

Dr.-Ing. Günter Briese

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

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Landesregierung Brandenburg und BER-Aufsichtsrat
- Flughafenkoordinator der Staatskanzlei und
antretender BER-Aufsichtsrat-Vorsitzender -
Herrn Staatssekretär Bretschneider

Heinrich-Heine-Straße 107
1 4 4 7 3 P o t s d a m

OFFENER BRIEF

Eichwalde, den 3. März 2015

Ihr Schreiben vom -
Ihr Zeichen -

Mein Schreiben vom 5. Januar 2005 an die Staatskanzlei,
meine Schreiben an LÜBB vom 28.12.2014, 5.1.2015,
10.1.2015 und 15.1.2015

Rechtswidrige Genehmigung der temporären BER-Südbahn-Inbetrieb-
nahme; E i l - A p p e l l bezüglich kurzfristiger Zurückziehung

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

bezugnehmend auf vorgen. Schreiben, die Absicht laut Presse-
meldungen von Ministerpräsident Dr. Woidke, nicht nur den Auf-
sichtsrats-Vorsitz nicht zu übernehmen, sondern sich nebst Mi-
nistern ganz aus dem Aufsichtsrat zurückzuziehen, die geäußerte
Absicht des nun im Aufsichtsrat tätigen Rolls-Roys-Managers
Axel Arendt, welcher für den Aufsichtsrats-Vorsitz im Gespräch
war, sich stattdessen nach nur drei Monaten Mitgliedschaft in
denselben bereits wieder aus dem Aufsichtsrat zurückzuziehen,
sowie der noch nicht abgeschlossenen Neubesetzung des BER-Auf-
sichtsrates wie auch des BER-Eigentümer-Gremiums wende ich mich
hiermit nochmals an Sie in der Landesregierung wegen
Ihrer Zuständigkeit als Flughafenkoordinator für Planfeststel-
lungsbehörde wie auch Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg
als Unterabteilung 4 des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV)
sowie Ihrer Zuständigkeit auch für den BER-Aufsichtsrat mit
diesem Eil-Appell zur Zurückziehung der temporären wie auch
daran anschließend der dauerbetriebsbezogenen Genehmigung von
Starts von der BER-Südbahn; letzteres bereits vorbeugend wegen
der aktuellen Diskussion zur Verplanung des Flughafens Tegel TXL
entgegen früheren Absichten für das Olympische Dorf.

- 1969-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftsthesen
in zwei Wirtschaftssystemen
- 1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß,
Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,
Fachschiele für Schwenkschienenbau 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 WIEDERBUND (DW)
- 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
- 1994 Bauleitplaner
- um 1960 Veröffentlichung "Zum Thema Fertigtoleranzen"
mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter
Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen
für Duroplast-Ferrestoffteile, PLASTE UND KAUTSCHUK
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der
Volkswirtschaft gegen das Sinken des
wissenschaftlich-technischen Niveaus zum
Austauschbau Kunststoffverarbeitung
(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 Kunststoff
in der Volkswirtschaft i.A. des ANW Berlin
(Teil1: Ermittlung erforderlicher Aufgaben
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,
Teil2: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan,
Kosten-Nutzen-Analyse)
mit den Co-Autoren
Dr. Wilfried Schauf, Zentrallaboratorium für
Kunststoffverarbeitung Leipzig und
Dipl.-Phys. Dieter von Straußwitz, 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 Kunststoffverarbeitungsprozesses
von Duroplastfontellen aus Abmaß-Häufigkeits-
Verteilungen, Eröffnungsvortrag der Sektion
Kunststoffverarbeitungstechnik einer der Internationalen
Fachtagungen PLASTIPRÄZIS der Kammer der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen fünfjährigen
Planens der Sowjetunion im Rahmen des Promotivverfahrens,
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 FEINERÄTHERIK
29(1980) H.4 S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
mit ökonomischen Skizzen über NEUES FORM an
Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer John-Stauer
(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 Brutto sozialprodukt
(BSP) 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, Ausarbeitungen und Presse-Informationen
und -Erklärungen 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-zi.de>
sowie www.eichwalde.com und www.brbb-ev.de)

Dies deshalb, weil

- es Konsens von Landesregierung wie Landtag war, daß eine BER-Südbahn-Inbetriebnahme erst **nach Abschluß** des Schallschutzes für betroffene Bürger erfolgen darf;
- für einen Schallschutzmaßnahmenabschluß nutzbare Planungsunterlagen erst zu spät und in noch nicht qualitativ ausreichender Abfassung die Bürger erreichten (und dies auch noch als rechtlich unverbindliche Mitteilungen (ASE) abweichend von vorheriger Vertragsform!), so daß wohl erst ca. 10% der Bürger (auch noch unzureichenden) Schallschutz oder Ausgleichszahlungen anstelle von Schallschutz erhielten und selbst nach einer Erklärung von Ex-Staatssekretärin Tina Fischer mit Bezug auf Drucksache 6/217 die "Frist für den Schallschutz nicht gehalten" werden kann (vgl. KawaKurier vom 28. Januar 2015 S.7);
- bei der Umsetzung des Schallschutzes grobe Fehler vorlagen und zwar gem. Stichprobe des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) regierungsseitig ermittelt bei 90% der Anspruchsberechtigten zu ASE-B (vgl. Drucksache 6/472);
- gem. MIL-Auskunft in Drucksache 6/472 die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) **dann tätig werden muß**, wenn **systematische Verfehlungen** der FBB festgestellt werden und dies **nun** selbst nach regierungsamtlichen Quellen gesichert konstatiert werden kann;
- die LuBB der Fach- und Rechtsaufsicht des MIL untersteht, aber **trotz eigener Erkenntnis zur Vorlage einer systematischen Verfehlung des Schallschutzzieles** bisher als Fach- und Rechtsaufsicht nicht tätig wurde und damit ein Herantreten an die Staatskanzlei der Landesregierung zwingend erfolgen muß;
- die BER-Südbahn außerdem **selbst temporär** zur Ermöglichung der BER-Nordbahn-Sanierung nicht in Betrieb gehen kann, weil der in der LuBB-Genehmigung gen. Termin 5.1.2015 (vgl. Auflage-Pkt. d)ii) m.W. bis jetzt bezüglich der "...Veröffentlichung der geänderten Parameter der Flugplatzanlage und -ausrüstung sowie der Verfahren des Betriebes und des Flugbetriebes im Luftfahrthandbuch ... abschließende Angaben und Ergänzungen ... zu abschließender Prüfung" nicht vorliegen, so daß erforderliche Personalschulungen nicht möglich sind - weder dem Protokoll der 91.Sitzung der Fluglärmkommission vom 24.11.2014 noch dem Protokoll der 92.Sitzung vom 23.02.2015 derartige Festlegungen zu An- und Abflügen von der BER-Südbahn verfahrensbezogen entnehmbar seien;
- weil gem. Pkt. d)iv des LuBB-Bescheides "die Bau- und Bauablaufpläne zur Durchführung der Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen lt. BVBB-Info bis zum 16.01.2015 zur Prüfung übergeben werden sollten, aber die Planungen mangels Generalplaner stocken und zu einer "maßgeblichen Verzögerung des Baubeginns" führen sollen und
- weil darüber hinaus weitere rechtlich wesentliche Gründe bezüglich des Verstoßes gegen als EU-Mindestforderungen gültige ICAO-Vorschriften sowie Verfassungen von grober und projektgefährdender Art existieren, welche sowohl eine zeitweilige wie dauernde BER-Südbahn-Inbetriebnahme verhindern und nachstehend dezidiert aufgeführt sind, nämlich:
 - bei der Startbahn-Ausrichtung (zumindest der BER-Südbahn) auf besiedeltes Gebiet, da es sich beim BER zumindest um einen wesentlich erweiterten Flughafen handelt;
 - bei der Genehmigung der BER-Flugrouten, zumindest von der BER-Südbahn, wegen Überfliegens sensibler Einrichtungen in geringer Höhe und ohne dazu bisher vorgesehenen Schallschutz;
- bei der Umsetzung des Schallschutzes im BER-nahen Raum
 - wegen der Zugrundelegung des Spitzenlämpiegels statt des Lärmstörpegels als Maßstab, gem. Zusendung vom Spätsommer 2013 an Landtag und Landesregierung (der 3. Ansatz, nach welchem das "Sprint-3-Schallschutzprogramm" benannt wurde, ist also genau so überholt, wie die diesen vorangegangenen Ansätze - kostenmäßig von großer Bedeutung);
 - bezüglich der aktuellen Umsetzung des "temporären Schallschutzes" wegen der Nicht-Übereinstimmung der temporären Schallschutzzonen mit der Richtung der temporären Flugroute bei Starts nach Osten z.B.;
 - wegen der Nichtbeachtung des vom Bundesverwaltungsgericht geforderten 3-Sigma-Bereiches und der 100:100-Regelung hierbei (d.h. Wertung nur der Starts nach Osten z.B. für die Berechnung von Dauerlämpiegeln für östlich des BER belegene Gemeinden), schon in einer Zusendung vom Spätsommer 2011 an Landtag und Regierung angemahnt und erst danach vom BVG als rechtens befunden, aber bis jetzt noch nicht umgesetzt;

- wegen der Nichtumsetzung selbst der FBB-Maßstäbe zum Schallschutz, bestätigt durch Zugeständnisse des FBB-Schallschutzverantwortlichen am 16. Februar 2015 vor dem BER-Sonderausschusses des Landtages (Herr Weber kam aus den USA und hat wohl deshalb von EU-Bestimmungen, nach denen ICAO-Dokumente als Mindestvorschriften in der gesamten EU gelten, nichts gehört und mußte auch zugeben, daß in seinem Team kein Mitglied Bauexperte ist, wie für die vielfältige Umsetzung, auch i. Vbdg. mit der EnEV, erforderlich);
- bei der Umsetzung des Volksbegehrens zu Nachtflugverbot und No-Single-Flughafen am Standort Schönefeld für den Berliner Raum, von Landtag und Landesregierung unverändert angenommen, aber rechtswidrig danach noch nicht im Gesetzblatt verkündet, also nicht umgesetzt;
- bei der Umsetzung des OVG-Urteiles im Zentrale-Orte-Gliederungs-Prozeß mit der Nichtigkeitserklärung des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP BB) ex tunc ipso iure wegen Verfassungswidrigkeit bezüglich des BER-Projektes - dadurch sind grundlegende BER-Rechtsakte wie Planfeststellungsbeschluß und -ergänzungsbeschluß (PFB bzw. PFBerg) aus vergleichbaren Gründen nichtig ex tunc ipso iure, was aber ebenfalls bisher noch nicht offiziell anerkannt oder rechtlich umgesetzt wurde.

Die vorstehende Aufzählung erhebt noch nicht einmal den Anspruch auf Vollständigkeit, z.B. sind selbst die für Schallpegel herangezogenen Grundlagen zu Flugzeugmix und -lämpegele schon ebenfalls als falsch erkannt worden, sicherlich zwecks Kosteneinsparung und Erhöhung der Zustimmung zum Projekt durch Nichteingeweihte.

Aus all dem ergibt sich für das BER-Projekt,

- daß die BER-Südbahn weder temporär noch auf Dauer in Betrieb gehen darf;
- daß der BER kein Single-Flughafen im Berliner Raum sein darf und kapazitätsmäßig auch nicht sein kann;
- daß die bisher schon für zwei Flugpisten von vier Gutachtern berechnete Nichtgegebenheit der Rentabilität noch viel mehr für nur eine Flugpiste zutrifft, also die finanzielle Lage des Flughafens dadurch noch viel miser ist, als bisher angenommen - und dazu liegt noch bei der EU ein Antrag auf Verweigerung der Zustimmung für weitere öffentliche Mittel vor;
- daß die Bemühungen von Noch-Flughafenchef Mehdorn bezüglich Offenhalten Tegels sowie der Gründung von flyBB e.V. und die aktuellen Vorstellungen von Bundesverkehrsminister Dobrindt zum Flughafen Halle-Leipzig als Entlastungsflughafen für den BER objektiv begründet erscheinen, sogar als Ersatzflughafen, weil nach rechtskonformer Wiederaußerbetriebnahme der BER-Südbahn erst nach Schließung von Tegel TXL höchstens noch im Berliner Raum die BER-Nordbahn für den Flugbetrieb zur Verfügung steht und stehen kann.
- Die aktuellen Probleme bei BER-Bauprojekten bezüglich der Infragestellung auch des Inbetriebnahme-Termines Ende 2017 kommen noch hinzu, und die Frage, ob nicht nur Rauchgase nach oben, Schwelgase aber nach unten abzusaugen sind, da schwerer als Luft, kommt m.E. auch noch hinzu.
- M.E. ziehen sich aus all den vielen vorgeh. Gründen nun die verantwortlichen Politiker peu à peu von der Verantwortung für das Gesamtprojekt zurück und wollen "Fachleuten" überlassen, die "Kastanien aus dem Feuer" zu holen, weil die Situation schon zu aussichtslos erscheint, ob rechtlich, finanziell oder bautechnisch wegen baldigen Auslaufens der Gültigkeit der bisherigen Baugenehmigungen, und weil sich Herr Mehdorn so wenig als "Opferlamm" eignet - er hat wohl schon zu viel erkannt, auch wenn er dies nicht öffentlich macht.

Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, sich mit den Gegebenheiten über die Internet-Quelle <http://berlin-brandenburg-21.de>

vertraut zu machen, da viele der bisherigen Entscheidungen sowohl der Brandenburger Landesverfassung als auch Bundes- und EU-Verfassung widersprechen und somit genügend viel Anlaß zur Intervention, ggf. auch zur Klage, bieten.

- Im Übrigen hoffe ich, daß Ihnen mit Bezug auf den BER als größtem Infrastrukturprojekt der Region mein Briefkopf verdeutlichen möge, daß für mich volkswirtschaftliche Probleme größerer Bedeutung kein Neuland darstellen. Meine Vorstellungen zur Lösung der EU-Krise bezüglich Finanzwirtschaft, Staatsfinanzen und EURO wurden z.B. erst am 1. Wochenende vor Mts. in Frankfurt anlässlich einer diesbezüglichen Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung als lösungsbezogen empfehlenswert beurteilt.

- In diesem Sinne gestatte ich mir, Ihnen in Ihren Entscheidungen als Demokrat i.S. sozialer Rechtsstaatlichkeit viel Erfolg zu wünschen

Dies deshalb, weil die bisherigen Verfahrensweisen und Entscheidungen als nicht in diesen Kontext einordenbar erscheinen, was insbesondere für die LuBB-Schreiben zutrifft und meinerseits deshalb eine etwas harsche Reaktion provozierte.

So geht man nicht mit Bürgern um, welche sich für existentielle Interessen einer großen Anzahl Mitbetroffener einsetzen!

Sofern Sie, sehr geehrter Herr Staatssekretär, jedoch wider Erwarten meinen Eil-Appell aufgrund eigener Entscheidung bzw. der Einflußnahme aus dem BER-Aufsichtsrat oder dem Gesellschafter-Gremium nicht nachkommen möchten, erlaube ich mir, Sie auf folgendes hinzuweisen:

- Die gesundheitlichen Folgen von hohen Lärmpegeln auf Bürger (nicht Meerschweinchen!) wurden der Landesregierung in der Anlage "Presse-Erklärung zur ILA2014" vom 5. Mai 2014 als Anlage zum Schreiben vom 5. Mai 2014 an die Staatskanzlei ausführlich dargelegt.
- Sollten aus dem Fehlverhalten von Dienststellen der Landesregierung aus vorgehen. Anlaß Strafanzeigen von Bürgern wegen fahrlässiger oder gar mutwilliger Körperverletzung resultieren, so hätten sich dies alle dafür Verantwortlichen selbst zuzuschreiben, zumal von OVG wie BVG bereits mehrfach in Urteilen die "willentliche Verfehlung von Schallschutzziele" durch die Flughafengesellschaft sowie die Duldung dieser Verfahrensweisen durch die Landesregierung bereits gerügt wurden.
- Die Landrätin des Landkreises Teltow-Fläming Kornelia Wehlan hat in ihrem aktuellen MAZ-Interview schallschutzbezogen betont, daß der Schallschutz eine **hoheitliche Aufgabe** sei, weil es einen Planfeststellungsbeschuß gäbe (MAZ 4.3.2015 S.11) und daß der Schallschutz auch wenn der BER voraussichtlich 2017 ans Netz gehen werde, noch nicht fertig sein dürfte! Da dieser hoheitlichen Aufgabe bisher die Landesregierung ihrer Verantwortung nicht aufsichtsrechtlich hinreichend nachkam, besteht gegenüber dadurch geschädigten Bürgern gem. §823 BGB bei Schäden an Leben, Körper und Gesundheit sowie Eigentum Schadenersatzpflicht. Durch die nachweisliche Nichtbeachtung übergeordneten Rechts kann das Land davon auch nicht durch die Ausnahmeregelung gem. §823 Abs.(2) Satz 2 BGB befreit werden.
- Vermeidbaren Rechtsstreitigkeiten zur Klärung von Grundsatzfragen des Schallschutzes in Form von Zivil- und Strafprozessen wird ferner dadurch Vorschub geleistet, daß der Landtag bisher den Vertretern der von Landrätin Wehlan hochgelobten Bürgerinitiativen im Landtag mit dem aktuellen Gruppenstatus das Recht verweigert, z.B. deren Klärung beim Parlamentarischen Beratungsdienst in Auftrag zu geben, wie auch die grundsätzliche Klärung der FBB-Wasser- und -Abwasser-Anschlußbeitragsangemessenheit gegenüber Anschlußbeiträgen der Bürger durch Verweigerung des Rechts der Bildung von Klagegemeinschaften bisher verweigert wurde.
Dies alles dürfte bei betroffenen Bürgern viele Fragen zum Status rechtsstaatlicher Demokratieangemessenheit im Land Brandenburg aufwerfen.
- Zu Folgen von Amtspflichtverletzungen gestatte ich mir, Sie, sehr geehrter Herr Staatssekretär, auf §839 BGB i.Vbdg. mit Art.34 GG aber auch auf §840 BGB und §§842 bis 844 BGB zu verweisen. Das dürfte bei einer Vielzahl Geschädigter wohl recht teuer werden!

Im Übrigen darf ich daran erinnern, daß der Staatskanzlei bereits im Spätsommer 2012 ein Vorschlag zur Festlegung von Schallschutzzonen gem. geltendem EU-Recht zuzuging, welcher von Lärmstörpegeln im Flugerwartungsgebiet ausging, aber bis heute antwort- und folgenlos blieb.

Mit freundlichen Grüßen



- Dr.G.Briese -