

**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

Abgeordnetenhaus von Berlin  
- Petitions-Ausschuß-Vorsitzender -  
Herrn Christian Ronneburg / MdB  
Niederkirchnerstraße 5  
1 0 1 1 7 B e r l i n

- per E-Mail übermittelt über  
petmail@parlament-berlin.de

Eichwalde, den 20. Januar 2019

AZ: Io + EG

Ihr Schreiben vom 14.12.2018 / Ko

Ihr Zeichen 2441/18

Mein Schreiben vom an Bundestagspräsident Dr. W. Schäuble

### Offener Brief

auch an alle Fraktionen des Abgeordnetenhauses

P e t i t i o n zur Umsetzung des  
Volksentscheides zur Offenhaltung des  
Flughafens Tegel TXL,  
Ihre beabsichtigte Einstellung der Bearbeitung  
der Petition gem. vorgen. Schreiben ;  
W i d e r s p r u c h

Sehr geehrter Herr Ronneburg,

hiermit sehe ich mich veranlaßt, gegen die Ein-  
stellung der Bearbeitung der vorgen. Petition  
W i d e r s p r u c h einzulegen, da der Be-  
schluß Entscheiden des BVerfG nicht grundgesetz-  
skonform folgt, aber jeder Bürger stets die  
Pflicht hat, all sein Tun und Lassen jederzeit  
auf GG-Konformität zu überprüfen.

Dies möchte ich nachstehend dezidiert begrün-  
den :

- 1969-2014 45 Jahre Autor im Vordruckschichtwesen  
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß,  
Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,  
Fachschule für Schweremaschinen und  
Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektrotechnik,  
Humboldt-Universität zu Berlin, Sek. Elektrotechnik
- 1973-75 Diplomierung und Promotion als Erbauer  
mit Untersuchungen zur Systemfesterkeit  
von Regelprozessen aller Art mit Hilfe von  
heuschreckischen, Simulations- und algorithmischen  
Programmen
- 1974, 1974 Fachpreisträger und Humboldtpreisträger  
der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik  
und technische Fächer
- 1990-95 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer  
Grundstofffragen im DEUTSCHEN MEDIENRECHT (DMR)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen  
Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des  
Lehrsozialwissenschaftlichen Colloquiums
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur  
1973-91 Ingenieur für entwicklungsbegleitende  
Standardisierung/Normung  
1994 Bauleitplaner
- um 1950 Veröffentlichung "Zum Thema Präzisionsanfragen"  
mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter  
Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen  
für Duroplast-Panzerstiftteile, FASIE UND EMISERIX
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der  
Volkswirtschaft gegen das Sinken des  
wissenschaftlich-technischen Niveaus zu  
Ausweichplan Plastverarbeitung  
(Verhinderung der Einführung des sozialistischen  
Gut-Toleranz- und Passungssystems zugunsten  
der Einführung des internationalen  
ISA/ISO-Toleranz- und Passungssystems)
- 1962-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe  
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plast  
in der Volkswirtschaft i.A. des ASW Berlin  
(Metall: Ermittlung erforderlicher Aufgaben  
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,  
Teil II: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Konzepte,  
Kosten-Nutzen-Analyse)  
mit den Co-Autoren  
Dr. Wilhelm Schatz, Zentrallaboratorium für  
Plastverarbeitung Leipzig und  
Dipl.-Phys. Dieter von Straussitz, TU Dresden
- 1969-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz  
(statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz  
(wage-Qua-Methode) für Maßketten zur Ermittlung  
von Fertigungskostenänderung durch größere  
Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Elastizitätsprozesses  
von Duroplastkonstruktion aus Abmaß-Bauelementen  
Veröffentlichung, Eröffnungsvertrag der Sektion  
Plastverarbeitungstechnik einer der internationalen  
Fachtagungen IASIP/IPS der Kammer der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Rückkehrplanes  
der Sowjetunion im Rahmen des Promotioverfahrens,  
Humboldt-Universität zu Berlin
- 1980 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der  
Volkswirtschaft gegen das Sinken des  
wissenschaftlich-technischen Niveaus  
(Verhinderung der Einführung der sozialistischen  
Zuverlässigkeitsmethoden in der Meß-, Steuer- und  
Regelungstechnik)
- 1990 Messertoleranzfassung in RECHENWEISUNG  
29(1997) H 4 S.182
- Jan.1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft  
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft  
mit Konstanten Schmidt über BELEG FORM an  
Zentralen Bundes Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer  
(Spekulations-Überschlag) und eines neuen  
Breton-Woods-Abkommens (festa Wechselkurse)  
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages  
zur Beilegung von Globalisierungsproblemen  
noch vor der EURO-Einführung
- 2002-04 Vorschläge zur Einführung des Euro-Zentralbankens  
(EZB) als volkswirtschaftliche Konzepte für den  
Beitritt zur EURO-Zone an die Bundesregierung und  
an die Landesregierung Brandenburg
- 2003-09 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 Entwerfungsprozesses  
Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)  
durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge,  
Vorschläge, Ausarbeitungen und Presse-Informationen  
und -Erklärungen im Rahmen der EICHWALDE BEI 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-zi.de>  
sowie [www.eichwalde.com](http://www.eichwalde.com) und [www.bbb-av.de](http://www.bbb-av.de))
- 2016 Auszeichnung zum 50. Eichwalder Rosenfest mit der  
EHRENBEILIEGE FÜR BESONDERE VERDIENSTE  
UM DIE GEMEINDE EICHWALDE  
durch wissenschaftliche Arbeit in Bürgerinitiativen

1. Volksentscheide sind Entscheidungen des Souveräns, keine Anregungen, Wünsche, und sie sind umzusetzen, weil Volksentscheide dazu bestimmt sind, bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Legislative und Souverän dem Willen des Souveräns rechtlichen Vorrang zu sichern; vgl. hierzu DER BROCKHAUS RECHT. Mannheim 2005, S.797.
2. Die Begründung, die in der Vergangenheit oft für eine Ablehnung der Umsetzung genannt wurde, man möchte ja gern, aber die anderen FBB-GmbH-Eigner Bund und Land, hier Land Brandenburg, gäben ja dazu nicht das erforderliche Einverständnis, ist nicht rechtlich relevant, auch nicht gem. Bezugnahme auf gemeinsame Planungsgrundlagen wie den LEP FS oder den aktuellen LEP BB, weil für die Durchsetzung von Volksentscheiden auch die Änderung gemeinsamer Planungsgrundlagen bzw. ein Austritt aus diesen eine rechtskonforme Lösung darstellt.
3. Die von Ihnen benannten Gründe, "geltende Rechtsgrundlage", augenscheinlich mit Bezug auf den BER, und der Berliner Koalitionsvertrag, stellen nur eine landesrechtliche Regelung bzw. eine politische Absichtserklärung dar, welche gegen Bundesrecht zurücktreten müssen - Volksentscheide sind umzusetzen !
4. Damit entfällt bereits die Begründung für die Drucksache 18/1122 vom 14.Juni 2018 (Nr. 2016/28/19a), welche Sie mir zur Begründung der Ablehnung der weiteren Bearbeitung der Petition zusandten.
5. Dies gilt aber auch für den Brandenburger Planfeststellungsbeschuß zum BER, in welchem die Schließung des Flughafens Tegel TXL nach der Inbetriebnahme des BER verankert ist, weil dieser PFB weder nach nationalem noch nach EU-Recht umsetzbar ist :
  - zur nationalen Umsetzung wäre ein mit positivem Ergebnis abgeschlossenes Umwelt-Verträglichkeits-Prüfverfahren erforderlich, was aber noch aussteht, womit gleichzeitig aber auch ein Verstoß gegen EU-Recht gegeben ist;
  - die Schließung des Flughafens Tegel TXL wäre kapazitätsmäßig nur dann denkbar, wenn in Schönefeld ausreichende Flugverkehrskapazitäten gesichert wären, was gem. Beispiel London-Heathrow mindestens zwei Start- und Landebahnen erfordert, welche aber gem. EU-Recht nicht zur Verfügung stehen können, weil die BER-Südbahn wegen Verstoßens gegen das ICAO Doc.9184, Airport Planning Manual, als EU-Mindestrecht verstößt, so daß eine EU-Zertifizierung nicht möglich ist.

- Der BER-PFB kann auch deshalb nicht zur Begründung der Ablehnung der Offenhaltung des Flughafens Tegel TXL genutzt werden,
  - . weil darin gleichermaßen die Schließung des Flughafens Schönefeld SXF verankert ist, welche aber schon längst verworfen wurde, und
  - . weil mit dem "Masterplan" von Flughafenchef Prof. Dr. Lütke Daldrup, dessen Realisierung bereits begonnen hat, ebenso gegen den BER-PFB verstoßen wird, indem die Kapazität gegenüber PFB-Festlegungen fast verdoppelt werden soll, sowie
  - . wegen vorgen. Verstöße gegen das Erfordernis der EU-Rechts-Konformität infolge ausstehendem abgeschlossenen UVP-Verfahren und ICAO-Verstößen.

6. Aus den vorstehenden Ausführungen ist ersichtlich,

- daß das Problem "Offenhaltung von Tegel TXL" nicht separat betrachtet werden kann, sondern nur im Rahmen des Gesamtkomplexes BER-SXF-TXL, wobei zu Finanzierungsfragen wegen rechtswidriger Begünstigung der FB<sup>B</sup> GmbH noch die Aktivitäten des MÄRKISCHEN ABWASSER- UND WASSERZWECKVERBANDES (MAWV) einzubeziehen sind.
- Diesbezüglich haben wir allen BER-Gesellschaftern bereits den "Offenen Brief" Stand 1. Mai 2017, "EU-Recht ist umzusetzen ..." übermittelt, zu welchem noch immer die Antworten von Legislativen wie Exekutiven ausstehen.
- Ein "Erinnerungsschreiben" hierzu an Bundestagspräsident Dr. W. Schäuble bewirkte eine Weiterleitung an den Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages, welcher im Juni 2018 hierzu zwar die Recherchen abschloß, von welchem aber bis jetzt noch eine Entscheidung aussteht, welche aber in der Entscheidung des Abgeordnetenhauses Berlin hätte Berücksichtigung finden müssen.
- Der vorgen. "Offene Brief" wurde von allein drei im Briefbogen genannten Gruppierungen erarbeitet, unterzeichnet und vertreten, weshalb ich diesen Widerspruch nur i.A. unterzeichne.
- Auch an das Land Brandenburg wurden Erinnerungsschreiben versandt, zu denen noch keine Stellungnahme erfolgte.

7. Wegen der bereits begonnenen Realisierung des "Masterplanes" zur BER-Kapazitätserhöhung im Widerspruch zu Bestimmungen im Raumordnungs-Verfahren (ROV 1994), Konsensbeschluß 1996 und Planfeststellungsbeschluß PFB sowie aktuellen Finanz- und Bauproblemen am Hauptterminal T1 wird ferner die Realisierungsmöglichkeit des BER-Projektes als sehr vakant erachtet, weil

- die aktuelle Finanzierung nur durch Mittelzweckentfremdung möglich war ,
- trotzdem "Pauschalzustimmungen" zur zukünftigen Finanzierungs-Sicherung durch die BER-Eigner von Bund und Ländern abgegeben wurden,
- aber die EU-Kommission bereits den letzten BER-Beihilfeantrag erst mehr als ein Jahr später, als von der Bundesrepublik erwartet, genehmigte und
- die Summe zudem von 2,6 Mrd.€ auf 2.2 Mrd.€ "deckelte" - Mitursache derzeitiger Finanzmanipulationen;
- die Baugenehmigungen für verschiedene BER-Komplexe zu unterschiedlichen Zeiten mit unterschiedlichen geltenden gesetzlichen Sicherheits-Bestimmungen erteilt wurden, so daß eine Gesamt-Abnahme des BER nach dann aktuell geltendem technischen Recht eine kaum realisierbare Möglichkeit verkörpert;
- nicht zuletzt wegen massivem "Pfusch am Bau" durch Planungsänderungen, Firmen-Pleiten und mangelhafte Kontrolle, so daß die sicherheitstechnische Funktion der Anlage „Hauptterminal“ als nicht gegeben erachtet wird, weil z.B. orangefarbene Kabel (E-90-Kabel) zur "Funktions-Erhaltung im Störfall" sicherheitstechnisch funktionswidrig zusammen mit normalen E-Kabeln verlegt wurden ( vgl.


[https://deutsch.rt.com/inland/80651-exklusiv-wird-der-ber-im-brandfall/ ...](https://deutsch.rt.com/inland/80651-exklusiv-wird-der-ber-im-brandfall/...) und

<https://deutsch.rt.com/inland/80133-fotos-von-baustelle-wird-ber-jemals-eroeffnet/...>).

- Außerdem ist gem. IHK-Studie ein Verkehrschaos zu erwarten ( vgl. MAZ 19/20.01.2019 S.17), weil über die Studie hinausgehend ja für zwei Drittel der Passagiere aus vorgeh. Gründen der Schienenverkehr über das Hauptterminal T1 ausfällt und auch die bereits im Konsensbeschluß von 1996 als Grundlage der Entscheidung für den Standort Schönefeld verankerte Anbindung des Flughafens über Rudow, also die U-Bahnlinie U7, noch nicht einmal begonnen hat, sondern noch darüber gestritten wird.

8. Vorgen. mannigfaltige Gründe sollten ausreichen, um eine erneute Prüfung des Gesamtkomplexes BER-SXF-TXL-MAWV auch im Abgeordnetenhaus von Berlin verantwortungsbewußt weiterführend vorzunehmen.

Dabei wünschen wir Ihnen viel Erfolg und verbleiben mit freundlichen Grüßen

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