

KomBaustGerüchte170812

„Neue Aktion“ (NA):BER Technikchef Amann ahnt worauf er sich eingelassen hat!

Nach der Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft (FBB) beklagt sich der neue Technikchef Amann über fehlende Baupläne, Bauausführungspläne, mit anderen Worten über ein Chaos, dass er auf der BER – Baustelle vorgefunden hat. Frühestens in 4 Wochen sei er in der Lage einen Termin zu benennen, vorausgesetzt er kennt alle Pläne, auch solche die sich offensichtlich noch nicht in seinem Besitz, zu seiner Verfügung, befinden.

NA hatte am 27. Juli 2012 in einer Pressemeldung informiert, dass sich alle Pläne im Besitz der fristlos gekündigten Planungsgesellschaft der Architekten Gerkhan und Marg befinden. Diese Pläne müsste die FBB von dieser erst „abkaufen“, wenn an der Fertigstellung des BER sachgerecht gearbeitet werden soll. Die die Tatsachen verschleiernde Antwort der FBB: „wir haben alle Pläne“, sollte darüber täuschen, dass sie aber die Urheberrechte, und damit nicht das Recht haben, mit diesen Plänen zu arbeiten. Den Einlassungen von Amann folgend scheinen die Eigentumsrechte bis heute noch immer bei Gerkhan und Marg zu liegen. Es ist nun unabdinglich, dass sich die FBB unverzüglich zu diesem Problem äußert. Dazu gehört auch, was die FBB an die Architekten zahlen muss um die Eigentumsrechte zu erlangen.

Na kann auf Grund von glaubwürdigen Berichten von Akteuren auf der Baustelle, als Bestätigung dessen was Wowereit (SPD) und Platzeck (SPD) offensichtlich schon seit Anfang März durch einen Controllingbericht der Unternehmensberatung McKinsey wussten. Hier ist es jetzt an der Zeit das Wowereit und Platzeck erklären warum sie in Kenntnis dieses Berichtes den Termin der Inbetriebnahme 12 Juni 2012 bis Anfang Mai als Lügengeschichte und Propagandabehauptung öffentlich vertreten haben.

Die NA bekannt gemachten, aktuellen Fakten, werden nur zum Teil von Amann aufgrund seines Berichtes bestätigt. Konkret war NA, durch Informationen von der Baustelle folgendes schon im Juli bekannt:

1. Gutachter die sich mit dem Untergeschoss des Terminals befasst haben sollen erklärt haben, dass sie einen solchen Baupfusch und seine Folgen noch nie erlebt hätten. Frage: gibt es glaubwürdige Zeugen die nach fachlicher Beurteilung diese Aussage widerlegen? Stimmt es, dass es die FBB bisher verhindert hat Besichtigungen aller Räume des Untergeschosses zu genehmigen?
2. Stimmt es, dass die Feuerwache „West“ wegen schwerer Baumängel bis heute nicht abgenommen ist?
3. Stimmt es nicht, dass es am Tower messbare Absenkungen gegeben hat?
4. Stimmt es nicht, dass die Lüftungsanlage in einem sehr schlechten Zustand ist, durch Wassereinfluss die Wände verrotet seien wie „Bild“ schon berichtete? Danach sollen in den Schächten Dreck liegen, Müll und Bauabfälle die Schächte verstopfen.
5. Stimmt es nicht, dass Bilddokumente vorliegen die beweisen dass es Hunderte von tiefschwarzen Flecken auf Betonboden gibt?. Diese betroffenen Flächen sollen durch „Flutterband“ abgesichert sein. Nun soll mit Hilfe von Spezialkunststoff die auch vorhandenen Risse aufgefüllt werden. Bauarbeiter erklärten, dieser Kunststoff sei härter als der Beton. Allerdings hege man Zweifel, ob dies helfe, denn der Boden würde weiter Instabilitäten zeigen. Besonders bemerkenswert seien die „Kanülen“, die aus dem Boden ragen. Sie

wurden, nachdem jeder Riss einzeln mit einer tiefen Bohrung versehen wurde, eingeführt und mit dem Kleber gefüllt. Die Klebmasse sei aber so schnell ausgehärtet, dass die Kanülen im Boden blieben. Sind diese Angaben Erfindungen? Dazu soll sich nun auch Amann äußern!.

6. Dass die Bauunterlagen zur Verkabelung aller Komponenten die über Kabel gesteuert werden nicht den fertig gestellten Installationen übereinstimmen, ist schon zugegeben. Nun habe man festgestellt, dass auch zahllose Brandmeldesensoren falsch installiert seien und teilweise nicht funktionieren würden. Diese Mängel seien so umfangreich, dass man die gesamte Verkabelung aus der Decke herausgenommen hat, um sie neu aufzubauen. Stimmen diese Informationen nicht, dann soll Amann dies nachweisen!
7. Mittlerweile soll es besorgniserregende Rissgeräusche auch in den Mitteldecken geben. Im Pier „Nord“. soll es einen „Abwärtstrend“ geben. Testplatten, die zwischen sich bewegenden Bauteilen verklebt und mit Datum versehen wurden, brachen auseinander. Hier sollen einer Redaktion auch Bilder vorliegen.
8. Nun soll auch festgestellt worden sein, dass an Betonstützen Strukturen sichtbar geworden sind, das heißt, man sieht den verarbeiteten „Eisendraht“. Experten an der Baustelle sollen diese Tatsache unumwunden als „besorgniserregend“ bezeichnet haben. Denn, die aufgebrochenen Strukturen seien ein Beleg dafür, dass der verarbeitete Stahl „blüht“, sich ausdehnt.
9. Offensichtlich gibt es an verschiedenen Stellen des Terminals ungewöhnlich viele „Spannungsrisse“. Solche Risse entstehen an Bauwerken oft. Immer aber sind sie Teil des teureren Sanierungsbedarfes um zu verhindern, dass durch dort eintretende Feuchtigkeit die Struktur der Bauwerksteile, auch durch dann rostenden Stahl, gefährdet wird.
10. Im Bahnhof soll es Probleme geben. Nach Informationen würde dort an zwei Rissen, angeblich bis zu 10cm Breite, gearbeitet, oder ist gearbeitet worden, die quer durch die ganze Bahnhofsöhre gehen.

Schon die Informationen die hier dargestellt sind, stehen im Gegensatz zur Propaganda über die angeblich geringfügigen Problem am BER.

Schlimmer ist aber, was uns ein Insider über die organisierten „Kontrollbesuche“ am BER, insbesondere von Abgeordneten, mitgeteilt wurde.

Hier geben wir den Bericht des Insiders wieder:

....“Der Flughafen unterliegt als „öffentlich mit finanziertes Bauwerk“ auch der parlamentarischen Kontrolle. So ist vor einigen Wochen Abgeordneten der Besuch gestattet worden. Man habe diesen Besuch akribisch vorbereitet, die Parlamentarier durch eine abgeschirmte Baustelle geführt. Sichtschutz überall, man wolle die Bauarbeiter nicht stören. Dass das falsch war, bestätigte sich spätestens beim Blick hinter den Sichtfolien: von Bauarbeitern keine Spur. Auch seien die Besucher an schadensfreien Stellen geführt worden, sie hatten keine Kenntnis der wirklichen Problembereiche.“.....

Diese Vertuschungspraxis, Lügereien, Verdummung der Öffentlichkeit und der gewählten Abgeordneten in Berlin und Brandenburg, begleiten als Wahrheit das ganze Pleiten-Pech- und Pannenprojekt BER, seit der Standortfehlerscheidung „Schönefeld“ im Jahre 1996. Ohne Zweifel wird diese diese Praxis auch in Zukunft den BER an diesem Standort begleiten. Darum führt kein Weg daran vorbei: Wer mit dieser Praxis Schluss machen will, eine ganze Region und 200 000 Menschen vor den Folgen schützen will, der muss ebenso zwangsläufig einen neuen Großflughafen planen um „Schönefeld und die Region vor der Katastrophe einer Fehlentscheidung durch eine andere Perspektive zu bewahren. Kombiniert mit einer Übergangslösung

die keine weiteren Investitionen erzwingt, Fluglärm und Flugbetrieb reduziert, muss die Flughafenpolitik neu überdacht werden. NA hat hier konstruktive Vorschläge öffentlich gemacht (Siehe www.na-ber.de)
Ferdinand Breidbach (Ehrenvorsitzender BVBB)