

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 78 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM,
und der INTERESSENGEMEINSCHAFT ALTANSCHLIESSER SCHULZENDORF (IGAS)

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg

Über Staatskanzlei Brandenburg

Heinrich-Mann-Allee 107

14473 Potsdam

Über E-Mail poststelle.stk.brandenburg.de

Eichwalde, den 3. Dezember 2018

AZ: Io + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

Mein Schreiben: 2. und 3. diverse

1. Erhöhung der Sicherheit von Flugpassagieren und Bürgern im Flughafenumfeld durch Entzug der Landrechte für Flugzeuge des Typs Boeing 737 Max
2. Erinnerung an Verstöße gegen ICAO-Bestimmungen u.v.a.m. beim BER-Projekt; unser "Politikerbrief" Stand 1. Mai 2017, "Europäisches Recht ist umzusetzen"
3. BER-Finanzprobleme

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,
sehr geehrter Herr Flughafenkoordinator,
sehr geehrte Damen und Herren der Oberen Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg !

1. Hiermit wird der Entzug der Landrechte für Maschinen des Typs Boeing 737 Max aus den in der Presse-Erklärung vom 26. November 2018 (A n l .) bekanntgemachten Gründen für die Flughäfen Schönefeld SXF und Tegel TXL mit Bezug auf Art. 2 Abs. 2 GG beantragt in der Hoffnung auf Ihre baldige Zustimmung hierzu, denn die Verfahrensweise beim Typ Boeing 737 Max

1969-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftstheorien in zwei Wirtschaftssystemen

1952 Betrieblicher Techniker-Abschluss, Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow

1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte, Fachschule für Schweißmaschinen und Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg

1973 Hochschul-Ing. für Elektrotechnologie, Humboldt-Universität zu Berlin, Sekt. Elektrotechnik

1973-75 Diplomierung und Promotion als Ingenieur mit Untersuchungen zur Systemüberlastbarkeit von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von heuristischen, Simulations- und algorithmischen Programmen

1972, 1974 Fichteprofessor und Hochschulprofessor der Humboldt-Universität von Berlin

1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik und technische Fächer

1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer Grundstoffungen im HEINRICH HEINEBERG (HNB)

1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen im Auftrag des Landeskanzlers Cottbus

1953-73 Selbständiger Konstrukteur

1973-91 Ingenieur für Entwicklungsabteilungen Standardisierung/Normung

1994 Berufsprüfer

im 1990 Veröffentlichung "Zu Ihren Profestimmungen" mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen für Dimplet-Formstülpteile, PLASTE UND LÄUTERS

1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutz der Volkswirtschaft gegen das Sinken des wissenschaftlich-technischen Niveaus zu Ausschüssen Plastverarbeitung (Verhinderung der Einführung des sozialistischen Get-Toleranz- und Passungssystems gegenüber der Einführung des internationalen ISA/ISO-Toleranz- und Passungssystems)

1962-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe zur Studie zur Substitution von Metall durch Plastik in der Volkswirtschaft i.A. des ASW Berlin (Voll: Ermittlung erforderlicher Aufgaben für Forschung/Entwicklung und Standardisierung, Teil 12: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan, Kosten-Nutzen-Analyse) mit dem Co-Autorin Dr. Wilfried Schauf, Zentrallaborstudie für die Elastverarbeitung Leipzig und Dipl.-Phys. Dieter von Stransky, III Dresden

1965-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz (statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz (aritm. Ober-Methode) für Maßketten zur Erzielung von Fertigungsbestimmungen durch größere Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)

im 1970 Ermittlung der Parameter des Elastformungsprozesses von Dimpletformstücken aus Alu-Edelstahl-Verbindungen, Eröffnungsvortrag der Sektion Plastverarbeitungstechnik einer der Internationalen Fachtagungen PLAST'70 der Ferner der Technik, Dresden

im 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen fünfjährigen der Sozialunion im Rahmen des Prozessverhaltens, Humboldt-Universität zu Berlin

1980 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutz der Volkswirtschaft gegen das Sinken des wissenschaftlich-technischen Niveaus (Verhinderung der Einführung der sozialistischen Zuverlässigkeitsmethoden in der Maß-, Steuer- und Regelungstechnik)

1980 Dissertationserfassung in HEINRICH HEINEBERG 29(1981) 84 S. 182

Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft von der Plastikwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft mit Kennzeichen Schmidt über HEINRICH HEINEBERG an Zentralen Bundes Tisch und Regierung

1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer (Spekulations-Bämpfung) und eines neuen Bretton-Woods-Abkommens (zweite Wechselkurs) an die Oppositions-Fraktion des Deutschen Bundestages zur Beilegung von Globalisierungsproblemen noch vor der EURO-Einführung

2003-04 Vorschläge zur Einführung des Intertemporalproduktions (IEP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den Betrieb zur EURO-Zone an die Bundesregierung und an die Landesregierung Brandenburg

2008-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen für die Beilegung der Welt-Energie- und -Wirtschafts-Krisen sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen

1994-2014 Kritischer Regisseur des Entscheidungsprozesses Flughafen Berlin Brandenburg International (BER) durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge, Vorschläge, Ausschreibungen und Presse-Interviews und -Beiträge in Rahmen der EICHWALDE 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://berlin-brandenburg-21.de> sowie www.eichwalde.com und www.bvib-av.de)

Auszeichnung zum 50. Eichwalder Rosenfest mit der EHRENMEDAILLE FÜR BESONDERE VERDIENSTE UM DIE GEMEINDE EICHWALDE durch wissenschaftliche Arbeit in Bürgerinitiativen

widerspricht offensichtlich geltenden internationalen Luftfahrt-Prinzipien.

Dies kann für Flughäfen in einem dichtbesiedelten Flughafen-Umfeld an der Grenze der Flugverkehrskapazität nicht folgenlos bleiben.

Der wohl etwas beruhigend wirkend sollende Beitrag "Mensch gegen Maschine. Die elf Minuten von Flug JT610", MAZ 29.11.2018, S.24, bestärkte uns nur noch bezüglich unserer Schlüsse, da demnach keinerlei Training der Piloten auf Maschinen des Typs Boeing 737 Max mit dem System MCAS stattgefunden haben kann.

2. Hiermit erinnern wir gleichzeitig an die ausstehende Antwort zum vorgehen. "Politikerbrief".

Dies aktuell auch deshalb,

- weil die Umsetzung des Nachtflugverbotes mit Bezug auf die Nichtberücksichtigung des BVG-Urteiles von 2012 zur Neuberechnung von Schallschutzzonen für "alte" (PFB) und "neue" (DFS) Flugrouten i.Vbdg. mit dem "Masterplan" bei dessen Realisierung noch bedeutsamer werden;
- weil die Umsetzung der Offenhaltung des Flughafens Tegel TXL wegen der Nichtzertifizierbarkeit der BER-Südbahn für dauerhaften Flugbetrieb wegen des Verstößens gegen das ICAO Doc.9184 immer dringlicher wird und die Realisierung des Masterplanes deshalb als realitätsfern anmutet;
- weil auch die Verstöße gegen den PFB gegen eine Realisierung des "Masterplanes" wirken und
- weil auch die Verstöße gegen den "Konsensbeschluß" von 1996 und der fehlende positive Abschluß eines Umweltverträglichkeitsprüfverfahrens zum BER-Projekt gegen die Realisierung des Masterplanes wirken und zwar über das Raumordnungsverfahren von 1994 (ROV 1994).

Im Übrigen fehlt

- zum Gesamtkomplex noch eine Antwort des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages und
- zur Nichtnutzbarkeit der BER-Südbahn für den Dauer-Flugbetrieb die bereits seit langem fällige Antwort des Petitionsausschusses des Landtages Brandenburg gem. der geforderten Weiterbearbeitung des Themas auch nach ILA-Ende.

Oder wurde insgeheim schon die Hoffnung auf eine Inbetriebnahme der BER-Südbahn aufgegeben, und dies soll nur noch nicht öffentlich werden ?

Wurde vielleicht deshalb erst nach Jahren der Kenntnis der BER-Südbahn-Befeuerungs-Mängel nur wegen und nach der Bekanntgabe durch die Presse die Sanierung eingeleitet ?

3. Es ist ferner sehr fraglich, ob die aktuelle Umwidmung von Finanzmitteln und die erneuten Finanzmittel-Deckungszusagen der öffentlichen Hand von Bund und Ländern nach der "Deckelung" des letzten BER-Beihilfeantrages von 2,6 Mrd.€ auf 2,2 Mrd.€ die Zustimmung der Europäischen Kommission finden werden. Oder wurde vorsichtshalber eine solche Genehmigung erst gar nicht beantragt ?

Es wird sicherlich von Interesse sein, wie die Wahlbürger wohl bei nächster Gelegenheit darauf reagieren werden, denn solche Verfahrensweisen regen Kräfte außerhalb der Bundes- und Landes-Regierungsparteien ja geradezu zu Aktionen an, welche "Aufwind" versprechen !

Mit freundlichen Grüßen



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

A n l a g e ; Presse-Erklärung vom 26.November 2018 "Zum Flugzeug-Typ Boeing 737 Max -
eine fast unglaubliche Geschichte zu Profit vor Sicherheit"