

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 76 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Landesregierung Brandenburg

Herrn Ministerpräsident Dr. Dietmar Woidke

- p e r s ö n l i c h -

Heinrich-Heine-Straße 107

1 4 4 7 3 P o t s d a m

Selbständiger Konstrukteur (1953-73), Bauleitplaner (1994)
Ing. für entwicklungsbegleitende Standardis./ Normung (1973-91)
Verantwortl. Co-Autor zweier Studien zur Substitution von Metall
durch Plastik in der gesamten Volkswirtschaft (1969-70, FuE-Planung,
Verteidigungs-Planung, Kosten-Nutzen-Analyse)
Autor wiss. Arbeiten zur Wirtschaftsprüfung (1990),
Minimierung der Risiken internationaler Finanzmärkte (1997) und
Wirtschafts- und Arbeitsmarktabstimmung mit steuer- und finanz-
politischen Mitteln in EU und Deutschland (2003-2004)
Altd.-Dozent für Mathematik, Physik und techn. Fächer (1957-64)
Beauftragter des Landesverwaltungsamtes Cottbus für Lehr- und Vortragstätigkeit
zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen (1994);
DMB-Rechtsbeauftragter und Bearbeiter jurist. Grundstofffragen (1990-96)

Mein Schreiben vom 5. Mai 2014

Eichwalde, den 11. Juni 2014

Az.: Ia + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen s. Betreff

I L A 2 0 1 4;

meine Forderung auf Zurückziehung der Genehmigung

in der vorliegenden Form;

Stellungnahme zum Antwortschreiben der Gemeinsamen Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg vom 4. Juni 2014 (erhalten 6. Juni 2014)

i. Vbdg. mit der vorzeitigen Inbetriebnahme der BER-Südbahn ohne jeglichen Schallschutz

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

trotzdem zwischen Landesregierung, Landtag und BER-Aufsichtsrat Übereinstimmung bestand, Herrn Mehdorn die Inbetriebnahme der BER-Südbahn vor erfolgter Realisierung von Lärmschutz für Anlieger zu verwehren, erfolgte eine Genehmigung der ILA 2014 trotz dargelegter medizinischer Bedenken gegen genehmigte Lärmpegel und sekundlichem Lärmanstieg.

Angesichts der Verhöhnung der betroffenen Bürger durch Herrn Mehdorn in seinem Haus-Blättle, im BERaktuell-Editorial Juni 2014, "Liebe Nachbarn", sah ich mich veranlaßt, zu dem vorgen. Antwortschreiben (vgl. Betreff) Stellung zu nehmen (Anl.), zumal es nicht auch nur eine einzige problembezogene Aussage zu möglichen Lärmfolgeschäden enthält, sondern diesbezüglich nur Banalitäten.

Eine Presse-Erklärung vom 1. Juni 2014 zum vorgen. Editorial erfolgte ebenfalls (Anl.), da die ILA-Genehmigung i. Vbdg. mit der Südbahn-Inbetriebnahme als Testfall gewertet wurde.

Darüber hinaus sehe ich die Verunglimpfung der Nachtfluggegner durch die in diesem Zusammenhang von Herrn Mehdorn angeführte Aussage "gerade mal etwas mehr als vier Prozent der Brandenburger" hätten sich dafür ausgesprochen, zu welcher gelte, "eine lautstarke Minderheit ist dafür, daß man dagegen ist", weil es ja um den BER einen Lärmschutz geben werde, der "weltweit ohne Beispiel" sei, als auch politisch sehr fragwürdig bezüglich der Akzeptanz der demokratischen Parteien an, denn deren Mitgliederzahlen bewegen sich m.E. in einem vergleichbaren Prozentbereich. "weltweit ohne Beispiel" trifft allerdings für das BER-Projekt als Ganzes zu!

Herr Mehdorn scheint diesbezüglich die Statistik so zu nutzen, wie es Gerd Bosbach, Prof. für Statistik und Empirische Wirtschafts- und Sozialforschung, Politikern unterstellt haben soll:

"Politiker benutzen die Statistik wie ein Betrunkener den Laternenpfahl; nicht um die Sache zu beleuchten, sondern um sich daran festzuhalten" 1)

Wegen konstatierbarer mehrfacher Verletzung von EU-Recht möchte ich Ihnen, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, unabhängig davon, was Sie über die Problematik denken, einen zitierten Ausspruch Ihrer ehemaligen Amtskollegin, Heide Simonis, ebenfalls SPD-Genossin, dringend zur Berücksichtigung empfehlen:

"Geltendes EU-Recht mag man manchmal für verrückt, ja geradezu für bescheuert halten, doch es ist einzuhalten!" 2)

Bei den sich daraus ergebenden möglichen politischen Folgen analog dem EuroHawk-Projekt gestatte ich mir, Sie bezüglich der finanziellen Sinnfälligkeit eines Abbruches auch des BER-Projektes auf ein diesbezügliches Werk von Frank Welskop aufmerksam zu machen 3), um Sie bezüglich der Richtigkeit einer solchen Entscheidung zu bestärken.

Mit freundlichen Grüßen


Dr.G.Briese, EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

A n l a g e n v e r z e i c h n i s

- Anl.1: Schreiben der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg vom 4.Juni 2014
- Anl.2: Antwortschreiben zu Anl.1 vom 10.Juni 2014
- Anl.3: BERaktuell-Editorial Juni 2014
- Anl.4: Presse-Erklärung vom 1.Juni 2014:
Unsachlich, demagogisch, verletzend - eben "mehdornige Unlogik" -
Bemerkungen zum BERaktuell-Editorial Juni 2014, "Liebe Nachbarn"
- Anl.5: Dietrich von Schall: Die Wahrheit des Flughafenkritikers - Frank Welskop hat ein Buch über den BER geschrieben und mit seinen Thesen oft Recht behalten,
MAZ 31.05./01.06.2014 S.5

Fußnotenverzeichnis

- 1) S.Sammüller und E.Ehrlich: Die Wahrheit über Politiker ...,
(c) 2013 design cat GmbH, genehmigte Lizenzausgabe EDITION XXL GmbH, S.12
- 2) ebenda, S.74
- 3) vgl. Anl.5



Gemeinsame
Obere Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Mittelstraße 9 • 12529 Schönefeld



Herrn
Dr. Günter Briese
Stubenrauchstr. 71
15732 Eichwalde

Bearb.: Herr Lammers
Gesch.-Z.: 42-5 03 02 / ILA 2014
Telefon: (03342) 4266 4200
Fax: (03342) 4266 7612
Internet: www.LBV.Brandenburg.de
E-Mail: Gerhard.Lammers@LBV.Brandenburg.de
Kein Zugang für elektronische Dokumente

Schönefeld, 04.06.2014

ILA 2014; Forderung auf Zurückziehung der Genehmigung in der vorliegenden Form

Ihr Schreiben vom 5. Mai 2014

Sehr geehrter Herr Dr. Briese,

Ihr Schreiben vom 5. Mai 2014 an den Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg zum Thema ILA 2014 ist mir zuständigkeithalber mit der Bitte um Beantwortung zugeleitet worden.

Da die ILA 2014 nunmehr beendet ist, gehe ich kurz auf allgemeine Fragen zur ILA-Genehmigung ein:

Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg ist auf der Grundlage der „Verordnung zur Bestimmung der zuständigen Behörden auf den Gebieten der Luftfahrt und der Luftsicherheit im Land Brandenburg (Luftfahrt- und Luftsicherheitszuständigkeitsverordnung- LuFaLuSiZV) vom 02. Juli 1994 (GVBl.II/94, [Nr. 45], S.610), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19. Juli 2013 (GVBl.II/13, [Nr. 60])“ u. a. zuständig für die Erteilung der ILA-Genehmigung.

Auch im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens gab es eine breite Beteiligung von für Spezialaufgaben zuständigen Behörden und Institutionen. Die Themen Lärm- und Naturschutz sowie Sicherheit waren dabei zentrale Punkte. Wie in den Jahren zuvor flossen diese sehr bedeutenden Punkte, auch unter genauer Berücksichtigung von Rechtsprechung und medizinischen Gutachten, in den Abwägungsprozeß ein. Eine 100%ige Lärmvermeidung war dabei nicht möglich, aber auch nicht erforderlich. Die unweigerlich bei (Groß-) Veranstaltungen entstehenden Lärmpegel sind bis zu einer bestimmten Grenze vertretbar und hinzunehmen. Diese Grenze wurde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ausgelotet und während der Veranstaltung über diverse - fixe als auch mobile - Lärmmessstellen sehr genau überwacht. Aufgrund dieser kontinuierlichen

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg • Außenstelle Schönefeld des LBV • Mittelstraße 9 • 12529 Schönefeld
Tel.: 03342 4266-4001 • Fax: 03342 4266-7612
Öffentliche Verkehrsmittel: S-Bahnlinie S 9 oder Regionalexpress RE 7 oder Regionalbahn RB 14 bis Bhf. Flughafen Berlin-Schönefeld

Landesamt für Bauen und Verkehr • Lindenallee 51 • 15366 Hoppegarten • Tel.: 03342 4266-0 • Fax: 03342 4266-7601

Bankverbindung: Landeshauptkasse Potsdam • Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba) • BLZ: 300 500 00 • Konto-Nr.: 7 110 401 515
IBAN: DE02 3005 0000 7110 4015 15 • BIC-Swift: WELADEDXXX

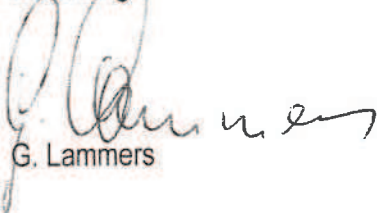
Überwachung wurde das Vorführprogramm angepasst. Zum Schutze der Bevölkerung (sowohl Nachbarn als auch Zuschauer) wurde damit alles Erforderliche getan.

Wie bei (fast) allen Großprojekten (Veranstaltungen und Bauvorhaben) gibt es Befürworter und Gegner. Hier hat der Entscheider einen Kompromiss unter Beachtung des Rechts und der Interessen beider Seiten zu finden. Hiernach wurde auch die ILA-Genehmigung erteilt.

Abschließend darf ich höflich um Ihr Verständnis bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Lammers', written over the printed name.

G. Lammers

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 76 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM,

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Herrn G. Lammers

Mittelstraße 9

12529 Schönefeld

Eichwalde, den 10. Juni 2014

Ihr Schreiben vom 4. Juni 2014 (erhalten: 6. Juni 2014)

Ihr Zeichen 42-5 03 02 / ILA 2014
i. A. von Ministerpräsident Dr. Woidke

Mein Schreiben vom 5. Mai 2014 an den Ministerpräsidenten

IL A 2 0 1 4;

meine Forderung auf Zurückziehung der
Genehmigung in der vorliegenden Form;
Rückäußerung zu Ihrem vorgehen. Schreiben

Sehr geehrter Herr Lammers,

hiermit bestätige ich den Erhalt Ihres Schreibens mit Ihrer
höflichen Bitte um Verständnis.

Trotzdem mein Schreiben präventiven Inhaltes lange vor Beginn
der ILA und unmittelbar nach Bekanntgabe des genehmigten Maxi-
malpegels sowie dessen sekundlichem Anstieg erfolgte und in
deren Kritik meinerseits u. a. mit Hinweis auf verbindliches
übergearbeitetes EU-Recht mit Bezug auf EU-weit als Mindestfor-
derung gültige ICAO-Vorschriften dezidiert erfolgte sowie fer-
ner unter Beifügung u. a. aktueller Erkenntnisse zur Lärmwir-
kungsforschung gemäß der 1. Mai-Ausgabe der Apotheken-Umschau
und ferner mit Bezug auf eine Verfügung der Bundesregierung
zur "Mindest-Überflughöhe über Grund" - und erst recht über
dichtbesiedeltes Gebiet - und damit sowohl die Unrechtmäßig-
keit der Genehmigung als auch die Unverträglichkeit der geneh-
migten Lärmparameter eindeutig bewiesen wurden, erfolgten we-
der eine "Zurückziehung der Genehmigung in der vorliegenden
Form" vor Beginn der ILA noch ein Eingehen Ihrerseits weit
nach der ILA auf irgendeines der genannten Argumente.
Vielmehr wurde Ihrerseits nur "kurz auf allgemeine Fragen
zur ILA-Genehmigung" eingegangen, da ja "die ILA nunmehr be-
endet ist", wobei dezidiert nur die Zuständigkeitsfrage be-
handelt wurde, während alle andren Fragen unübertrefflich
vage behandelt wurden.

- 1969-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftsthemen
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß,
Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,
Fachschule für Schwemmaschinenbau und
Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektronik-Technologie,
Humboldt-Universität zu Berlin, Sekt. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promovierung als Externer
mit Untersuchungen zur Systematisierbarkeit
von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von
heuristischen, Simulations- und algorithmischen
Programmen;
- 1972, 1974 Fichtpreisträger und Humboldtpreisträger
der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik
und technische Fächer
- 1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer
Grundsatzfragen im DEUTSCHEN METEERBUND (DMB)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen
Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des
Landessozialamtes Cottbus
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur
1973-91 Ingenieur für entwicklungsbegleitende
Standardisierung/Normung
Bauleitplaner
- 1994
- um 1960 Veröffentlichung "Zun Thema Preßstofftoleranzen"
mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter
Maßabweichungen für Typen, Sorten und Örgen
für Duroplast-Fornstoffteile, PLASTIE UND KAUSCHUK
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus zum
Austauschbau Plastikverarbeitung
(Verhinderung der Einführung des sowjetischen
Ost-Toleranz- und Passungssystems zugunsten
der Einführung des internationalen
ISA/ISO-Toleranz- und Passungssystems
- 1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plast
in der Volkswirtschaft i. A. des ASW Berlin
(Teil I: Ermittlung erforderlicher Aufgaben
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,
Teil II: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan,
Kosten-Nutzen-Analyse)
mit den Co-Autoren
Dr. Wilfried Scheaf, Zentrallaboratorium für
Plastverarbeitung Leipzig und
Dipl.-Phys. Dieter von Straußitz, TU Dresden
- 1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz
(statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz
(worst-Case-Methode) für Maßketten zur Erzielung
von Fertigungskostenminimierung durch größere
Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Plastformungsprozesses
von Duroplastfontellen aus Abmaß-Hinfi-geits-
Verteilungen, Eröffnungsvortrag der Sektion
Plastverarbeitungstechnik einer der Internationalen
Fachtagungen PLASTPREIS der Kammer der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Fünfjahresplanes
der Sowjetunion im Rahmen des Promotionsverfahrens,
Humboldt-Universität zu Berlin
- 1980 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus
(Verhinderung der Einführung der sowjetischen
Zuverlässigkeitsmethoden in der Meß-, Steuer- und
Regelungstechnik)
- 1980 Dissertationskurzfassung in PEINERZEITUNG
29(1980) H.4 S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
mit ökonomischen Skizzen über NEUES FORUM an
Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer
(Spekulations-Dämpfung) und eines neuen
Bretton-Woods-Abkommens (feste Wechselkurse)
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages
zur Bewältigung von Globalisierungsproblemen
noch vor der EURO-Einführung
- 2003-04 Vorschläge zur Einführung des Bruttozonalproduktes
(BRP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den
Beitritt zur EURO-Zone an die Bundesregierung und
an die Landesregierung Brandenburg
- 2008-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen
für die Bewältigung der Welt-Finanz- und -Wirtschafts-
Krise sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen
- 1994-2014 Kritischer Begleiter des Entwurfsprozesses
Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)
durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge,
Vorschläge, Assessments und Presse-Informationen
und -Beiträgen im Rahmen der EICHWALDER BI FÜR
FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND
NACHTFLUGVERBOT in der Bürger-Initiative
NOTWEHR Anlieger BER
in enger Zusammenarbeit mit der
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM
(vgl. <http://berlin-brandenburg-21.de>
sowie www.eichwalde.com und www.brbb-ev.de)

Das gilt auch für die Auslotung der "entstehenden Lärmpegel" bezüglich deren Grenze "im Rahmen des Genehmigungsverfahrens", bezüglich derer mit keinem Wort auf meine Beanstandung eingegangen wurde, daß diese anhand der Lärmschädigung von Meerschweinchen anstelle Bürgern erfolgte, augenscheinlich, um die ILA mit solchen Lärmpegeln überhaupt genehmigen zu können, deren Schädlichkeit aber von einem betroffenen Bürger Schwälzendorfs bezugnehmend auf die ILA 2012 bezeugt wurde, dessen Pressebeitrag hierzu aber genau so wenig erschien, wie meine Kurzmittelung, daß bezüglich der ILA-Genehmigung Herr Ministerpräsident Dr. Woidke angeschrieben wurde.

Es ist mir unbekannt, wann Ihnen mein Schreiben zur Beantwortung übergeben wurde, da Sie jedoch der darin enthaltenen fachlichen Argumentation ganz offensichtlich kein einziges Gegenargument entgegensetzen konnten, dürfen Sie versichert sein, daß bezüglich der Beantwortung meines Schreibens erst lange nach der ILA Ihre höfliche Bitte um Verständnis mein volles Verständnis findet - was hätten Sie auch anderes machen sollen?

Da bisher alle dezidierten Zusendungen von Gruppierungen der BER-Projekt-Kritiker an Exekutive und Legislative von Bund und Ländern bisher wirkungslos blieben und auch die Ergebnisse des Volksentscheides sowie Stellungnahmen betroffener Kreise und Gemeinden nicht umgesetzt wurden, hat mich Ihr Schreiben nicht sonderlich erstaunt.

Sicherlich ist es derartigen Verfahrensweisen zuzuschreiben, daß sich immer mehr Gemeinden, Verbände und Bürger mit ihren Anliegen an Gerichte bzw. Institutionen der EU wenden und damit schon Erfolge erzielt wurden und sicherlich auch weiterhin erzielt werden dürften.

Aufgrund der konstatierbaren Karriere für relevante Verfahrensmängel des BER-Projektes Verantwortlicher sowie der angeblichen Benachteiligung dabei als nicht genügend willig oder kreativ Beurteilter (gem. Presseinformationen u.a. Herr Leyerle von der Anhörungsbehörde 2001) wurde inzwischen als gesellschaftliche Krankheitsursache dieser so vielfältigen Ereignisse gleicher Zielrichtung eine politökonomisch initiierte Ignorantäsie bzw. Subalternämie definiert, was ich hierzu noch abschließend bemerken möchte.

Der Ausgangspunkt hierfür war schließlich eine politische Entscheidung von Ex-Bundesverkehrsminister Wißmann zum Ergebnis des Raumordnungsverfahrens von 1994 für einen falschen Standort, gem. Ausführungen des ehemaligen Deutsche-Bank-Berlin-Managers und Ex-Vizepräsidenten der DDR-Staatsbank Edgar Moch in einem Vortrag vor dem Seniorenseminar der TH Wildau mit der Ablehnung der Fusionierung Brandenburgs mit Berlin gem. Entscheid der Brandenburger Bürger begründet, welcher seitens Brandenburger Institutionen danach ohne Rücksicht auf Verluste bisher geradezu blindlings umgesetzt wurde, obwohl dem entgegenstehende Fakten nun längst den Verantwortlichen benannt und öffentlich gemacht wurden.

Um nicht dadurch zusätzlich auch noch persönlich zu erkranken, werden aber viele potentiell Betroffene, da bin ich mir sicher, trotz allen in ihren Berührungen nicht nachlassen, und zumindest in Eichwalde waren ja m.E. bei der ILA 2014 schon geringere Lärmpegel als bei einem Testflug der ILA 2012 konstatierbar (die genauen Meßergebnisse im Allgemeinen muß ich hierzu allerdings erst noch betrachten) - eine erste Wirkung dieser örtlich-regionalen Proteste? Daß allerdings auch noch die vorgeschriebene Mindestflughöhe für militärische Flugobjekte von 300 m gem. zitierter Anweisung der Bundesregierung (vgl. mein Schreiben!) über Waltersdorf einhaltbar war, glaube ich keinesfalls.

Zu der von Ihnen gen. "breiten Beteiligung von für Spezialaufgaben zuständigen Behörden und Institutionen" möchte ich bezüglich der Ihrerseits angeführten Thematik "Sicherheit" noch bemerken, daß nun nicht nur Schreiben mit ILA-Bezug, wie mir bisher bekannt, nur mit LBV-Briefkopf, stattdessen mit gemeinsamem Briefkopf von LBV und Ihrer Dienststelle erfolgen, sondern daß ich nun aus vergleichbaren Gründen ebenfalls einen erweiterten Briefkopf nutze, um meine Positionierung auf der Basis unseres freiheitlich-demokratisch-rechtsstaatlichen Grundgesetzes noch offensichtlicher als bisher darzulegen.

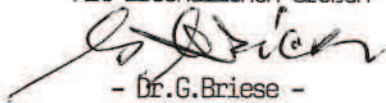
Somit ist nun auch ersichtlich, daß ich mich nicht erst jetzt für die Anwendung internationaler Vorschriften einsetze, sondern dies auch bereits vor Jahrzehnten mit Hilfe wissenschaftlicher Ausarbeitungen in der DDR praktizierte - allerdings war dort mein Beitrag zur Einführung des ISA/ISO-Systems in der plastverarbeitenden Industrie für Toleranzen und Passungen der letzte Beitrag in der letzten Ausgabe der "FACHLICHEN MITTEILUNGEN für den Industriezweig Plastikverarbeitung", welcher noch erschien - danach bestand für diese Zeitschrift "kein Bedarf" mehr, sie wurde eingestellt.

Da jedoch die Bearbeitung von ILA-Problemen offensichtlich auch nach deren Beendigung weitergeht, hoffe ich gleichzeitig, Ihnen mit meinen Hinweisen bezüglich kommender ILA genehmigung zu dienen zu haben.

Ferner möchte ich mit diesem Bezug diesem Schreiben auch noch einige Anlagen beifügen, welche einige Äußerungen von Flughafenchef Mehdorn zum Schallschutz, zur BER-Teileröffnung, BER-Südbahn-Inbetriebnahme, dem sogenannten "Demokratie-Aufpreis" und der dagegen gerichteten "Protestkultur" sowie die BER-Verantwortungsverlagerung betreffen, weil ich die widerrechtliche ILA-Genehmigung als damit in Verbindung stehende "Vorstufe zur Beobachtung der Bürgerreaktionen" sehe.

Unabhängig davon bleibt jedoch der Ministerpräsident des Landes Brandenburg wegen der Lage des BER derjenige, welchem letztendlich die Hauptverantwortung damit geradezu zwangsläufig zufällt.

Mit freundlichen Grüßen



- Dr. G. Briese -

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

ANLAGENVERZEICHNIS

- PRESSE-ERKLÄRUNG VOM 1. JUNI 2014, "UNSACHLICH, DEMAGOGISCH, VERLETZEND - EBEN 'MEHDORNI-GE UNLOGIK'- Bemerkungen zum BERaktuell-Editorial Juni 2014, 'Liebe Nachbarn'"
- Presse-Erklärung vom 1. März 2014, "BER-Verantwortungs-Verlagerung und erwartbare Folgen - Bemerkungen zum MAZ-Beitrag vom 28. Februar 2014, 'Wir betreiben einen Flughafen, wir sind keine Schallexperten' - "
- Presse-Infamiation vom 28. Juni 2013, "Gegen Mehdorn'sche Begriffsverwirrung - ein satirisch-skurriler Begriffs-Gegenentwurf nebst Gegenrechnung mit ernstem Hintergrund - zu 'Flughafenchef Mehdorn wirbt für 'Demokratie-Aufpreis'- Bürgerbeteiligung müsse künftig besser einkalkuliert werden / Kritik von Unternehmen und Initiativen'. MAZ 25. Juni 2013 S.6"
- MAZ-Beitrag von Dietrich von Schell vom 31.05./01.06.2014 S.5, "Die Wahrheit des Flughafenkritikers - Frank Welskop hat ein Buch über den BER geschrieben und mit seinen Thesen oft Recht behalten"
- Beitrag vom 24. Juni 2013, "Unangemessene Berichterstattung - zu 'Verbände warnen: Protestkultur bremst märkische Wirtschaft aus' und 'Immer wieder wirbeln seltene Arten die Pläne von Investoren und Bauherren durcheinander' sowie 'Mehdorn konkretisiert Pläne für Flughafen-Teileröffnung', MAZ 24. Juni 2013 S.1, 3 und 6 -"

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktionsgemeinschaft,
c./o. Stubenrauchstraß 71, 15732 Eichwalde,
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 1. Juni 2014
Az.: Io + EG

PRESSE-ERKLÄRUNG

Unsachlich, demagogisch, verletzend - eben "mehdornige Unlogik"
- Bemerkungen zum BERaktuell-Editorial Juni 2014, "Liebe Nachbarn!" -

Angesichts immer neuer Horrormeldungen der Presse zum BER-Projekt sieht sich Herr Mehdorn als Flughafenchef in seinem Hausblättle veranlaßt, mit ILA-Bezug für all die vielen Verzögerungen und Probleme das Image der Luftverkehrsbranche aufzupolieren und auf die Suche nach Ersatz-Schuldigen zu gehen - das Wasser steht ihm wohl schon bis zum Hals?

So führte er ins Feld, daß die Anzahl der ILA-Besucher die Anzahl der ganzjährigen demonstrierenden "Flughafengegner" ja weit übersteige, die Anzahl der Volksbegehrens-Unterstützer nur 4% der Bevölkerung darstelle und deshalb die Gemeinwesens-Interessen, womit er natürlich die der Flugverkehrsbranche meint, ja viel schwerer wögen als solche "Einzelinteressen".

Das ist vergleichbar damit, wenn jemand die Anzahl der Besucher der Kieler Woche mit der Anzahl der Greenpeace-Aktivisten, die gegen Altöl-Verklappung ins Meer protestieren, aufwäge und man ihnen deshalb "Einzelinteressen-Vertretung" und "Feindschaft gegen die Schiffsverkehrsbranche" vorwürfe - dabei geht es doch in jedem Falle nur um die Einhaltung von Umweltauflagen, beim BER sogar dazu noch um die Achtung von Grundgesetz und Menschenrechten in Übereinstimmung mit verbindlichen EU-Vorschriften!

Zu kompliziert? Man kann es auch so darstellen, daß es auch jede sparsame schwäbische Hausfrau versteht:

Folgt man Herrn Mehdorns Logik, dann ist eine Hausfrau, die beim Markthändler dagegen protestiert, daß er ihr faulige Äpfel statt Marken-Birnen andrehte, eine Gegnerin der freien Marktwirtschaft!

Und wenn Herr Mehdorn ausführt, "Rund um den BER wird es einen Lärmschutz geben, der weltweit ohne Beispiel ist" und die BER-Gegner dann beschimpft mit dem Satz "Eine lautstarke Minderheit ist trotzdem dafür, daß man dagegen ist!", dann möge daran erinnert sein, daß nun flughafenseitig schon der dritte Lärmschutz-Bemessungsansatz konstatierbar ist, Gerichtsurteilen folgend, bei manchen Bürgern deshalb schon das zweite mal die Fenster ausgewechselt werden, aber der aktuelle Maßstab in Flughafennähe noch immer um 13 dB(A) geringer ist, als international und in der EU vorgeschrieben, also irgendwann dann noch einmal umgebaut werden müßte, und daß trotz des 2013 von der EU genehmigten 1.200.000.000-€-Zuschusses für Schallschutzmaßnahmen bis jetzt noch kein einziger Bürger selbst den "flughafenaktuellen Lärmschutz" erhielt! Wo blieb das Geld denn da bloß???

Herr Mehdorn stellt sich mit seinen Ausführungen nicht nur gegen Bürgerinitiativen, welche rechtskonforme Vorgehensweisen mit Hinweis auch auf Dokumente des Umweltbundesamtes, des 115. Deutschen Ärztetages, des lärmschutzbezogenen Ärzteblattes von Rheinland-Pfalz März 2013 sowie gemäß verbindlichen Maßstäben der EU nach ICAO-Richtlinien als "Mindestforderungen" vorschreiben, sondern damit gegen rechtsstaatliche Prinzipien ganz allgemein, denn er will ja statt im Ausnahmefall mit 30% des Grundstücks-Verkehrswertes auch noch eine Unzahl von Bürgern mit nur 15% des Verkehrswertes statt gebotenen Lärmschützes "entschädigen"! Er argumentiert u.a. deshalb unsachlich, demagogisch und die "Lieben Nachbarn" verletzend, eine Art Denkweise, welche man wohl nur mit "mehdorniger Unlogik" beschreiben kann. Wie lange läßt man ihn noch so gewähren?



Dr. G. Briese, EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com

Mobil: 0173 / 644 76 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM,

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Herrn G. Lammers

Mittelstraße 9

12529 Schönefeld

Eichwalde, den 10. Juni 2014

Ihr Schreiben vom 4. Juni 2014 (erhalten: 6. Juni 2014)

Ihr Zeichen 42-5 03 02 / ILA 2014

i.A. von Ministerpräsident Dr. Woidke

Mein Schreiben vom 5. Mai 2014 an den Ministerpräsidenten

ILA 2014;

meine Forderung auf Zurückziehung der
Genehmigung in der vorliegenden Form;
Rückäußerung zu Ihrem vorgehen. Schreiben

Sehr geehrter Herr Lammers,

hiermit bestätige ich den Erhalt Ihres Schreibens mit Ihrer
höflichen Bitte um Verständnis.

Trotzdem mein Schreiben präventiven Inhaltes lange vor Beginn
der ILA und unmittelbar nach Bekanntgabe des genehmigten Maxi-
malpegels sowie dessen sekundlichem Anstieg erfolgte und in
deren Kritik meinerseits u.a. mit Hinweis auf verbindliches
übergeordnetes EU-Recht mit Bezug auf EU-weit als Mindestfor-
derung gültige ICAO-Vorschriften dezidiert erfolgte sowie fer-
ner unter Beifügung u.a. aktueller Erkenntnisse zur Lärmwir-
kungsforschung gemäß der 1. Mai-Ausgabe der Apotheken-Umschau
und ferner mit Bezug auf eine Verfügung der Bundesregierung
zur "Mindest-Überflughöhe über Grund" - und erst recht über
dichtbesiedeltes Gebiet - und damit sowohl die Unrechtmäßig-
keit der Genehmigung als auch die Unverträglichkeit der geneh-
migten Lärmparameter eindeutig bewiesen wurden, erfolgten we-
der eine "Zurückziehung der Genehmigung in der vorliegenden
Form" vor Beginn der ILA noch ein Eingehen Ihrerseits weit
nach der ILA auf irgendeines der genannten Argumente.
Vielmehr wurde Ihrerseits nur "kurz auf allgemeine Fragen
zur ILA-Genehmigung" eingegangen, da ja "die ILA nunmehr be-
endet ist", wobei dezidiert nur die Zuständigkeitsfrage be-
handelt wurde, während alle andren Fragen unübertrefflich
vage behandelt wurden.

- 1969-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftslehren
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß,
Elektro-Appl.-Arb.-Beruf Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,
Rechschule für Schweißmaschinenbau und
Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektronik-Technologie,
Humboldt-Universität zu Berlin, Sekt. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promovierung als Externer
mit Untersuchungen zur Systematisierbarkeit
von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von
mathematischen, Simulations- und algorithmischen
Programmen
- 1972, 1974 Fichtpreisträger und Humboldtpreisträger
der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik
und technische Fächer
- 1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer
Grundsatzfragen im DEUTSCHEN RECHTSGEBUND (DRG)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen
Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des
Landessozialrates Cottbus
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur
1973-91 Ingenieur für entwicklungsleitende
Standardisierung/Normung
1994 Bauleitplaner
- um 1960 Veröffentlichung "Zum Thema Präzisionsfertigung"
mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter
Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen
für Duroplast-Formstoffteile, PLASTIE UND KAUSTICKE
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus zu
Austauschbau-Plastverarbeitung
(Verhinderung der Einführung des sowjetischen
Ost-Toleranz- und Passungssystems zugunsten
der Einführung des internationalen
ISA/ISO-Toleranz- und Passungssystems)
- 1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plast
in der Volkswirtschaft i.A. des ASW Berlin
(Teil: Ermittlung erforderlicher Aufgaben
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,
Teil 2: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan,
Kosten-Nutzen-Analyse)
mit den Co-Autoren
Dr. Wilfried Scheuf, Zentrallaboratorium für
Plastverarbeitung Leipzig und
Dipl.-Phys. Dieter von Straußnitz, TU Dresden
- 1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz
(statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz
(worst-Case-Methode) für Maßketten zur Erzielung
von Fertigungskostenminimierung durch größere
Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Plastformungsprozesses
von Duroplastfontellen aus Abmaß-Baueigenschaften-
Verteilungen, Eröffnungsvortrag der Sektion
Plastverarbeitungstechnik einer der Internationalen
Fachtagungen PLASTIKRISIS der Kammer der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Fünfjahresplanes
der Sowjetunion im Rahmen des Promotionsverfahrens,
Humboldt-Universität zu Berlin
- 1980 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus
(Verhinderung der Einführung der sowjetischen
Zuverlässigkeitsmethoden in der Maß-, Steuer- und
Regelungstechnik)
- 1980 Dissertationsskizzenfassung in FEINERTECHNIK
29(1980) H.4 S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
mit ökonomischen Stimuli über NEUES FORUM an
Zentralen Bundes Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer
(Spekulations-Abämpfung) und eines neuen
Breton-Woods-Abkommens (Festes Wechselkurs)
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages
zur Bewältigung von Globalisierungsproblemen
noch vor der EURO-Einführung
- 2003-04 Vorschläge zur Einführung des Bruttoerzeugnis
(BEP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den
Beitritt zur EURO-Zone an die Bundesregierung und
an die Landesregierung Brandenburg
- 2008-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen
für die Bewältigung der Welt-Finanz- und -Wirtschafts-
Krisen sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen
- 1994-2014 Kritischer Begleiter des Entwurfsprozesses
Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)
durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge,
Vorschläge, Ausarbeitungen und Presse-Informationen
und -Erklärungen im Rahmen der EICHWALDER BE FÜR
FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND
NACHTFLUGVERBOT in der Bürger-Initiative
NOTWEHR Anlieger BER
in enger Zusammenarbeit mit der
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM
(vgl. <http://ber.ln-brandenburg-21.de>
sowie www.eichwalde.com und www.brb-er.de)

Das gilt auch für die Auslotung der "entstehenden Lärmpegel" bezüglich deren Grenze "im Rahmen des Genehmigungsverfahrens", bezüglich derer mit keinem Wort auf meine Beanstandung eingegangen wurde, daß diese anhand der Lärmschädigung von Meerschweinchen anstelle Bürgern erfolgte, augenscheinlich, um die ILA mit solchen Lärmpegeln überhaupt genehmigen zu können, deren Schädlichkeit aber von einem betroffenen Bürger Schwelzendorfs bezugnehmend auf die ILA 2012 bezeugt wurde, dessen Pressebeitrag hierzu aber genau so wenig erschien, wie meine Kurzmitteilung, daß bezüglich der ILA-Genehmigung Herr Ministerpräsident Dr. Woidke angeschrieben wurde.

Es ist mir unbekannt, wann Ihnen mein Schreiben zur Beantwortung übergeben wurde, da Sie jedoch der darin enthaltenen fachlichen Argumentation ganz offensichtlich kein einziges Gegenargument entgegensetzen konnten, dürfen Sie versichert sein, daß bezüglich der Beantwortung meines Schreibens erst lange nach der ILA Ihre höfliche Bitte um Verständnis mein volles Verständnis findet - was hätten Sie auch anderes machen sollen?

Da bisher alle dezidierten Zusendungen von Gruppierungen der BER-Projekt-Kritiker an Exekutive und Legislative von Bund und Ländern bisher wirkungslos blieben und auch die Ergebnisse des Volksentscheides sowie Stellungnahmen betroffener Kreise und Gemeinden nicht umgesetzt wurden, hat mich Ihr Schreiben nicht sonderlich erstaunt.

Sicherlich ist es derartigen Verfahrensweisen zuzuschreiben, daß sich immer mehr Gemeinden, Verbände und Bürger mit ihren Anliegen an Gerichte bzw. Institutionen der EU wenden und damit schon Erfolge erzielt wurden und sicherlich auch weiterhin erzielt werden dürften.

Aufgrund der konstatierbaren Karriere für relevante Verfahrensmängel des BER-Projektes Verantwortlicher sowie der angeblichen Benachteiligung dabei als nicht genügend willig oder kreativ Beurteilter (gem. Presseinformationen u.a. Herr Leyerle von der Anhörungsbehörde 2001) wurde inzwischen als gesellschaftliche Krankheitsursache dieser so vielfältigen Ereignisse gleicher Zielrichtung eine politökonomisch initiierte Ignorantäsie bzw. Subalternämie definiert, was ich hierzu noch abschließend bemerken möchte.

Der Ausgangspunkt hierfür war schließlich eine politische Entscheidung von Ex-Bundesverkehrsminister Wißmann zum Ergebnis des Raumordnungsverfahrens von 1994 für einen falschen Standort, gem. Ausführungen des ehemaligen Deutsche-Bank-Berlin-Managers und Ex-Vizepräsidenten der DDR-Staatsbank Edgar Moch in einem Vortrag vor dem Seniorenseminar der TH Wildau mit der Ablehnung der Fusionierung Brandenburgs mit Berlin gem. Entscheid der Brandenburger Bürger begründet, welcher seitens Brandenburger Institutionen danach ohne Rücksicht auf Verluste bisher geradezu blindlings umgesetzt wurde, obwohl dem entgegenstehende Fakten nun längst den Verantwortlichen benannt und öffentlich gemacht wurden.

Um nicht dadurch zusätzlich auch noch persönlich zu erkranken, werden aber viele potentiell Betroffene, da bin ich mir sicher, trotz allem in ihren Bemühungen nicht nachlassen, und zumindest in Eichwalde waren ja m.E. bei der ILA 2014 schon geringere Lärmpegel als bei einem Testflug der ILA 2012 konstatierbar (die genauen Meßergebnisse im Allgemeinen muß ich hierzu allerdings erst noch betrachten) - eine erste Wirkung dieser örtlich-regionalen Proteste? Daß allerdings auch noch die vorgeschriebene Mindestflughöhe für militärische Flugobjekte von 300 m gem. zitierter Anweisung der Bundesregierung (vgl. mein Schreiben!) über Waltersdorf einhaltbar war, glaube ich keinesfalls.

Zu der von Ihnen gen. "breiten Beteiligung von für Spezialaufgaben zuständigen Behörden und Institutionen" möchte ich bezüglich der Ihrerseits angeführten Thematik "Sicherheit" noch bemerken, daß nun nicht nur Schreiben mit ILA-Bezug, wie mir bisher bekannt, nur mit LBV-Briefkopf, stattdessen mit gemeinsamem Briefkopf von LBV und Ihrer Dienststelle erfolgen, sondern daß ich nun aus vergleichbaren Gründen ebenfalls einen erweiterten Briefkopf nutze, um meine Positionierung auf der Basis unseres freiheitlich-demokratisch-rechtsstaatlichen Grundgesetzes noch offensichtlicher als bisher darzulegen.

Somit ist nun auch ersichtlich, daß ich mich nicht erst jetzt für die Anwendung internationaler Vorschriften einsetze, sondern dies auch bereits vor Jahrzehnten mit Hilfe wissenschaftlicher Ausarbeitungen in der DDR praktizierte - allerdings war dort mein Beitrag zur Einführung des ISA/ISO-Systems in der plastverarbeitenden Industrie für Toleranzen und Passungen der letzte Beitrag in der letzten Ausgabe der "FACHLICHEN MITTEILUNGEN für den Industriezweig Plastikverarbeitung", welcher noch erschien - danach bestand für diese Zeitschrift "kein Bedarf" mehr, sie wurde eingestellt.

Da jedoch die Bearbeitung von ILA-Problemen offensichtlich auch nach deren Beendigung weitergeht, hoffe ich gleichzeitig, Ihnen mit meinen Hinweisen bezüglich kommender ILA genehmigungsdienlich zu haben.

Ferner möchte ich mit diesem Bezug diesem Schreiben auch noch einige Anlagen beifügen, welche einige Äußerungen von Flughafenchef Mehdorn zum Schallschutz, zur BER-Teileröffnung, BER-Südbahn-Inbetriebnahme, dem sogenannten "Demokratie-Aufpreis" und der dagegen gerichteten "Protestkultur" sowie die BER-Verantwortungsverlagerung betreffen, weil ich die widerrechtliche ILA-Genehmigung als damit in Verbindung stehende "Vorstufe zur Beobachtung der Bürgerreaktionen" sehe.

Unabhängig davon bleibt jedoch der Ministerpräsident des Landes Brandenburg wegen der Lage des BER derjenige, welchem letztendlich die Hauptverantwortung damit geradezu zwangsläufig zufällt.

Mit freundlichen Grüßen



- Dr. G. Briese -

EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

ANLAGENVERZEICHNIS

- PRESSE-ERKLÄRUNG VOM 1. JUNI 2014, "UNSACHLICH, DEMAGOGISCH, VERLETZEND - EBEN 'MEHDORNI-GE UNLOGIK'- Bemerkungen zum BER aktuell-Editorial Juni 2014, 'Liebe Nachbarn'"
- Presse-Erklärung vom 1. März 2014, "BER-Verantwortungs-Verlagerung und erwartbare Folgen - Bemerkungen zum MAZ-Beitrag vom 28. Februar 2014, 'Wir betreiben einen Flughafen, wir sind keine Schallexperten' - "
- Presse-Infomation vom 28. Juni 2013, "Gegen Mehdorn'sche Begriffsverwirrung - ein satirisch-scurriler Begriffs-Gegenentwurf nebst Gegenrechnung mit ernstem Hintergrund - zu 'Flughafenchef Mehdorn wirbt für 'Demokratie-Aufpreis'- Bürgerbeteiligung müsse künftig besser einkalkuliert werden / Kritik von Unternehmen und Initiativen'. MAZ 25. Juni 2013 S.6"
- MAZ-Beitrag von Dietrich von Schell vom 31.05./01.06.2014 S.5, "Die Wahrheit des Flughafenkritikers - Frank Welskop hat ein Buch über den BER geschrieben und mit seinen Thesen oft Recht behalten"
- Beitrag vom 24. Juni 2013, "Unangemessene Berichterstattung - zu 'Verbände warnen: Protestkultur bremst märkische Wirtschaft aus' und 'Immer wieder wirbeln seltene Arten die Pläne von Investoren und Bauherren durcheinander' sowie 'Mehdorn konkretisiert Pläne für Flughafen-Teileröffnung', MAZ 24. Juni 2013 S.1, 3 und 6 -"

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktionsgemeinschaft,
c./o. StubenrauchstraÙ 71, 15732 Eichwalde,
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 1. Juni 2014
Az.: Io + EG

PRESSE-ERKLÄRUNG

Unsachlich, demagogisch, verletzend - eben "mehdornige Uhlögit"
- Bemerkungen zum BERaktuell-Editorial Juni 2014, "Liebe Nachbarn!" -

Angesichts immer neuer Horrormeldungen der Presse zum BER-Projekt sieht sich Herr Mehdorn als Flughafenchef in seinem Hausblättle veranlaßt, mit ILA-Bezug für all die vielen Verzögerungen und Probleme das Image der Luftverkehrsbranche aufzupolieren und auf die Suche nach Ersatz-Schuldigen zu gehen - das Wasser steht ihm wohl schon bis zum Hals?

So führte er ins Feld, daß die Anzahl der ILA-Besucher die Anzahl der ganzjährigen demonstrierenden "Flughafengegner" ja weit übersteige, die Anzahl der Volksbegehrens-Unterstützer nur 4% der Bevölkerung darstelle und deshalb die Gemeinwesens-Interessen, womit er natürlich die der Flugverkehrsbranche meint, ja viel schwerer wögen als solche "Einzelinteressen".

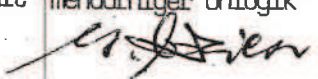
Das ist vergleichbar damit, wenn jemand die Anzahl der Besucher der Kieler Woche mit der Anzahl der Greenpeace-Aktivisten, die gegen Altöl-Verklappung ins Meer protestieren, aufwöge und man ihnen deshalb "Einzelinteressen-Vertretung" und "Feindschaft gegen die Schiffsverkehrsbranche" vorwürfe - dabei geht es doch in jedem Falle nur um die Einhaltung von Umwelterfordernissen, beim BER sogar dazu noch um die Achtung von Grundgesetz und Menschenrechten in Übereinstimmung mit verbindlichen EU-Vorschriften!

Zu kompliziert? Man kann es auch so darstellen, daß es auch jede sparsame schwäbische Hausfrau versteht:

Folgt man Herrn Mehdorns Logik, dann ist eine Hausfrau, die beim Markthändler dagegen protestiert, daß er ihr faulige Äpfel statt Marken-Birnen andrehte, eine Gegnerin der freien Marktwirtschaft!

Und wenn Herr Mehdorn ausführt, "Rund um den BER wird es einen Lärmschutz geben, der weltweit ohne Beispiel ist." und die BER-Gegner dann beschimpft mit dem Satz "Eine lautstarke Minderheit ist trotzdem dafür, daß man dagegen ist!", dann möge daran erinnert sein, daß nun flughafenseitig schon der dritte Lärmschutz-Bemessungsansatz konstatierbar ist, Gerichtsurteilen folgend, bei manchen Bürgern deshalb schon das zweite mal die Fenster ausgewechselt werden, aber der aktuelle Maßstab in Flughafennähe noch immer um 13 dB(A) geringer ist, als international und in der EU vorgeschrieben, also irgendwann dann noch einmal umgebaut werden müßte, und daß trotz des 2013 von der EU genehmigten 1.200.000.000-€-Zuschusses für Schallschutzmaßnahmen bis jetzt noch kein einziger Bürger selbst den "flughafenaktuellen Lärmschutz" erhielt! Wo blieb das Geld denn da bloß???

Herr Mehdorn stellt sich mit seinen Ausführungen nicht nur gegen Bürgerinitiativen, welche rechtskonforme Vorgehensweisen mit Hinweis auch auf Dokumente des Umweltbundesamtes, des 115. Deutschen Ärztetages, des lärmschutzbezogenen Ärzteblattes von Rheinland-Pfalz März 2013 sowie gemäß verbindlichen Maßstäben der EU nach ICAO-Richtlinien als "Mindestforderungen" vorschreiben, sondern damit gegen rechtsstaatliche Prinzipien ganz allgemein, denn er will ja statt im Ausnahmefall mit 30% des Grundstücks-Verkehrswertes auch noch eine Unzahl von Bürgern mit nur 15% des Verkehrswertes statt gebotenen Lärmschützes "entschädigen"! Er argumentiert u.a. deshalb unsachlich, demagogisch und die "Lieben Nachbarn" verletzend, eine Art Denkweise, welche man wohl nur mit "mehdorniger Uhlögit" beschreiben kann. Wie lange läßt man ihn noch so gewähren?



Dr. G. Briese, EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der
Bürger-Initiative NOIWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

in enger Zusammenarbeit mit der Schulzendorfer Interessengemeinschaft gegen Fluglärm

.....

Eichwalde, am 1. März 2014

Az.: Io + EG

P R E S S E - E R K L Ä R U N G

BER-Verantwortungs-Verlagerung und erwartbare Folgen

- Bemerkungen zum MAZ-Beitrag vom 28. Februar 2014,

"Wir betreiben einen Flughafen, wir sind keine Schallexperten" -

Ist Herrn Mehdorns De-facto-Ausspruch zum Schallschutz, "Mein Name ist Hase, ich weiß von nichts", als Begründung für Terminverschiebungen mit dem Zeigen auf andre Verantwortliche überzeugend?

Keineswegs! Herr Mehdorn hat sich zwar die Aufgabe gestellt, den BER mal zu betreiben - aber noch ist ja gar kein BER zu betreiben, dies ist beim BER-Projekt bisher noch nicht einmal absehbar! Und ein Projekt verlangt schließlich die Bearbeitung aller damit zusammenhängenden Teilkomplexe - und zu denen zählt der BER-Schallschutz allemal! Nur "Flughafenbetreiber" allein reicht da nicht - dazu wurde Herr Mehdorn nicht angeheuert! Will er nur Verantwortung verlagern?

Die aktuellen BER-Vorgänge erinnern mich an den Projekt-Ablauf-Spott zu DDR-Zeiten mit folgenden

- Phasen:
- Phase 1: Begeisterung,
 - Phase 2: Ernüchterung,
 - Phase 3: Aufteilung der Verantwortung,
 - Phase 4: Suche nach den Schuldigen,
 - Phase 5: Bestrafung der Unschuldigen,
 - Phase 6: Auszeichnung der Nichtbeteiligten.

Meine Einschätzung: Beim BER-Projekt befinden wir uns in den Phasen 3 bis 5:

- Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH lehnte die Berechnung von BER-Schallschutzzonenkarten als nicht möglich ab - wie war das nur zum Planfeststellungsbeschluß möglich???
- Aber das Landesumweltamt Brandenburg legte dann doch aktuell solche vor!
- Die Landesregierung Brandenburg verlagerte die BER-Problematik wegen der Luftverkehrszuständigkeit auf die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg - und diese forderte nun vom Flughafen die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften zum Schallschutz mit Schreiben vom 21. Februar 2014.
- Die Flughafengesellschaft antwortete **noch am gleichen Tage** mit konkreter und zusätzlich angebotener Terminverschiebung - so unbekannt konnten dann ja wohl die Schallschutzprobleme dort doch nicht gewesen sein ???
- An die Staatskanzlei von örtlich-regionalen BER-Projekt-Kritikern herangetragene Rechtsprobleme i. Vbdg. mit der Verletzung übergeordneter EU-Rechts wegen der Nichtbeantwortung solcher Fragen durch die Flughafengesellschaft seit Jahren und Monaten wurde vom Staatssekretariat, Flughafen-Koordination, welcher Herr Staatssekretär Bretschneider vorsteht, mit dem Abbruch des Schriftverkehrs mit Hinweis auf die Zuständigkeit des Flughafens bedacht.

Die Flughafengesellschaft "nur Betreiber"? Die Landesregierung nur "Genehmigungs- und Überwachungsbehörde"? Leyerle, Amann und seine Nachfolgerin ausgetobt, weil nicht willig genug oder zu realistisch denkend und dies auch noch dazu unmißverständlich artikulierend?


Herrn Mehdorns Ausspruch "...wir sind keine Schallschutzexperten und keine Lüftungsexperten" hat nach einem halben Jahrzehnt des Wirkens, ohne auch nur ein einziges Gebäude mit ausreichendem Schallschutz versehen zu können, und noch mehr Jahre ohne ein funktionierendes Be- und Rauchtentlüftungssystem für das Flughafenterminal vorzeigen zu können zwar keinerlei technischen Erkenntniswert - wohl aber läßt die außergewöhnliche Tätigkeitsauffassung von Herrn Mehdorn erstaunen. Die Antwort darauf aus Brandenburg läßt aufhorchen, sei es Ministerpräsident Dr. Woïdkes Aussage "...Rahmenbedingungen sind nicht erst gestern aus der Brandenburger Erde gewachsen", oder gar die Aussage von Staatssekretär Bretschneider, der Flughafen müsse die rechtlichen Vorgaben eins zu eins einhalten, andernfalls drohten "einstweilige Verfügungen" das Projekt zu gefährden - mit Hinweis auf Auflagen schon aus dem Jahre 2009 und jüngste richterliche Entscheidungen.

Wenn auch definitiv ausdrücklich zunächst "nur" das überwiegend nächtliche Lüftungs- und Lüfterproblem und die Tagschutzregelung zum Schallschutz angesprochen wurden, so läßt doch der Verweis auf "höchstrichterliche Entscheidungen" auch an das Urteil des Europäischen Gerichtshofes denken, welcher EU-Richtlinien zu in allen EU-Staaten unmittelbar geltendem Recht erklärte und wonach ICAO-Richtlinien in der EU schon seit 2002, bestätigt 2008, als "Mindestforderungen" gelten - also auch für den Planfeststellungsbeschluß von 2004 und den Ergänzungsbeschluß hierzu zum Lärmschutz von 2009! Hiergegen aber wurde beim BER-Projekt gleich drei mal verstoßen - und dies wurde bürgerinitiativseitig dezidiert an Flughafen, Landesregierung und Landtag herangetragen und auf das "Platzen" des EuroHawk-Projektes wegen Verletzung von nur einer ICAO-Richtlinie verwiesen.

Durch die Einhaltung des OVerwG-Urteiles zur verbindlichen 55dB(A)-Tages-Spitzenlärmpegel-Grenze innerhalb von Räumen werden nun endlich statt ca. 170 Mio. EURO die ursprünglich mindestens einzuplanenden ca. 730 Mio. EURO fällig, durch die angewiesene Anwendung des Lüftungskonzeptes nach DIN 1946-6 erhöhen sich nach Einschätzung von Christine Dorn die Kosten für den Schallschutz nun schon auf ca. 1 Mrd. EURO! Wenn jedoch rechtskonform der gem. Anhang 16 zum Chicago-Abkommen für den Flughafen-Nahbereich gültige Schallschutz unter Zugrundelegung des Lärmstöörpegels in EPNdB statt des Spitzenlärmpegels in dB(A) berücksichtigt wird, dürften die Schallschutzkosten weiter geradezu explodieren, so daß die Möglichkeit der BER-Finanzierung noch viel fragwürdiger werden dürfte! Dies und dazu die Verletzung des Überflugverbotes über "sensible Einrichtungen" in geringer Höhe sowie die Verletzung des Ausrichtungsverbotes für Start- und Landebahnen neuer und wesentlich erweiterter Flughäfen auf besiedeltes Gebiet dürfte bei Herantragen an die EU das endgültige "Aus" für das BER-Projekt bedeuten! Deshalb die aktuellen "Klimzüge"? - dann hilft nämlich auch die kürzliche EU-Flughafen-Förderrichtlinien-Änderung nicht mehr, welche rückwirkend die letzte 1,2-Mrd.-EURO-Finanzspritze aus Steuergeldern noch mal legalisiert!

Wer zieht deshalb endlich wann die "Reißleine", um wenigstens zukünftige Steuermittelverschwendungen zu bremsen? Denn wegen der schweren und lauten Flugzeuge, die z.B. das Schulzendorfer Zentrum in geringer Höhe überfliegen sollen, geht der "BER-Nahbereich" bis in ca. 8,5km Entfernung von den Pisten, denn der Steigwinkel 3° wurde von Staatssekretär Bretschneider am 18. Februar 2014 vor dem Eichwalder Flughafenausschuß ausdrücklich erwähnt, mit dem Hinweis, "eine Erhöhung von 3° auf 4° bringe für die unmittelbaren BER-Anliegergemeinden auch nichts, sondern wirkt erst in größerer Entfernung lärmindernd" - sinngemäß. Damit wurde der Vorschlag vom 17. September 2012 an die Staatskanzlei zur Berechnung der Lärmschutzzonen gemäß "Flugerwartungsgebiet" bezüglich der Ausdehnung des "BER-Nahbereiches" bis 8,5km BER-Abstand bestätigt! Der Flughafen hatte mal 8km in seiner Betriebsgenehmigung (getilgt!), und der ICAO-Mindestwert beträgt 6,5km - aber eben für leichte und damit schnell steigende Flugzeuge!

Gerade angesichts der letzten Ereignisse erscheint es deshalb BER-Immobilien-nutzungsbezogen als hilfreich, daß Staatssekretär Bretschneider in Eichwalde am 18. Februar 2014 ein neuer Vorschlag aus dem Internet zur Unnützung von Terminal und Südbahn überreicht wurde, welcher sowohl der aktuellen Terminal-Aufteilung und der überwiegend flughafenfunktionsfremden geplanten Raumnutzung als auch den Finanzproblemen gerecht wird: den Aufbau eines Wollhandkrabbenzentrums mit Zucht-, Verarbeitungs-, Vermarktungs- und Restaurant-Zentren sowie einem Wollhandkrabbenzirkus, welches für Schönefeld als Besuchermagnet wirkt. Der Beitrag eines Herrn Alois Wummerzahn trägt den Titel "Zur klassifikatorischen Semantik des Widersinnigen am Beispiel von Wollhandkrabbe und Flughafen BER". Hellau und Allaaf! Es gibt Hoffnung für BER-Immobilie und Standort Schönefeld! Quo vadis, BER?


Dr. G. Briese, EICHWALDER BI für Flugsicherheit,
ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHFLUGVERBOT in der
Bürger-Initiative NOIWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft

c./o. Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde,

in enger Zusammenarbeit mit der INTERESSENGEMEINSCHAFT SCHULZENDORF GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 28. Juni 2013
Az.: IO + EG

PRESSE - INFORMATION

Gegen Mehdorn'sche Begriffsverwirrung zu BER-Problemen

- ein satirisch-scurriler Begriffs-Gegenentwurf nebst Gegenrechnung mit ernstem Hintergrund -
zu "Flughafenchef Mehdorn wirbt für 'Demokratie-Aufpreis' - Bürgerbeteiligung müßte künftig
besser einkalkuliert werden / Kritik von Unternehmen und Initiativen", MAZ 25. Juni 2013 S.6

Wenn Prof. Grottian zum Vorschlag von BER-Chef Mehdorn anführt, daß erst einmal effektivere Betei-
ligungsverfahren notwendig wären, weil wir in Deutschland eher ein Verhinderungsverfahren hätten,
und vom BVBB der Mehdorn-Vorschlag eher als eine Breitseite gegen die Demokratie aufgefaßt wird,
dann kann man dem nur zustimmen! Nicht umsonst haben Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg einen
Gesetzesnovellierungsvorschlag hierzu in den Bundesrat eingebracht, der zu unterstützen ist.

Hat Ortwin Beier, Bürgermeister von Blankenfelde-Mahlow, recht, wenn er im Mehdorn'schen Demokra-
tie-Entwurf eher einen Versuch sieht, "von der eignen Unfähigkeit abzulenken" ?

Dazu sei erst einmal sein Begriff "Demokratieaufpreis" analysiert.
Er suggeriert, daß durch demokratische Bürgerbeteiligung lediglich eine Kostenerhöhung bei Pro-
jektplanungen erreicht werden könne, jedoch die Bürgerbeteiligung von keinerlei Nutzen hinsicht-
lich dadurch möglicher Kosteneinsparungen sei.

h i e r a u s
Kann man die enorme Kostensteigerung beim BER-Projekt allein
ursachenmäßig erklären? Ich meine, daß die Ursachen
andre sind und möchte dies nachstehend begriffsdefinierend darle-
gen:

Zunächst einmal wird inzwischen auch von der Politik zugegeben, daß Schönefeld für den BER der
falsche Standort sei - aber es sei ja nun schon mal so viel investiert worden: Dazu unser erster
Begriff:

- "Polit-Planungswillkür-Basiskosten" K_{PWB}

Diese Kosten fallen an durch die politische Planungsfehlentscheidung zum Standort entgegen Raum-
ordnungsverfahrens-Ergebnis von 1994. "Basiskosten" deshalb, weil sie von einer möglichen Nach-
nutzung des Projektes, z.B. als Zentraler Fernverkehrs-, Nahverkehrs-, S-Bahn-, U-Bahn und Omni-
bus-Bahnhof mit Kaufhallen-Implementierung, evt. verbunden mit Eincheck- bzw. Teil-Eincheck-
Möglichkeiten für einen vorhandenen (Schönefeld SXF) bzw. zu planenden (BER Sperenberg) Flughafen
ausgehen, dazu jedoch eine brauchbare Bauobjekt-Planung und -Ausführung voraussetzen.

Diese Voraussetzungen sind z.Z. offensichtlich objektiv noch
nicht erfüllt.

Zum Begriff zählen auch willkürliche Entscheidungen zur Berücksichtigung bzw. Ignorierung inter-
national gemäß Chicago-Abkommen (CA) von 1944 wie gemäß EU- und Bundesrecht verbindlicher ICAO-
Vorschriften für die internationale Zivilluftfahrt.

So wurden derartige Vorschriften beispielsweise in der BER-Betriebszulassung zur Klassifizierung
des Flughafens, nicht aber bei seiner Konfigurations-Planung gemäß Flughafen-Planungs-Handbuch
(Airport Planning Manual) nach ICAO Doc.9184 angewandt.

Ferner erfolgte zwar für den Gefahrenbereich um den BER bis zur 8000m-Grenze eine Begrenzung der Flugerlaubnis für Luftfahrzeuge gemäß Lärmpegel in IPNdB mit Bezug auf die Zertifizierungsvorschriften für Flugzeugtypen nach ICAO-Vorschriften zu Spitzenlärmpegeln gemäß realen Lärmstreß, aber Lärmschutzzonen für den gleichen Bereich wurden in Dauerlärmpegeln bzw. Spitzenlärmpegeln in dB(A) statt in IPNdB, also ohne Lärmstreßberücksichtigung, festgelegt

Dabei ist die Bundesrepublik dem Chicago-Abkommen von 1944 beigetreten und ICAO-Richtlinien sind EU- wie Bundesrecht! Sie gelten dazu nicht einmal nur für die Zivilluftfahrt, sondern im Bereich derselben auch für militärische Flugobjekte wie Drohnen. Das EuroHawk-Projekt ist an der Nichtberücksichtigung von ICAO-Vorschriften bereits geplatzt!

Die Nichtberücksichtigung von ICAO-Vorschriften beim BER-Projekt stellt deshalb nichts Anderes dar, als politisch gewollte oder geduldete Willkür, auch als "systematische Verfehlung" vom OVG Berlin-Brandenburg, aber noch nicht im Zusammenhang mit ICAO-Dokumenten, sondern zum PFB bezüglich des "Kompromißvorschlages 'Krumme Null'" konstatiert, das Urteil, gegen welches so Flughafenchef Mehdorn nun chancenlos zu Felde ziehen will! Und man läßt ihm augenscheinlich bei diesem bürgerrechtsverachtenden und rechtsstaatswidrigen Wirken völlig freie Hand!

Dies alles fällt beim BER-Projekt in die Verantwortlichkeit der Politik!

Doch damit nicht genug! Zusätzlich zu vorgenannten Basis-Kosten gibt es noch Zusatzkosten:

- "Polit-Planungschaos-Zusatzkosten", K_{PCZ}

Wenn, wie BER-Ex-Planer von Gerkan berichtet, hunderte von Änderungswünschen während der Projektierungsphase konstatiert werden können, darf man mit Fug und Recht von "Planungs-Chaos" sprechen, denn eine "präzisierte Aufgabenstellung" für die Planung kann es demnach nicht gegeben haben. Dies dürfte wohl primär an fehlender Systematik infolge fehlender Zielanalyse, falscher Aufgabenvergabe-Zielstellung und Unterlassung der Lobbyarbeits-Unterbindung während des Planungsprozesses gelegen haben.

Hierfür ist beim BER die Politik verantwortlich, da es sich um ein Projekt ausschließlich in der Hand des Staates handelt und auch die Führung des Aufsichtsrates allein in der Hand führender Politiker liegt!

Mit Rechtsstaatlichkeit und Beachtung auch nur grundgesetzlicher Bürgerrechte hat die gar nichts zu tun, und die Bürger sind auch nicht für Kostensteigerungen verantwortlich zu machen, welche durch Nichtbeachtung staatlicher Vorschriften durch den Staat selbst entstehen!

Hierzu zählen auch Kosten durch Fehlersuche und -registrierung, Umplanung, Nacharbeit, Terminverschiebungen und daraus resultierende Entschädigungszahlungen. Man hätte halt statt eines "Wegehrates" einen richtigen Aufsichtsrat einplanen sollen. Dies alles führt uns zu unserem nächsten Begriff:

- "Polit-Mißplanungskosten", K_{PM}

Die Politmißplanungskosten ergeben sich aus der Summe von Polit-Planungswillkür-Basiskosten K_{PWB} und Polit-Planungschaoskosten K_{PCZ} :

$$(1) \quad K_{PM} = K_{PWB} + K_{PCZ}$$

Aber sind solch hohe Kosten nicht zu verringern ?
Dies soll mit dem folgenden Begriff betrachtet werden:

- "Polit-Mißplanungsmindestkosten", K_{PMmin}

Vorgenannte Mindestkosten ergeben sich, wenn man die Polit-Mißplanungskosten K_{PM} um den möglichen Guthabens-Betrag verringert, welcher durch demokratische Bürger-Planungsbegleitungs-Hinweisbeachtung durch die Politik, G_{Bhb} , bedingt ist:

$$(2) \quad K_{PMmin} = K_{PWB} + K_{PCZ} - G_{Bhb}$$

Da bisher keinerlei Bürgerhinweise praktische Berücksichtigung bei der Projektplanung erfuhren, z.B. zur Projekt-Modifizierung bzw. Projekt-Abbruch in Schönefeld, beträgt der aktuelle Betrag

$$(3) \quad G_{Bhb} = 0$$

Dies haben aber nicht die Bürger zu verantworten.

Noch nicht betrachtet haben wir bisher die Reduzierung des Bruttosozialprodukts !

- "Bruttosozialprodukt-Reduzierung", BSP_{red}

Diese kann man wohl als Ergebnis aus der Summe von Polit-Mißplanungskosten K_{PM} und "Bürger-Planungs-Mitbegleitungskosten K_{Bm} für die Bürger nebst dem sich durch den benötigten Zeitaufwand hierfür sich ergebenden Ausfall an sinnvoller Wertschöpfung auf anderen Gebieten $BSP_{Ausfall}$ sehen:

$$(4) \quad BSP_{red} = K_{PM} + K_{Bm} + BSP_{Ausfall}$$

Dies deshalb, weil die Kosten gemäß K_{PM} nicht wirklich wirtschaftsförderlich durch Verbrauchssteigerung bei Konsumgütern gemäß EU-Empfehlung an Deutschland wirksam werden können:

$$(5) \quad BSP_{red} = K_{PWB} + K_{PCZ} + K_x + K_{Bm} + BSP_{Ausfall}$$

Dabei steht K_x für z.Zt. noch unbekanntere weitere Fehlerkosten, welche vorstehend noch keine Berücksichtigung finden konnten.

Da bisher keine Bürgerhinweise beachtet wurden und der Planungsprozeß für den Standort Schönefeld immer noch weitergeht, ist zu erwarten, daß auch vorgenannte Kosten stetig weiterwachsen werden, bis die Legislative dazu endlich "Stop!" sagt. Aber wann wird das sein???

Was beinhaltet also nach vorstehenden Ausführungen der Mehndorn'sche Begriff "Demokratieaufpreis" wirklich?

Er steht für "Zusatzkosten" beim BER-Projekt, welche durch "demokratische Begleitung" des Prozesses mit dem Ziel der Abwehr von Folgen von Gesetzesverletzungen zum Schaden der Anlieger bezüglich Leib und Leben, Gesundheit, Hab und Gut mit rechtsstaatlichen Mitteln anfallen!

Diese "Zusatzkosten" trägt also nicht der Flughafen, sondern der Bürger, und diese Kosten hat auch nicht der Bürger, nicht die Demokratie, sondern die Politik, diejenigen, welche beim Planungsprozeß rechtswidrig oder fahrlässig handelten oder dergleichen duldeten, zu verantworten!

Wollte man also den Rechtsvorstellungen von Flughafenchef Mehndorn und manch anderer Wirtschafts-bosse folgen, so müßten in Deutschland - beispielhaft betrachtet - Richter, welche eine Entscheidung zur Vergewaltigung einer Minderjährigen zu fällen haben, die Vergewaltigte dazu verurteilen, die Kosten für Gericht, Rechtsanwälte, Sachverständige und die siebenjährige Haft (ich denke da an das aktuelle Berlusconi-Prozeß-Strafmaß!) zu tragen, weil sie den Prozeß ja hätte vermeiden können, wenn sie sich nicht gewehrt und keine Anzeige erstattet hätte!

Ein völlig "abwegiges Beispiel"? Aber nein! Denn so ist es doch beim BER-Projekt auch:

Die Kosten für die hoffentlich mal erfolgende Durchsetzung der Rechtsstaatlichkeit tragen doch auch die Bürger, entweder direkt für Aktionen, Prozesse und Aufklärung der Bevölkerung oder aber indirekt durch die Verwendung ihrer Steuergelder hierfür statt zur Verwirklichung echter Bedürfnisse der Gesellschaft wie Kindergärten, Schulen, Kultureinrichtungen usw. usf.!

Und wenn Herrn Mehndorn bezüglich seines Vorgehens gegen das 2. OVG-Urteil zur Bestätigung der 55dB(A)-Grenze im "Krumme-Null-Prozeß" weiterhin seitens der Politik freie Hand gelassen wird, dann geht das "Ringelspiel der unendlichen BER-Tragödie" immer immer weiter ...

Dabei darf der 55dB(A)-Grenzwert nur für Häuser außerhalb der mindest etwa 8km-Gefahrenzone um den BER gelten - innerhalb dieser Zone ist sogar der Wert 55 IPNdB = 55 dB(A) + 13 dB(A), also 68 dB(A), einzuhalten und noch durchzusetzen gemäß übergeordnetem Recht, ob über Legislative, Exekutive oder Jurisdiktive. Dies deshalb, weil die Bundesrepublik der Anwendung als Mindestforderungen im EU-Gebiet national wie international zustimmte.

Aber bis wann wird das endlich geschehen sein?

Wie klar und deutlich hat sich dagegen das italienische Gericht zu Rechtsverstößen selbst gegen einen früheren italienischen Ministerpräsidenten geäußert! Viva Italia!

Ob Ortwin Beier mit seiner Unfähigkeits-Einschätzung im Ergebnis vorstehender Ausführungen richtig liegt?

Diese Frage kann leider nicht beantwortet werden, da unklar bleibt, welche Positionen ureigene von Herrn Mehndorn sind und welche ihm trotz der "Freie-Hand-Erklärung" aufoktroiert wurden, d.h. in welchem Umfange Herr Mehndorn sogenannte "politmoralische Clistiers" verabreicht wurden, damit er Positionen der Politik, die er viel lieber bei sich behalten hätte, wider Willen in die Öffentlichkeit befördert. Er ist schließlich doch etwas abhängig, und sei es nur bezüglich seiner Bezüge. Und die Politik befindet sich schließlich im Vorwahlkampf, und in dieser Zeit darf man doch nicht zu viele Wähler verprellen, z.B. um Tegel herum. Da darf man das "Dauernd-offen-halten" doch noch nicht ohne Reklamation der Öffentlichkeit präsentieren, auch wenn es sich aus der Rechtslage gemäß übergeordnetem Recht als erforderlich und wirtschaftlich als sinnvoll erweist! Was nicht sein darf, kann nicht sein! Basta!

Und falls jemand meinen sollte, mein Erklärungsbeispiel im Zusammenhang mit dem Berlusconi-Prozeß und meine Formulierungsweise seien etwas unappetitlich, dann müßte ich entgegenen: Aber dann sind sie doch der BER-Problematik bestens angepaßt, dann passen sie doch wie die Faust auf 's Auge!

Dr.G.Briese, EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT

U n a n g e m e s s e n e B e r i c h t e r s t a t t u n g

- zu "Verbände warnen: **Protestkultur bremst märkische Wirtschaft aus**" und "Immer wieder wirbeln seltene Arten die Pläne von Investoren und Bauherren in Brandenburg durcheinander" sowie "**Mehdorn konkretisiert Pläne für Flughafen-Teileröffnung ...**", MAZ 24.Juni 2013 S. 1, 3 und 6 -
.....

Die vorgen. Beiträge werfen einige Fragen auf. Die erforderliche frühe Bürgerbeteiligung und aktive Informationspolitik sowie die Anerkennung häufiger kompetenter Bürgervorschläge machen nur ein Viertel des erstgenannten Beitrages aus - den Rest füllen ablehnende Stellungnahmen zu Bürgerbeteiligungen!

Im zweiten Beitrag tauchen in Verbindung mit dem BER-Projekt als "Bremsen" zwar Moorfrosch und Knoblauchkröte auf, während nicht einmal Verletzungen des grundgesetzlichen Rechts der Bürger auf Leben und körperliche Unversehrtheit eine Zeile wert sind - trotz des offensichtlichen Schallschutzdebakels. "Rühret, rühret nicht daran!" Da wundert es nicht, wenn Käfer und Frösche bemüht werden, um Menschen zu schützen!

Im dritten Beitrag meint FBB-Chef Mehdorn fälschlicherweise, die "Teileröffnung des BER" werde allein "eine Entscheidung der Geschäftsführung sein und kein politischer Beschluß", während er zum Weiterbetrieb von Tegel zutreffend anführt, "... entscheiden wird die Politik". Wenn Mehdorns "Teileröffnungspläne" die neue Südbahn einschließen sollten, dürften wohl letztlich die Gerichte entscheiden! Und seine Forderung nach einer "dritten Startbahn" für den BER erfordert ein neues Planfeststellungsverfahren, in welchem neue Erkenntnisse der Forschung wie bestehende Vorschriften dies mit Sicherheit verhindern werden, weil schon die jetzige Konfiguration des BER und Vieles mehr gegen internationales Recht verstößt, welches die Bundesrepublik national, in EU und ICAO-Führungsgremium mit verabschiedet hat. Die EURO-HAWK-Pleite läßt grüßen! Hier geht es konkret um Menschenrechtsverletzungen, nicht um Juchtenkäfer, Moorfrösche und Rotbauchunken - aber auch um ausgewogene Berichterstattung: Ein klärender Beitrag von mir liegt beispielsweise seit vielen Wochen in der Potsdamer Redaktion auf Eis. Deshalb wird nun in Kürze der Landtag direkt klarstellende Post erhalten.

Dr.G.Briese, EICHWALDER BI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHT-FLUGVERBOT

.....
Verfasser: Dr.Günter Briese, Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde
Tel.: (030) 6759728, 0173.6447603

Eichwalde, am 24.Juni 2013

