann sollten denn die Flugrouten für den Neubau des BER sonst in Kraft treten? Sicherlich wegen dieser Banalität und der dann folgenden Schreibung wollte beim BAF kein Verantwortlicher seinen Namen für diese „Stellungnahme“ hergeben. Peinlich!

Zur Sache: NA hatte am 30.10.13 auf dieser Webseite öffentlich gemacht, dass schon mit Datum vom 27. Juni 2013 die am 26.01.12 verfügte **Flugroutenregelung für den BER zurückgezogen** ist.

Wortreich und in Beantwortung von Aussagen, die NA gar nicht gemacht hat, werden Erklärungen abgegeben und die Historie der Flugroutenregelung geschildert. Weder im NA-Bericht noch in der Rückzugsverfügung war diese Historie gefragt. Der ganze Versuch des BAF mit der täuschenden Überschrift: „Flugrouten für den Flughafen

Berlin Brandenburg treten mit Eröffnung in Kraft“ liegt ausweislich der wortreichen Erklärungen im Text neben der Sache.

Gefragt ist die Wahrheit anstelle von Wortgeklingel und Vertuschungsversuchen

In der Kommentierung zur Rückzugsverfügung der ab 21.01.12 für den BER-Eröffnungsfall gültigen Flugrouten hat NA folgende konkrete Fragen aufgrund von Behauptungen bzw. der Nichtbeantwortung von Fakten der BAF/DFS (Deutsche Flugsicherung), die NA benannt hat:

Mit den im international gültigen Handbuch für gültige Flugrouten nun **zurückgezogenen** Flugrouten gibt es für den BER keine Flugrouten mehr, weil durch die im Handbuch zurückgezogenen Flugrouten auch der BER als Flughafen im internationalen Flughafensystem nicht mehr existiert. Wenn BAF/DFS dies bestreiten wollten, hätten sie dies mit ihrer Erklärung getan.

Alle Proteste und die Klagen am OVG Berlin, die nach dem Rückzug der BER-Flugrouten am 27. Juni 2013 stattfanden, richteten sich gegen Flugrouten, die nicht mehr existent waren. **Wir ergänzen hier mit der Frage: Warum haben BAF und DFS im Klageverfahren und in der Öffentlichkeit nicht darüber informiert, dass die Flugroutenregelung offiziell zurückgezogen war?** Wollen BAF/DFS nicht zur Kenntnis nehmen, dass es weder rechtlich noch faktisch möglich ist, gegen einen Klagegegenstand zu klagen, den es wegen Rückzugs nicht mehr gibt? Halten es BAF/DFS für sinnvoll und angemessen, dass Bürger/Bürgerinitiativen gegen Flugrouten protestieren, die sie für nicht mehr existent erklärt haben?

NA hat aufgrund der Tatsache der zurückgezogenen Flugrouten erklärt, dass nach Löschung der Flugrouten schon mit der Überschrift der Rückzugsbegründung: „Löschung der AIP*-Seiten des Flughafens Berlin Brandenburg“ ausgesagt wurde, dass im Falle einer „Irgendwann“-Inbetriebnahme ein neues Verfahren zur Festlegung der dann gültigen Flugrouten aufgenommen werden muss. Diese Aussage wird mit der Erklärung des BAF (31.10.13) nicht infrage gestellt. Wollen BAF/DFS dies bestreiten oder gar behaupten, dass die zurückgezogenen Flugrouten einfach so wieder in Kraft gesetzt werden?

Nach Erklärung des BAF wurden die zurückgezogenen Flugrouten auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt. Wonach denn sonst - so muss man fragen. Nur - und das ist ein weiterer Grund für ein neues Verfahren zur Festlegung gültiger Flugrouten: Mit dem Termin der BER-Inbetriebnahme verstoßen BAF/DSF gegen das Recht, wenn sie wiederum die Routenberechnungen nach Verkehrsaufkommen 2015 und nicht nach „Planfall“ im Planfeststellungsbeschluss, dem Jahr 2023, festlegen. Wollen BAF/DFS dies bestreiten?

NA hat den Hinweis gegeben, dass es nach den zurückgezogenen Flugrouten keine Flugroutenregelung mehr für die zwar fertiggestellte, aber noch nicht in Betrieb genommene Südbahn gibt. BAF/DFS sollen nun erklären, nach welchen Flugrouten von der Südbahn geflogen werden soll, wenn „Dödel“ Mehdorn seinen „Legoland-Flugbetrieb“ vom Nordpier aufnehmen will oder wegen notwendiger Ertüchtigung die Nordbahn geschlossen wird.

Was bedeutet die Aussage in der Rückzugsverfügung, zu der in der Erklärung auch nichts gesagt wird: „Die Verfahren für den Flughafen Berlin/Schönefeld bleiben bis zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg weiterhin gültig“? Wollen BAF/DFS mit dieser Aussage erklären, dass ein „Verfahren zur Regelung von Flugrouten“, das immer für alle Flughäfen und deren Routen gültig ist, auch für zurückgezogene Flugrouten gültig bleibt?

NA hat darauf aufmerksam gemacht, dass vor Inbetriebnahme (in der Regel 6 Monate vorher) für den dann in Funktion befindlichen Flughafen ein neues Verfahren zur Flugroutenfestlegung eingeleitet und abgeschlossen werden muss. Schon alleine die Tatsache der wiederum unumgänglichen Beteiligung der Fluglärnkommision belegt ein neues Verfahren. Wollen BAF/DFS bestreiten, dass sie in diesem Verfahren auch die Auflagen des OVG aus dem „Wannsee-Urteil“ (kein Überfliegen des Reaktors) regeln müssen, wenn sie (im Gegensatz zu ihrer Ankündigung) gegen das Urteil nicht in Revision gegangen sind? Wie sollen Konsequenzen auch aus der nicht haltbaren Route „Blankenfelde/Mahlow“ gezogen werden? Auch hier muss doch die Route nach Maßgabe des OVG Berlin neu festgelegt werden. Sollen die für den Inbetriebnahmefall festzulegenden Flugrouten ohne Anhörung der Fluglärnkommision festgelegt werden?

Zu all diesen Fragen und Ungereimtheiten gibt die BAF-Erklärung nichts her. Im Sinne des Anspruchs der Öffentlichkeit auf die notwendige „Qualität“ von Behördenauskunft und den Wahrheitsgehalt, der von solchen Auskünften erwartet werden kann, sollten BAF/DFS im Sinne ihrer Glaubwürdigkeit die von

NA aufgeworfenen Fragen und Ungereimtheiten unmissverständlich beantworten.

Solange dies nicht - mit Fakten belegt - geschehen ist, ist unzweifelhaft klar, was NA darlegt: BER-Flugrouten haben fertig!

Redaktion

Neue Aktion (NA)

*AIP - Aeronautical Information Publication