

## **An den Leiter der „Gemeinsamen Luftfahrtbehörde“ (LuBB)**

### **- Offener Brief -**

Sehr geehrter Herr Diekmann,

aus aktuellem Anlass komme ich auf unseren Schriftwechsel, beginnend mit dem 09.03 2016, zurück.

Erinnern will ich zunächst an Ihre rechtliche Kernaussage zu meiner Frage nach der Notwendigkeit eines Planergänzungsantrags für ein Terminal „T2“, insbesondere jedoch für das inzwischen im Bau befindliche Terminal „D2“ als Kapazitätserweiterung des Terminals SXF. Die Abfertigungskapazität dieses im Bau befindlichen Terminals entspricht offensichtlich der Abfertigungskapazität des Flughafens Köln-Bonn. Dramatisch für diese Kapazitätserweiterung ist die direkte Nähe zu Wohngebäuden (unter 300 m), dem Zentrum der Gemeinde Schönefeld. Der Abstand zu den hier angesiedelten Wohngebäuden beträgt Luftlinie 300 m bis 500 m. Auf die zusätzlichen Flugbetriebsflächen für SXF/Terminal D2, erforderliche zusätzlich Verkehrsflächen vor dem Terminal, bedingt durch absehbare Inanspruchnahme von Flächen für das Regierungsterminal, will ich nur mit dem Hinweis eingehen, dass auch sie Gegenstand einer Planergänzung sein müssen.

Eine rechtlich geforderte Planergänzung, mit öffentlicher Beteiligung wurde unterlassen, dafür aber eine Baugenehmigung für D2 erteilt, die ohne Planergänzung ein Schwarzbau ist.

Ich gehe davon aus, dass Sie sich zur Durch- und Umsetzung der Erweiterung von SXF durch den Neubau Terminal D2 weiter auf die fiktive Planfeststellung nach „Alt Recht“ aus Luftverkehrsgesetz (§ 71 ff LuftVG) berufen. Desweiteren kann ich feststellen, dass Sie aus Abschnitt C. II. Nr. 7.3.6. der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses Rechte konstruieren, die einen uneingeschränkten Weiterbetrieb SXF nach Inbetriebnahme BER möglich machen. Fakt ist allerdings, dass der Planfeststellungsbeschluss, auch in C.II. Nr. 7.3.6., mit keiner Zeile auf einen Weiterbetrieb oder Bestand und Ausbaurecht des SXF eingeht. Der Planfeststellungsbeschluss, hier wiederhole ich mich gerne, und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (2006) gehen in Tenor und Formulierungen immer nur vom „Single Airport“ BER und nicht von 4 Terminals (BER, T2, SFX, D2) aus.

Wenn Sie im kommenden Rechtsstreit (gegen den Schwarzbau D2) begründen müssen, welche Folgen ihre „Fiktionszuordnung“ Weiterbetrieb und Ausbau SXF für das Flugregime hat, wird dies den „Fiktionsunsinn“ als solchen beweisen. Ihre Berufung auf die Rechtsgrundlage §71 LuftVG wäre dann auch Rechtsgrundlage z. B. für die Frage: Was gilt am SFX für eine Nachtflugregelung, der Bestand des 24 Stundenbetriebs oder urplötzlich die Regelung nach Entscheidung im Urteil des

## Bundesverwaltungsgerichtes auf Einschränkung des Flugbetriebs ab 6:00 Uhr und bis 0:00 Uhr am BER?

Die Beantwortung auch dieser Frage ist von hohem öffentlichem Interesse.

Mit meinem Auskunftsbegehren beziehe ich mich auf Auskunftspflicht gegenüber über Medien. (Presseausweis "Bayrischer Journalistenverband" Nr.3-1104323)  
Für eine zeitnahe Antwort bedanke ich mich im Voraus.

Mit freundlichen

Ferdi Breidbach

15831 Diedersdorf, Am Steinberg 24E

Anhang:

Im Sinne von Klarheit und Erinnerung hier die präzise Beschreibung des Planfeststellungsbeschlusses (Ziffern 7.3.6.1 und 7.3.6.2)

Zitat:

*..." Die gegenwärtig im Nordteil des Flughafens bestehenden Abfertigungsanlagen und Funktionsgebäude werden auch nach dem Ausbau weiter entsprechend ihrer gegenwärtigen Zweckbestimmung für spezielle Aufgaben wie nachfolgend beschrieben genutzt, so dass ein Rückbau nicht erforderlich ist. 7.3.6.1 Regierungsflüge/Protokollteil Im Bereich des bestehenden Terminals werden die vorhandenen Anlagen für protokollarische Zeremonien zum Empfang von Staatsgästen und der Abfertigung der damit verbundenen Flugbewegungen genutzt. Dabei sind Flächen für alle land- und luftseitigen Anlagen unter Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsanforderungen vorgesehen. Die baulichen Anlagen befinden sich im nord-östlichen Bereich des Flughafens auf dem derzeit vorhandenen Vorfeld 3. Das alte Terminalgebäude wird entsprechend den Anforderungen umgestaltet. Hier ist des Weiteren die mögliche Unterbringung der Flugbereitschaft der Landespolizei und weiterer Sicherheitskräfte vorgesehen. Die sich derzeit in Betrieb befindlichen Fluggastbrücken behalten ihre Funktion nach einer Modernisierung bei. Neben den reinen Flugbetriebsanlagen sind Vorrichtungen für das Protokoll (Fundamente für Fahnenmaste, Übertragungsmöglichkeiten, Sicherheitsvorkehrungen, besondere Zugangs- und Abschirmmöglichkeiten) je nach anzuwendendem Konzept in das Vorfeld zu integrieren. 7.3.6.2"....*