

Dr.-Ing. Günter Briese

E-Mail: drgbriese@gmail.com Mobil: 0173 / 644 76 03

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Stübenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Europäisches Parlament
- Petitionsausschuß -
Vorsitzende, Frau Cecilia Wikström

rue Wiertz

B-1049 B r ü s s e l

BELGIEN

Eichwalde, den 9. Februar 2016 (1. Entw.)

Ihr Schreiben vom 7. Februar 2016 (E-Mail)

Ihr Zeichen 1077756 DE.doc (77 KB), Mitt.an die Mitglieder,
mit Anlage Schreiben der Europ.Kommission vom 30.10.2015 *

Mein Schreiben vom 7. Januar 2016 m.Anl. vom 4., 5. u. 6.1.2016

sowie Schreiben vom 26. August 2015 und 12. März 2014

*) PE571.538v01-00

P e t i t i o n N r. 1 0 0 2 / 2 0 0 4,

EU-Beihilfeverfahren SA.36263 (2013 / CP) für den
Flughafen Berlin-Brandenburg (BER);

K o m m e n t a r zur schriftlichen Antwort der
Europäischen Kommission vom 30. Oktober 2015

Sehr geehrte Frau Vorsitzende !

1. A l l g e m e i n e s

- Für die Übersendung der vorgeh. Antwort der Europäischen Kommission zu Einwendungen der Mitglieder der Petentengruppe danke ich Ihnen.

- Wie Sie in Ihrem Anschreiben vermerkten, liegen noch weitere Schreiben zur Petition vor, welche zeitlich jüngeren Datums als die Antwort der Kommission sind und sowohl an das Europäische Parlament als auch an die Europäische Kommission gerichtet waren, wobei ich bestrebt war, eine Zusendung gemäß den mir mitgeteilten Aufgabengebieten vorzunehmen.

- 1969-2004 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftsthemen 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 Elektronik-Technologie, Humboldt-Universität zu Berlin, Sekt. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promotion als Externer mit Untersuchungen zur Systemtätigkeit von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von heuristischen, Simulations- und algorithmischen Programmen;
- 1972, 1974 Fichtepreisträger und Humboldtpreisträger der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik und technische Fächer
- 1950-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer Grundentwürfe im DEUTSCHEN MEßVERBUND (DMB)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des Landesozialrates Cottbus
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur
- 1973-91 Ingenieur für entscheidungsleitende Standardisierung/Normung
- 1994 Resultatplaner
- im 1960 Veröffentlichung "Zum Thema Freistofftoleranzen" mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen für Duroplast-Formstoffteile, PLASTE UND KAUSCHUK
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen das Sinken des wissenschaftlich-technischen Niveaus zum Austausch von Kunststoffverarbeitung (Verhinderung der Einführung des sowjetischen Ost-Toleranz- und Passungssystem zugunsten der Einführung des internationalen ISO-Toleranz- und Passungssystem)
- 1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe zur Studie zur Substitution von Metall durch Plastik in der Volkswirtschaft I.A. des ASW Berlin (Teil1: Ermittlung erforderlicher Aufgaben für Forschung/Entwicklung und Standardisierung, Teil2: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan, Kosten-Nutzen-Analyse) mit den Co-Autoren Dr. Wilfried Scheef, Zentrallaboratorium für Kunststoffverarbeitung Leipzig und Dipl.-Phys. Dieter von Strassitz, TU Dresden
- 1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz (statist. Methode) zu achsensymmetrischer Toleranz (worst-Case-Methode) für Meßsetzen zur Erzielung von Fertigungskostenminimierung durch größere Beziehtoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- im 1970 Ermittlung der Parameter des Elastizitätsprozesses von Duroplastformteilen aus Abschleißleistungs-Verteilungen, Eröffnungsvortrag der Sektion Kunststoffverarbeitungstechnik einer der Internationalen Fachtagungen PLASTplastik der Kammer der Technik, Dresden
- im 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Planjahresplans der Sowjetunion im Rahmen des Promotionsverfahrens, 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 Meß-, Steuer- und Regelungstechnik)
- 1980 Dissertationsskizzenfassung in FEINERLEITUNG 29(1980) H.4 S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft mit Ökonomischen Stimuli über NEURS KOMM an Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer (Spekulations-Steuer) 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 Nettoezialproduktes (NEP) 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, Auswertungen und Presse-Informationen und -Erläuterungen im 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.bbb-er.de)

- Aufgrund der mir Ihrerseits Übermittelten Antwort, daß eine Weiterbearbeitung der Petition erfolge, gehe ich davon aus, daß es sich beim Schreiben der Europäischen Kommission nur um eine Vorab-Stellungnahme handelt, zu welcher sich die Petenten zunächst äußern sollen.
- Da meine Petition zum Beihilfeverfahren nicht nur auf die Beantragung von Beihilfe von 2012 über 1,2 Mrd.€ Bezug nimmt, sondern auch auf den neuen Beihilfeantrag von 2015 über 2.6 Mrd.€ und damit die Anträge der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB, u.a. auf Bearbeitung beider Anträge als Einheit mit dem Ziel der Ablehnung, befürwortet, erscheint ein Eingehen auf diesen Zusammenhang in meinem Kommentar als unabdingbar.
- Dies erscheint ferner als erforderlich, um dem Spruch des EuGH vom 15.Oktober 2015 in der Rechtssache C-137/14, Vertragsverletzungsklage nach Art.258 AEUV der Europäischen Union gegen die Bundesrepublik Deutschland, u.a. zur Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung, gerecht werden zu können.
- Das vorgen. Erfordernis ergibt sich aus Art.288 AEUV i.Vbdg. mit dem Art.264 AEUV und dem Art.266 AEUV, da die Umsetzung geltenden EU-Rechts wegen Untätigkeit als vertragswidrig erklärt wurde und danach die sich aus dem EuGH-Urteil ergebenden Maßnahmen umzusetzen sind.
- Außerdem widerlegt das Schreiben der vorgen. Kanzlei das Argument des Vorliegens "begründeten Verhaltens der Flughafengesellschaft analog der eines privaten Investors" bereits bei zulässigem Flugbetrieb von zwei Start- und Landebahnen, während infolge Verletzung geltenden EU-Rechts beim BER-Projekt gem. ICAO Doc.9184, verbindlich als Mindestforderung in allen Staaten der EU gem. Verordnung EG1592/2002 und Verordnung EG216/2008, höchstens eine Start- und Landebahn betriebswirtschaftlich nutzbar sein wird, so daß sich die wirtschaftliche Lage des BER-Projektes gegenüber dem beigebrachten professoralen Gutachten noch weiter verschlechtern wird, weil verringerten Einnahmen wegen EU-Rechts-Verletzungen gemäß dem Chicago-Abkommen, Anhang 16, beim derzeitigen Schallschutzkonzept erhöhte Unkosten gegenüberstehen werden.

2. Kommentar zu Einwendungen der Petenten

- Es ist schwierig, sich etwa drei Jahre nach Abfassen einer Petition in den Kenntnisstand bei dessen Entstehung zurückzusetzen.
- Der im Schreiben der Europäischen Kommission zitierte Text mit Vorwürfen entstammt gem. den Hinweisen auf Seite 12 meines Schreibens vom 12. März 2014 einer Ausarbeitung des BVBB e.V., welche ich gemäß meinem dama-

ligen Kenntnisstand als zutreffend erachtete.

- Dies deshalb, weil ich es damals noch nicht als möglich erachtete, daß BER-Aufsichtsrat und BER-Gesellschafterversammlung bei einem solch bedeutsamen Infrastrukturprojekt ihre Kontrollpflichten in solch gravierenden Umfange vernachlässigen würden, wie dies inzwischen durch den BER-Untersuchungsausschuß des Abgeordnetenhauses von Berlin festgestellt wurde.

- Dadurch wurden fälschliche Behauptungen der Flughafengesellschaft FBB GmbH von der Bundesregierung unkontrolliert und mit augenscheinlich großer eigener Überzeugung an die Europäische Kommission herangetragen und führten so zu deren Genehmigung der Beihilfe von 1,2 Mrd. €, was von vielen Petenten beanstandet wurde.

- Nach Kenntnisnahme der geschilderten Ergebnisse des Untersuchungsausschusses habe ich mich jedoch, wie aus meinen Zusendungen als Petent ersichtlich, vertrauensvoll und auch im Bemühen bezüglich weiterer Aufdeckung dieser Verhältnisse sowie der konstatierbaren prekären Rechtsverhältnisse hinsichtlich des BER-Projektes und darüber hinaus an die Dienststellen der Europäischen Union gewandt, obwohl ich bezüglich der getroffenen Beihilfeentscheidung zur 1,2-Mrd.-€-Beihilfe meine damaligen Einwendungen in der Sache durch neue Erkenntnisse mit noch größerer Überzeugung bekräftigen muß.

- Immerhin hatten ja nach letztem Stand nur ca. 110 Bürger bisher überhaupt Schallschutz erhalten, wenn auch völlig unzureichenden - und das mehr als zwei Jahre nach der Antwort vom 30. Oktober 2013 an den BVBB e.V..

- Ferner ist zu vermerken, daß die FBB GmbH das Überschreiten der 55 dB(A)-Maximalpegel-Grenze um 6 mal bei Nacht (NAT 6) erst in einem Gerichtsverfahren durchsetzen konnte, daß dasselbe für die Tageszeit nur auf massivem Widerstand scheiterte und selbst eine Überschreitung um ca. 0,5 mal bei Tag (NAT 0,5) vor dem OVG Berlin-Brandenburg nicht durchsetzbar war, nämlich der sogen. "Kompromiß-Vorschlag 'Krumme Null'" von Ex-Ministerpräsident Platzeck, so daß NAT 0.005 rechtskräftig wurde, weil die Höhe der zulässigen Überschreitung völlig undefiniert blieb.

- Auch aus der erforderlichen Durchsetzung der sechsmaligen Überschreitung des 55 dB(A)-Pegels über die PFB-Festlegungen hinaus nur über ein Gerichtsverfahren ergibt sich, daß der FBB GmbH durchaus bewußt war, daß für den Maximalpegel 55 dB(A) gem. PFB keinerlei "Interpretationsmöglichkeiten" existent seien.

Daß von der Bundesregierung gegenüber der Europäischen Kommission die Argumentation der FBB GmbH vertreten wurde, ist lediglich der konstatierten Nichtwahrnehmung von Kontrollpflichten der BER-Gremien im üblichen Maße zuzuordnen.

In Ergänzung der Ausführungen in Abschn.1. möchte ich dies wie folgt begründen;

- Nachdem der Prüfbericht des Landesrechnungshofes Brandenburg zum BER-Projekt auf Betreiben der Flughafengesellschaft FBS GmbH aus "Geheimhaltungsgründen" dem Landtag wie der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden durfte, mußte dieser nunmehr gem. Beschluß des Haushaltsausschusses veröffentlicht werden.

- Der Bericht belegt, daß schon 2012 bekannt war, daß die BER-Fertigstellung wegen des zum geplanten Eröffnungstermin 3.6.2012 erst erreichten Baufertigstellungsstandes von 52,6% (!) weitere Milliarden € erfordern wurde, was aber vom Brandenburger Finanzministerium dem Landtag verheimlicht wurde. Ferner sollten Veröffentlichungen zu Versäumnissen des BER-Aufsichtsrates verhindert werden, welche durch Interessenkollisionen bedingt waren, indem die Staatssekretärin im Finanzministerium Brandenburg in der Gesellschafterversammlung für die "Kontrolle" des ihr vorgesetzten Finanzministers, welcher im Aufsichtsrat tätig war, den ja das Gesellschaftergremium kontrollieren sollte, eingesetzt wurde und welche wohl deshalb keiner einzigen Gesellschafterversammlung persönlich beiwohnte - dies; wurde von Parlamentariern als Pflichtverletzung erachtet!

- Die Gesellschafterversammlung tagte dazu im Untersuchungszeitraum von 2010 bis 2013 trotz dieser brisanten Projektsituation nur zehn mal mit einer Gesamtdauer von **nur 2 Stunden**, die längste Sitzung dauerte 44 Minuten, die kürzeste **nur 2 Minuten (!)**.

- Der Aufsichtsrat tagte bis Frühjahr 2012 nur 4 mal jährlich, also nur die vorgeschriebene Mindestanzahl trotz aller ersichtlichen Probleme. Zur Aufsichtsrats-Haftungsprüfung nach der Eröffnungsverschiebung 2012 bezüglich der sich daraus ergebenden negativen Folgen für das BER-Projekt wirkte der Aufsichtsrat selbst an der "Auswahl und Steuerung" der Wirtschaftsprüfer mit, und die Anwälte führten lediglich Gespräche mit "einigen wenigen Aufsichtsratsmitgliedern" und erwarteten dabei "unbelegte Erinnerungen", damit die Aufsichtsratsvorsitzenden Wowerit bzw. Platzeck diesbezüglich erwartungsgemäß entlastet wurden.

- Daß Unterwerfen statt Loyalität oder objektive Prüfung erwartet wurde, konnten die "Prüfer" sicherlich bereits daraus entnehmen, daß die Generalplaner, die verhinderten, daß der BER als halbfertiges Provisorium in Betrieb gehen sollte, überraschend aller ihrer Pflichten entbunden wurden - ohne die weitreten Folgen negativer Art zu bedenken!

So hätte sich ein privater Investor unter Garantie niemals verhalten!

Die Opposition des Brandenburger Landtages fordert nun neben einer erneuten unabhängigen Prüfung der Entlastung des Aufsichtsrates auch eine Prüfung der strafrechtlichen Relevanz dieser Vorgänge durch die Staatsanwaltschaft.

- Eine Anforderung des Berichtes des Landesrechnungshofes Brandenburg durch die Europäische Kommission und das Europäische Parlament wird aus den vorstehenden Gründen empfohlen, weil die Europäische Kommission evt. meinen Anträgen bisher wegen vielfach erforderlicher Bezugnahme auf Presseberichte noch nicht folgte, mir jedoch andere Quellen zur Nutzung vielfach verwehrt waren.

Dies auch deshalb, weil der vorgen. Bericht sowohl für die Beurteilung des 1,2-Mrd.-€-Beihilfeantrages als auch des 2,6-Mrd.-€-Beihilfeantrages als besonders relevant erachtet wird, denn auch die bisher von der FBB GmbH bisher nicht eingestandene "Absenkung des Schallschutzprogrammes, um Kosten zu sparen", umschrieben mit eigenmächtig "reduziertem Schallschutzprogramm" gemäß meiner Argumentation ist darin offiziell und unparteiisch belegt!

- Da die Europäische Kommission gem. meinem derzeitigen Erkenntnisstand in ihrer Generaldirektion Wettbewerb primär die Vereinbarkeit öffentlicher Beihilfen mit den EU-Wettbewerbsbestimmungen und ihrer Vereinbarkeit mit dem Handeln eines privaten Investors prüft, wird der erhobene Vorwurf zur Beihilfe-Gewährung insofern etwas relativiert, als z.B. zu diesen Vorwürfen aus meiner Petition vom 12.März 2014 noch keine wettbewerbsrechtlichen oder betriebswirtschaftlichen Argumente mit Ausnahme solcher zur Zweckentfremdung von Mitteln ersichtlich waren.

- Wettbewerbsrelevante Argumente wurden inzwischen zwar mit Schreiben der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB an die Europäische Kommission herangetragen und meinerseits mit Schreiben vom 23. September 2015 antragsbezogen unterstützt und betriebswirtschaftlich durch negative diesbezügliche Auswirkungen benannter Rechtsverstöße gegen EU-Recht gem. Abschn.1. präzisiert, jedoch konnte ich hierzu in der Vorabstellungnahme der Europäischen Kommission keinerlei Stellungnahme wahrnehmen.

- Wegen der damit gegebenen Nichtberücksichtigung des professoralen Wirtschaftlichkeitsgutachtens und der damit verknüpften Forderung gemeinsamer Betrachtung des 1,2-Mrd.-€-Beihilfeantrages und des aktuellen 2,6-Mrd.-€-Beihilfeantrages mit dem Ziel der Ablehnung beider Anträge,

meinerseits unterstützt, sehe ich diese Schriftstücke sowie meine nachfolgenden Schreiben an die Europäische Kommission und das Europäische Parlament als besonders relevant für eine Entscheidung an, weshalb ich um eine Berücksichtigung und Stellungnahme hierzu bitten muß.

- Die Petition Nr.1142/2014 wird aus den vorgeh. Gründen wegen bereits ebenfalls angeführter Zweckentfremdung von Mitteln sowie wegen angeführten Fehlens von Umweltverträglichkeitsberichten mit Verweis auf das EuGH-Urteil vom 15.Oktober 2015 in der Rechtssache C-197/14 ausdrücklich unterstützt, auch wegen zwischenzeitlicher Flugroutenänderungen.

3. Rückäußerung zu weiteren von der EU-Kommission im Schreiben vom 30.Oktober 2015 genannten Argumenten

- Zu die Gesamtproblematik betreffenden Argumenten wurde bereits in den Abschnitten 1. und 2. Stellung genommen.

- Der Konstatierung der Übereinstimmung der Beihilfegenehmigung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers i.S. von Art.107 Abs.1 AEUV seitens der Europäischen Kommission wird aus den vorgeannten Gründen widersprochen.

- Zusätzlich wird darauf hingewiesen, daß für das BER-Projekt am Standort Sperenberg privatwirtschaftliche Geldgeber zur Verfügung standen, welche aber ihr Angebot auf der Basis des "Konsensbeschlusses" von 1996 entgegen den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens ROV 1994 letztlich nicht aufrecht erhielten.

- Ferner hat es eine echte Risiko-Einschätzung gem. dem Untersuchungsergebnis des BER-Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin niemals gegeben, und das Risikomanagement wurde auch im Bericht des Landesrechnungshofes Brandenburg kritisch beurteilt.

- Dies möchte ich aufgrund der meinerseits bereits vielfach benannten Verstöße gegen geltendes EU-Recht gem. Abschn.1. zu Flughafenkonfiguration, Schallschutz und Überflugverboten und die damit gegebenen Auswirkungen auf die betriebswirtschaftliche Situation unterstützen - ein privater Kapitalgeber hätte niemals Kapital für ein Projekt mit derart hohen Risiken bereitgestellt!

- Dies zumal deshalb, weil diese Rechtsverstöße die Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) und des Planfeststellungsergänzungsbeschlusses (PFBERg, teils auch mit PEG bezeichnet) *ex tunc ipso iure* nach sich zogen, was aber bisher seitens FBB GmbH, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung widerrechtlich ignoriert wurde.

Und dies, trotzdem damit jegliche Geschäftsgrundlage für das BER-Projekt entfiel!

- Jede Kostenschätzung für das BER-Projekt gemäß Ausführungen der Bundesregierung ist aus den vorgeg. Gründen nur als völlig unseriös beurteilbar und damit abzulehnen. Eine Kostenschätzung ohne Geschäftsgrundlage und Risikoabschätzung kann niemals seriös sein. Hierzu wird auch auf die Ausführungen in den Abschnitten 1. und 2. verwiesen.
 - Daß der PFB keine abweichende Auslegung zu Schallschutzmaßnahmen zuläßt, wurde bereits in Abschn.2. dargelegt.
 - Eine Bezugnahme auf Bedingungen der Flughäfen Frankfurt/Main, München oder anderer verbietet sich nicht nur aus den vorgeg. Gründen, sondern auch wegen der viel dichteren Umlandbesiedlung, meinerseits als Anl.3 meinem Schreiben vom 12.März 2014 beigelegt.
 - Daß die FBB GmbH annehmen konnte, daß keine Anhaltspunkte für strengere Auflagen als gem. NAT 6 gegeben wären, ihrerseits sogar als "konservativ gegenüber NAT 16 " benannt, und ihrerseits durchzusetzen seien, ist deshalb als unzutreffend zurückzuweisen.
 - Daß die FBB GmbH 2009 eine "sorgfältige Beurteilung der Sach- und Rechtslage vorgenommen habe, ist deshalb als in jeder Hinsicht völlig unbegründet abzulehnen.
 - Daß der FBB GmbH mögliche Klagen gegen die Überschreitung des Tages-Maximalpegels 55 dB(A) bewußt waren und daß Entscheidungen "aufgrund der Grundlage vielschichtiger Bewertungen" und von unsicheren Prognosen" erfolgen mußten, ist zutreffend.
- Zutreffend ist aber auch, daß diese Entscheidungen ohne ein verantwortliches und verantwortbares Risikomanagement i.S. vorheriger Analyse der Rechtslage und der sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Folgen, die sicher oder wahrscheinlich eintreten würden, erfolgten.

4. Zusammenfassung

- Aufgrund der Nichtberücksichtigung als besonders relevant erachteter Petitionsschreiben vor und nach der ersten Stellungnahme der Europäischen Kommission ist letztere nur als zu überarbeitender Zwischenbescheid zu werten.
- Dem Gesamturteil i.S. des Vorliegens einer marktwirtschaftlichen Entscheidung pro Investitions-Vornahme auch durch private Investoren und Geldgeber und damit pro Beihilfeantrag kann deshalb nicht gefolgt werden,

- Der Bericht des Landesrechnungshofes Brandenburg, welcher zur Entscheidungsfindung als unabhängige Quelle herangezogen werden sollte, belegt, daß auch die Bundesregierung nicht voll unterrichtet gewesen sein kann, da die Gesellschafterversammlung viel zu wenig Sitzungen und Zeit zur Verfügung hatte.

Der Vertrauensbonus seitens der Europäischen Kommission gegenüber der Bundesregierung war demnach sachlich unbegründet, auch wenn seitens dieser unzutreffende Daten mit Überzeugung und Engagement vorgetragen worden sein sollten und sich dadurch unbegründeterweise vertrauensbildend auswirkten.

- Deshalb sollten die Einwendungen der Petenten unter Berücksichtigung des EuGH-Urteils C-137/14 geprüft werden, nach welchem auch das Vorbringen neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse zu Umweltverträglichkeitsprüfverfahren außerhalb vorherigem Ansprechen zulässig sind, und durch welche, beispielsweise zur Berücksichtigung der Ultrafeinstaub-Auswirkungen, neben den nach dem Urteil zumindest **nötigen** neuen Umweltverträglichkeitsprüfungen zu den "neuen" Flugrouten abweichend von PFB-Festlegungen zumindest risikomanagementwirksam, wenn nicht projekteinbetriebnahmeverhindernd und damit kostenwirksam werden dürften.

- Den Anträgen der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsgesellschaft mbB sowie meinen diese Anträge ergänzenden Petitionen sollten deshalb bei der Entscheidungsfindung konkret Berücksichtigung finden.

- Dies gilt auch für den Zwischenbericht des BER-Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses von Berlin sowie für den zum 3. Juni 2016 erwarteten Abschlußbericht.

Mit freundlichen Grüßen

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

Mit der Bitte
um Stellungnahme
meiner
Viele Grüße
G. Briese