

Ein BVBB-Rohrkrepiere

Gehässigkeiten sind kein Beweis für Wahrheit und herausgehobene Kompetenz

Endlich, so werden Autor und Vorstand des BVBB geglaubt haben, habe man - nach Schweigen zu sicherlich 50 Veröffentlichungen der „Neuen Aktion“ (NA) - etwas gefunden, um sich abreagieren zu können. Irgendwer, der BVBB Vorstand, wollte auch mal eine Antwort auf die Peinlichkeit geben, dass dieser Vorstand seit über einem Jahr nicht mehr durch qualifizierte Informationen und Aktionen, weder in der Öffentlichkeit noch bei seiner schwindenden Mitgliederzahl, aufgefallen ist.

Nahezu als Triumph untertitelt der BVBB „Zu besserwisserischer Marktschreierei von selbsternannten Kompetenzträgern“ (www.bvbb-ev.de) einen Text zu zwei Veröffentlichungen (auf der Startseite www.ber-na.de: „Das heimliche Ende - BER jetzt ohne Flugrouten - Flugroutenhuber! Auf ein Neues?“ und „Nebelgranaten schnell geschossen - Was die Aussagen des BAF wert sind“), in denen sich NA mit den Folgen der im Luftfahrthandbuch mit Datum vom 27. Juni 2013 (AIC IFR 05) von der Deutschen Flugsicherung (DFS) zurückgezogenen Flugrouten für den Flugbetrieb des BER beschäftigt hat. (Im Wortlaut: „Die Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg ist bis auf weiteres verschoben worden. Aus diesem Grund werden die AIP-Seiten des Flughafens Berlin Brandenburg zum 27. Juni 2013 mit dem AIRAC AMDT 05/13 zurückgezogen und aus dem Luftfahrthandbuch (AIP) entfernt.“) Mit seiner wohl in gehässiger Absicht versuchten Zurechtweisung von NA hat der Autor/BVBB Vorstand zunächst zwei weitere eigene Schwächen öffentlich gemacht. Er kann nicht lesen, was NA geschrieben hat und/oder nicht verstehen, worüber NA die Öffentlichkeit informiert hat. Es sind keine Behauptungen, die der NA-Information zugrunde liegen, sondern ausnahmslos belegte Fakten.

Hingegen bedient sich der BVBB in seinem gescheiterten Versuch, NA etwas anzuhängen, angeblich „rechtlicher Bewertungen“, die ein Anonymus verfasst hat. Auch dieser Anonymus hat wohl nicht verstanden, welche Bedeutung das Zurückziehen von Flugrouten für den internationalen und nationalen Flugverkehr hat. Merke: Wer einen Anonymus als Zeugen aufruft, der hat etwas zu verbergen, der stellt sich für eine ernsthafte Kritik ins Abseits.

Ein Rohrkrepierer, aus Dummheit geboren

Man könnte es in Replik auf den BVBB-Rohrkrepierer bei diesen Hinweisen belassen: Unglaublich, unanständig, unsachlich und feige ist aber unbestreitbar jemand, der mit Veröffentlichungen anonymer Autoren den dummen Versuch unternimmt, andere in die Pfanne zu hauen. Zum billigen Jacob erniedrigt sich, wer in Überschriften von Textveröffentlichungen Behauptungen aufstellt, für die er keine Beweise erbringen kann. Sie verfolgen nur die Absicht, andere herabzuwürdigen.

Der BVBB-Vorstand und seine Methoden

Nicht in der Hoffnung, dass der BVBB versteht, was NA zum Problem der zurückgezogenen Flugrouten kommentiert hat, sondern als Hinweis auf die Methoden, mit denen der BVBB versucht, sein Manko an Sachwissen zu vertuschen, folgendes:

In Wiedergabe der von Anonymus verfassten „**rechtlichen Bewertung**“ darf man zunächst lesen, was auch für NA unstrittig ist. Anonymus schreibt dazu, dass „**Löschung**“ *der bis dahin gültigen Flugrouten für die Betriebsaufnahme des BER...* „*anscheinend eine ganz normale und nicht zu kritisierende Maßnahme*“ sei. **Der Anonymus war schon mit den angeführten Begriffen „Löschung“ und „anscheinend“ weit weg von der Präzision, die man von einem Juristen erwarten kann, der zu einem Rechtstatbestand eine „Bewertung“ vornimmt.**

Zunächst: Nirgendwo in seinen Veröffentlichungen hat NA in Frage gestellt, dass die Zurückziehung der rechtlich verbindlichen BER-Flugrouten normal ist. NA hält diese vorgenommene Zurückziehung der Flugrouten vor dem Hintergrund der auf Jahre nicht erkennbaren Inbetriebnahme des BER für richtig und zwangsläufig. Dies, weil die

zurückgezogenen Routen bekanntlich von einem Flugbetrieb ausgingen, den die DFS 2011 identifiziert hatte. Es reicht schon ein Blick in das von NA veröffentlichte Gutachten von INTRAPLAN (Kommentar vom 25.08.2013 unter <http://www.ber-na.de/Kommentare/styled-3/styled-23/index.html>), um zu erkennen, dass es für die Aufnahme eines Flugbetriebs für die Jahre nach 2016 schon alleine wegen des Wachstums der prognostizierten Flugbewegungen auch andere Voraussetzungen für Flugrouten gibt, die dann den reibungslosen Flugbetrieb sicherstellen müssen.

Ganz dick, weil ganz unjuristisch, ist aber die Aussage von Anonymus, nach der die „**Löschung**“ der Flugrouten das Rechtsproblem sei. Tatsächlich ist die von der DFS vorgenommene Zurückziehung mit der Konsequenz der Löschung das Problem. Allerdings ist die vorgenommene Löschung nicht „**anscheinend eine ganz normale**“... „**Maßnahme**“, sondern die Löschung ist zwingende Folge der zurückgezogenen Flugrouten. Zum besseren Verständnis: Die Löschung erfolgte, **weil** die Flugrouten zurückgezogen wurden. Zurückziehen ist die rechtlich entscheidende Bedeutung, nicht die Löschung.

Der BVBB-Rechtsgelehrte „Anonymus“ benutzt völlig neben der Sache den unbestimmten Rechtsbegriff „**anscheinend**“, um dem BVBB ein Alibi für seine Interpretation der sachlichen Aussagen von NA zu den Folgen der zurückgezogenen Flugrouten zu liefern. Dabei denken weder er noch der BVBB daran, dass kein vernünftiger Mandant einem Anwalt Vertretungsvollmacht erteilt, der den strittigen Tatbestand nur „**anscheinend**“ kennt oder beurteilt. **Da darf man von einem Juristen, der etwas auf sich hält, mehr erwarten als anscheinende Kenntnisse.**

Anonymus bezieht sich dann in seiner Bewertung auf die Unerheblichkeit der zurückgezogenen Flugrouten für „**das Revisionsverfahren**“. Was damit gemeint ist, ist unklar. Angekündigt war - darauf hat NA hingewiesen - ein Revisionsverfahren, eingeleitet durch das Bundesaufsichtsamt für Flugwesen (BAF) gegen die Wannsee-Entscheidung des OVG Berlin. Nach Kenntnis ist aber bisher das BAF nicht in die Revision gegangen. Ob das BAF auf Revision verzichtet hat, weil es befürchten musste, dass das Revisionsgericht die Frage gestellt hätte, ob das BAF nun eine andere Regelung zu solchen Flugrouten haben wolle, die nicht mehr existent sind, ist zumindest nicht ausgeschlossen. Also, was Anonymus mit seinem Hinweis sicherstellen wollte, ist nicht erklärt.

Fazit

Im Gegensatz zu den Unterstellungen des BVBB, nach denen NA mit seiner Aussage, dass es mit dem „Rückzug“ der Flugrouten aus dem Luftfahrthandbuch für den Fall der Inbetriebnahme keine Flugrouten mehr gibt, eine „besserwisserische“ Aussage getroffen hat, bleibt NA dabei:

Für die internationale Luftfahrt gibt es wegen des Rückzugs keinen BER und keine Flugrouten mehr. Die einst im Amtsblatt verkündeten Flugrouten als Grundlage für den Pflichteintrag ins Luftfahrthandbuch sind Makulatur.

Falls der BER irgendwann eröffnet wird, muss das Verfahren zur Festlegung der Flugrouten vor dem Hintergrund geänderter Voraussetzungen neu eingeleitet werden. (Nur zur Aufklärung wissender BVBB-Autoren: Die DFS muss nach Abstimmung mit dem Bundesumweltamt und der Fluglärnkommision dem BAF dann die Flugroutenentwürfe vorlegen, die das BAF daraufhin genehmigt, im Amtsblatt veröffentlicht und die dann für den Eintrag im Luftfahrthandbuch kommuniziert werden. Erst nach Eintrag kann nach Maßgabe der genehmigten Flugrouten der Flugbetrieb aufgenommen werden. Erst nach Eintrag haben die Luftfahrtsgesellschaften, die BER anfliegen, diese genehmigten Flugrouten in die Bordcomputer der Flugzeuge, die BER dann anfliegen sollen, einzugeben.

Falls „Dödel“ Mehdorn auch für seine „Legoland-Inbetriebnahme“ den Flugverkehr über „gewisse Abschnitte“ der Südbahn abwickelt, muss es hierfür Flugrouten geben.

Betroffene haben dann wiederum die Möglichkeit, gegen die „neuen“, gegen alle Flugrouten per Klage rechtlich vorzugehen, die vom BAF genehmigt wurden.

NA bleibt darum dabei, dass es kein Recht gibt, gegen Flugrouten zu klagen, die wegen Nichtgenehmigung oder Nichtveröffentlichung im Luftfahrthandbuch eben kein Klagegegenstand, auch nicht existent sind. Gegen nicht existente Rechtsverordnungen - eine solche ist Voraussetzung für gültige Flugrouten - kann nicht geklagt werden.

NA bleibt darum dabei, dass die Flugrouten für den BER nach dem noch neu festzusetzenden Zeitpunkt der BER-Inbetriebnahme in einem neuen Verfahren festgelegt werden müssen. Welche Rolle in diesem Verfahren die Flugrouten spielen,

die am 27. Juni 2013 von der DFS zurück gezogen wurden, das steht in den Sternen. Nur zu anzunehmen, wie der BVBB wohl insistieren will, dass die zurückgezogenen Flugrouten als Flugroutenvorrat dann 1 zu 1 wieder rechtskräftig werden, ist Glaube und sonst nichts.

Darum, und auch dabei bleibt NA, wird es eine neue Diskussion und weitere rechtliche Auseinandersetzungen um die Flugrouten geben, die für den Inbetriebnahme-Termin auch in den Luftfahrthandbüchern eingetragen werden müssen.

Wir bieten dem BVBB die Möglichkeit, zu widerlegen, was NA kommentiert hat, oder die dämlichen Behauptungen von „besserwisserischer Marktschreierei“ und „selbsternannten Kompetenzträgern“ mit Fakten zu belegen. Immerhin hat er so die Chance, zu beweisen, welche Kompetenz und Sachlichkeit er für sich beanspruchen kann, wenn er glaubt, es wirklich besser zu wissen.

Redaktion
Neue Aktion (NA)