

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

DEUTSCHER BUNDESTAG

Z u s e n d u n g an alle Fraktionen - per E-Mail -

Platz der Republik 1

1 1 0 1 1 B e r l i n

Eichwalde, den 24. Mai 2018
Az.: Io + EG

Ihr Schreiben vom -

Ihr Zeichen -

Mein Schreiben vom div.

Politikerbrief Stand 1. Mai 2018,

"EU-Recht ist umzusetzen ..." zum BER-SXF-TXL-MAW-Komplex;

F o r d e r u n g zur Abkehr vom BER-Single-Standort

Schönefeld und Aufforderung zur Sicherung des derzeiti-

gen Berliner Flughafensystems SXF + TXL bis zur

Inbetriebnahme des BER an einem anderen umweltver-
träglichkeitsgeprüften Standort

Sehr geehrte Damen und Herren Fraktionsvorsitzende,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete !

Nachdem aktuelle TÜV-Prüfungen des BER-Terminals diesem
eine nicht gegebene Abnahmefähigkeit bescheinigten,
(A n l . 1), wodurch selbst der neue Inbetriebnah-
me-Termin 2020 vielen Fachleuten als gefährdet er-
scheint, dürften die kritischen Stimmen in den Le-
gislativen der BER-Eigner noch lauter werden.

Nachdem ferner selbst der Gutachter des Senats von
Berlin zur Klärung der Offenhaltung des Flughafens
Tegel TXL , Prof. Paetow, dem Senat eine ernsthafte
und transparente Erörterung der BER-Kapazitätsfrage
nahelegte, welche bisher in keiner der Legislati-
ven unter Berücksichtigung übergeordneten EU-Rechts,
wie in unserem Politikerbrief bereits vor einem

- 1959-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftslehren
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1957 Betrieblicher Techniker-Abschluß,
Elektro-Apparate-Mechanik Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,
Fachschule für Schwemmschienen und
Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektro-Technologie,
Humboldt-Universität zu Berlin, Sek. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promotion als Ingenieur
mit Untersuchungen zur Systemfunktionsfähigkeit
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
- 1930-95 Rechtsanwältin und Bearbeiterin juristischer
Grundlagenfragen in DEUTSCHEN RECHTSBLATT (DRG)
Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen
Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des
Lehrstuhls des Otto von Guericke
- 1953-73 Selbstständiger Konstrukteur
Ingenieur für entwicklungsbegleitende
Standardisierung/Normung
- 1973-91 Bauleitplaner
- 1994
- im 1960 Veröffentlichung "Zur Thema Professionsfragen"
mit der Berechnung möglicher fertigungszeitlicher
Maßnahmen für Typen, Sorten und Mengen
für Duroplast-Formstoffteile, MASSE UND MASCHINEN
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutz der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus zu
Auswirkungen der Einführung des sowjetischen
Orb-Toleranz- und Passungssystem zugunsten
der Einführung des internationalen
ISO/ISO-Toleranz- und Passungssystem
Leiter kleiner internationaler Forschungsgruppe
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plastik
in der Volkswirtschaft I.A. des ASW Berlin
(Teil I: Ermittlung erforderlicher Aufgaben
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,
Teil II: Entwicklungs-Aufgabenfolgen-Netzplan,
Kosten-Nutzen-Analyse)
mit den Co-Autoren
Dr. Wilfried Scheff, Zentrallaborstudien für
Plastverarbeitung Leipzig und
Dipl.-Phys. Dieter von Stransky, III Dresden
- 1969-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz
(statist. Methode) zu statistischer Toleranz
(wenn-Ober-Methode) für Maßsetzen zur Erzielung
von Fertigungskostenminderung durch größere
Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- im 1970 Ermittlung der Parameter des Elastifizierungsprozesses
von Duroplastformteilen aus Abmaß-Mißfühlgüte-
Verteilungen, Befestigungsvorgang der Sektion
Plastverarbeitungstechnik einer der internationalen
Fachtagungen MASSE/PLAST der Komak der Technik, Dresden
- im 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Fünfjahresplanes
der Sowjetunion im Rahmen des Promotionsverfahrens,
Humboldt-Universität zu Berlin
- 1993 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutz der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus
(Verhinderung der Einführung der sowjetischen
Zurückfalligkeitssysteme in der Fest-, Stanz- und
Regelungstechnik)
- 1991 Bilanzierungsreform in FEINERRECHNUNG
23(1991) E.A. S. 182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
mit Konraden Schmidt über BERES FORUM an
Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer
(Spekulations-Steuer) und eines neuen
Breitband-Abkommens (Breite Wechselseite)
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages
zur Beilegung von Globalisierungsproblemen
noch vor der ERO-Einführung
- 2008-04 Vorschläge zur Einführung des Bruttonationalproduktes
(BNP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den
Beitrag zur ERO-Ziele an die Bundesregierung und
an die Landesregierung Brandenburg
- 2008-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen
für die Beilegung der Welt-Einkaufs- und -Wirtschafts-
Krisen sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen
- 1994-2014 Kritischer Begleiter des Entwurfsprozesses
Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)
durch Veröffentlichungen, Briefungen, Vorträge,
Vorschläge, Auswertungen und Prozess-Infrastrukturen
und -Erklärungen im Rahmen der EICHWALDE BEI FÜR
FLUSSICHERHEIT, 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-ev.de)
- 2016 Auszeichnung zum 50. Eichwalder Rosenfest mit der
EHRENMEDAILLE FÜR BESONDERE VERDIENSTE
UM DIE GEMEINDE EICHWALDE
durch wissenschaftliche Arbeit in Bürgerinitiativen

Jahr gefordert, erfolgte, wird es höchste Zeit, dies endlich nachzuholen. Zwar hat Bundestagspräsident Dr. Schäuble mein letztes Erinnerungsschreiben an den Petitionsausschuß weitergeleitet, und ich bekam von dort Nachricht, daß eine tiefergründigere Prüfung beabsichtigt sei, jedoch liegt uns bis heute hierzu kein Ergebnis vor.

Vielmehr wird im Koalitionsvertrag eine schnelle Fertigstellung des BER angemahnt; aber dies wird keine Lösung ergeben, so lange die richtlinienkompetenzbefugten Politiker der Exekutiven der BER-Eigner an der Vorstellung eines Single-Airports BER am Standort Schönefeld als Großflughafen mit perspektivisch 60 Mio. Fluggästen festhalten, weil der BER in vorliegender wie geplanter Form gem. "Masterplan" wegen EU-Rechts-Verletzungen nicht zertifizierbar ist.

Deshalb wird hiermit eine Fach- und Rechts-Diskussion auch im Deutschen Bundestag unverzichtbar sein und wird hiermit angemahnt.

Zur Vorbereitung der Diskussion erhalten Sie in der Anlage das Schreiben an das Abgeordnetenhaus von Berlin vom 22.Mai 2018 mit der Presse-Erklärung vom 24.April 2018 als beweisrelevante Ausarbeitung sowie das Schreiben vom 23.Mai 2018 an den Landtag Brandenburg (Anl. 2 bis 4).

Wir hoffen auf eine baldige Behandlung der Problematik im Deutschen Bundestag, um wenigstens den Erhalt des derzeitigen Berliner Flughafensystems SXF + TXL sicherzustellen. Hierfür wünschen wir Ihnen viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen



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

Anlagen:

Anl.1: TÜV will BER offenbar keine Betriebssicherheit bescheinigen.

Der Pannenflughafen BER hat ein neues Problem : Wie die "BILD am SONNTAG" berichtet, geht die Kabelsanierung zu langsam voran,
manager magazin 20.Mai 2018

Anl.2: Schreiben vom 22.Mai 2018 an das Abgeordnetenhaus von Berlin

Anl.3: Presse-Erklärung vom 24.April 2018

Anl.4: Schreiben vom 23.Mai 2018 an den Landtag Brandenburg

manager magazin

URL: <http://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/ber-tuev-will-betriebssicherheit-wegen-kabelsanierung-nicht-bescheinigen-a-1208713.html>

zuletzt aktualisiert: 20. Mai 2018, 09:36 Uhr

Medienbericht

TÜV will BER offenbar keine Betriebssicherheit bescheinigen

Der Pannenflughafen BER hat ein neues Problem: Wie die "Bild am Sonntag" berichtet, geht die Kabelsanierung zu langsam voran.

"Sanierung", dieses Wort kennt man normalerweise nur in Zusammenhang mit sehr alten, baufälligen Gebäuden. Wenn jetzt beim Berliner Problemflughafen BER von "Kabelsanierung" die Rede ist, sagt das im Prinzip schon alles aus über das vermutlich verrückteste Bauprojekt der deutschen Geschichte, das eigentlich schon 2011 hätte abgeschlossen sein sollen.

Leider sieht es so aus, dass es auch mit dem inzwischen auf 2020 verschobenen Eröffnungstermin schwierig werden könnte. Laut eines internen Statusberichts vom 16. April 2018 gibt es beim BER wieder ernste Terminrisiken, berichtet die "Bild am Sonntag" (BamS). In der als "vertraulich" gekennzeichneten Präsentation der Projektsteuerfirma WSP heißt es demnach, dass der BER bei der Kabelsanierung aktuell "11 Monate" hinter dem Zeitplan liegt. "Weitere Verzögerungen" hätten eine "Eintrittswahrscheinlichkeit von > 50 %".

Wie BamS weiter berichtet, erhielt die Flughafengesellschaft nach einer mehrmonatigen Prüfung im Februar einen 466-seitigen Bericht vom TÜV Rheinland zur Sicherheitsstromversorgung und Sicherheitsbeleuchtung im Terminal. Fazit: "Die Betriebssicherheit und Wirksamkeit kann für die bemängelten Anlagen nicht abschließend bescheinigt werden." Entsprechend führt WSP im April-Bericht "863 wesentliche Mängel" auf. Die Abarbeitung dauere zu lange. Zudem sei noch immer unklar, was noch gebaut werden müsste.

Auf Anfrage bestätigt der Flughafen den Risiko-Bericht, betont aber, dass seitdem die Abläufe besser funktionierten. Dies habe man dem Aufsichtsrat so berichtet. Mängel seien beseitigt worden oder "werden aktuell beseitigt". "Der Bericht fasst den Stand zum damaligen Zeitpunkt zusammen und führt Gegenmaßnahmen auf", so ein Flughafen-Sprecher. "Diese wurden in den Wochen seit Mitte April 2018 erfolgreich umgesetzt."

Intern geht der Flughafen massiv auf die verantwortliche Baufirma ROM (2300 Mitarbeiter) los. WSP notiert dazu: "Keine Gewährleistung der Abnahmefähigkeit der Anlage, aufgrund unzureichender Qualität der Ausführung." Die Mitarbeiter von ROM würden über eine "unzureichende Kompetenz" verfügen. Auf Anfrage beschwichtigt der Flughafen-Sprecher: "Dort, wo Ressourcenengpässe entstehen, ist es Aufgabe der jeweiligen Firma, Personalkapazitäten mit entsprechenden Kompetenzen einzusetzen. So ist es auch bei der ROM geschehen." ROM wollte sich nicht dazu äußern.

© manager magazin 2018

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der manager magazin Verlagsgesellschaft mbH