

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

EUROPÄISCHE KOMMISSION
Generaldirektion Wettbewerb
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel
BELGIEN

Eichwalde, den 15. Juni 2016

Az.: Io + .EG

Ihr Schreiben vom 30.10.2015 (PE571.538v01-00), übersandt vom

Ihr Zeichen Europ. Parlament mit E-Mail vom 7.2.2016,

ferner E-Mail vom 6. Mai 2016 und 19. Mai 2016

Mein Schreiben vom 26.02.2016 an das Europ. Parlament und vom

13.01.2016, 28.02.2016 und 09.05.2016 an die GD Wettbewerb,
ferner E-Mail vom 5. Mai 2016

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

EU-Beihilfeverfahren SA.35378 (2012/ N) und

EU-Beihilfeverfahren SA.36263 (2013/CP)

für den Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) ;

N a c h t r a g zu aktuellen Umständen

entgegen dem Handeln eines privaten Investors

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund aktueller Verstöße gegen das EU-Wettbewerbsrecht i.S. gebotenen Verhaltens gemäß den Maximen eines privaten Investors mit wirtschaftlichem Schaden für das BER-Projekt wie auch die Flughafengesellschaft als Ganzes sah ich mich zu dem folgenden Nachtrag veranlaßt:

- Aufgrund der Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung seit langem bekannten Risiken des Projektes hätte ein privater Investor längst Vorsorgemaßnahmen zur Sicherung des Flugbetriebes eingeleitet.

1969-2014 45 Jahre Autor an Volkswirtschaftslehren in zwei Wirtschaftssystemen

1952 Betrieblicher Techniker-Abschluß, Elektro-Apparate-Werke Berlin-Treptow

1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte, Fachschule für Schwereindustrie und Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg

1973 Hochschul-Ing. für Elektronik-Technologie, Humboldt-Universität zu Berlin, Sek. Elektronik

1973-75 Diplomierung und Promotion als Ingenieur mit Untersuchungen zur Systemisierbarkeit von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von heuristischen, Simulations- und algorithmischen Programmen;

1972, 1974 Pflichtprüfstäger und Humboldt-Preisträger der Humboldt-Universität von Berlin

1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik und technische Physik

1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer Grundstofffragen im DEUTSCHEN MEDIENRECHT (DMR)

1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des Landesparlamentes Cottbus

1953-73 Selbstständiger Konstrukteur

1973-91 Ingenieur für entwicklungsplanende Studienberatung/Konzeption

1994 Beschäftigter

um 1980 Veröffentlichung "Zur Thematik Freistoffmolekularer" mit der Beschreibung möglicher fertigungsbedingter Maßabweichungen für Typen, Sorten und Größen für Duroplast-Formstoffteile, FASIE UND KAUTSCHUK

1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen den Stöken des wissenschaftlich-technischen Niveaus zum Ausmaß der Plastikverarbeitung (Verhinderung der Einführung des sozialistischen Gut-Toleranz- und Passungssystems zugunsten der Einführung des internationalen ISO/ISO-Toleranz- und Passungssystems)

1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe zur Studie zur Substitution von Metall durch Plastik in der Volkswirtschaft L.A. des GDR Berlin (Teil I: Ermittlung erforderlicher Aufgaben für Forschung/Entwicklung und Standardisierung, Teil II: Entwicklungs-Aufgabenfolge-Netzplan, Kosten-Nutzen-Analyse) mit den Co-Autoren Dr. Wilfried Scheef, Zentrallaborator für Plastikverarbeitung Leipzig und Dipl.-Phys. Dieter von Strauch, TU Dresden

1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz (statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz (Vore-Case-Methode) für Maßnahmen zur Erreichung von Fertigungsprozessminimierung durch größere Bauteiltoleranzen (unverfügblich, aber erprobt)

um 1970 Ermittlung der Parameter des Elastifizierungsprozesses von Duroplastanteilen aus Abmaß-Behältnis-Verfälgungen, Eröffnungsvertrag der Sektion Plastikverarbeitungstechnik einer der internationalen Fachtagungen MAST/STRE der Kammer der Technik, Dresden

um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Planungsplans der Sozialisten im Rahmen des Promotionsverfahrens, Humboldt-Universität zu Berlin

1990 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen den Stöken des wissenschaftlich-technischen Niveaus (Verhinderung der Einführung der sozialistischen Zulässigkeitsmethoden in der Maß-, Steuer- und Regelungsstufe)

1980 Dissertationsschriftfassung in FINGERZEIGENDEN 29(1980) H.4 S.182

Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft mit ökonomischen Skizzen über NEUES FOM in Zentralen Runden Tisch und Regierung

1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer (Spekulations-Dämpfung) und eines neuen Bretton-Woods-Abkommens (feste Wechselkurse) an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages zur Bewältigung von Globalisierungsproblemen noch vor der ERM-Einführung

2003-04 Vorschläge zur Einführung des Bruttoinlandsproduktes (BIP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den Beitritt zur ERM-Zone an die Bundesregierung und an die Landesregierung Brandenburg

2008-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen für die Bewältigung der Welt-Finanz- und Wirtschaftskrisen 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 BE FÜR EIGENSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM (vgl. <http://berlin-brandenburg-2.de> sowie www.eichwalde.com und www.bbb-er.de)

- Dazu zählen die Umstrukturierung der Flughafengesellschaft in eine SXF-TXL-Betriebsgesellschaft und eine BER-Projektgesellschaft zur Verhinderung der Insolvenz der Betriebsgesellschaft und die rechtzeitige Einleitung des Zertifizierungsverfahrens für den Flughafen Tegel TXL, wobei nach Angaben der Flughafengesellschaft der Flughafen Schönefeld SXF eine solche Zertifizierung bereits vorweisen können soll, zur Sicherung der Luftverkehrskapazität.
- Die Flughafengesellschaft nebst Aufsichtsgremien haben sich aber widerrechtlich auf den Planfeststellungsbeschluß (PFB) zur Schließung von Tegel TXL versteift, welcher aber nach EU-Recht gar nicht tragend ist, wie die Presse-Information vom 31.März 2016 (A n l. XI-1) darlegt.
- Die Einleitung situationsbedingt erforderlicher Maßnahmen wurde jedoch sowohl zur Flughafengesellschaftsumstrukturierung als auch zur rechtzeitigen Flughafenzertifizierungsbeantragung versäumt, was zu Letzterem aus einem Pressebeitrag vom 11.März 2016 des BERLINER KURIER hervorgeht (A n l. XII-2).
- Aus terminlichen Gründen wurde gemäß MAZ-Beitrag vom 23.Mai 2016 (vgl. A n l. XII-3) Ende 2015 sogar auf Haftungsansprüche der Flughafengesellschaft zum kritischen Brandschutzproblem verzichtet - ein privater Investor hätte niemals in dieser Weise gehandelt !
- Um derartige Versäumnisse der BER-Leitungsgremien zu kaschieren, wird inzwischen versucht, die durch Mißmanagement bedingten Terminverschiebungen den an gesetzliche Vorgaben gebundenen Genehmigungsbehörden anzulasten, wie ein MAZ-Beitrag vom 27.Mai 2016 (A n l. XII-4) erkennen läßt.
Bahnchef Grube fordert deshalb nun einen "Runden Tisch zum BER" gemäß MAZ vom 1.Juni 2016 (A n l. XII-5).
- Sogar eine Angabe zur Eröffnung des BER versuchte man augenscheinlich über einen RBB-Beitrag gemäß MAZ vom 26.Mai 2016 (A n l. XII-6) dem zuständigen LDS-Landrat Loge anzulasten, welcher dies jedoch mit dem Kommentar "Allein Sache des BER ..." im KaWeKurier vom 1.Juni 2016 (A n l. XII-7) vollauf dementierte.
- Beiträge zur Klarstellung der BER-Projektlage wie "Falsche Überschrift zur BER-Projekt-Fehlbeurteilung" vom 5.Juni 2016 (A n l. XI-8) werden aber nicht veröffentlicht.
- Ferner war auch die Beantragung der aktuellen 2,6-Mrd.-€-Beihilfe schon 2012 absehbar, da der damalige BER-Aufsichtsratsvorsitzende Wowerit gemäß MAZ vom 13.12.2012 (A n l. XI-9) darauf hinwies, "daß

die 1,2-Mrd.--€-Beihilfe nicht für den besten Schallschutz" "reichen" werde.

Dabei sind die 1,2 Mrd. € nun sogar ohne erkennbaren Fortschritt "versickert"! Und dies gilt in vollem Umfange, ob zur fehlenden Anpassung der Anspruchsbereiche an die neuen Flugrouten, die Umsetzung der erforderlichen Neuberechnung gemäß Spruch des BVG mit Zuschlägen oder die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Einvernehmen mit dem geltenden DIN-Lüftungskonzept in Kostenerstattungsvereinbarungen (KEV) Anspruchsermittlungsverfahren (AEV) oder Baumaßnahmen und im Einvernehmen mit geltenden ICAO-Bestimmungen für den BER-Nahbereich.

- Unabhängig davon hält die Flughafengeschäftsführung noch immer an einern BER-Eröffnung 2017 fest, aber gemäß MAZ-Beitrag vom 7.Juni 2016 (A n l. XII-10) ohne Garantie.

Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die aktuelle Lage ist demnach wie folgt zu beschreiben:

- Die bautechnischen Probleme des Flughafen-Projektes sind am 3.Juni 2016 noch immer mit denen am 3.Juni 2012 identisch:
 - . ungelöste Brandschutzprobleme am Terminal und
 - . vollständiges Fehlen angemessener Schallschutzmaßnahmen gemäß Umfang und Qualität gleichermaßen.
- Die rechtlichen Probleme im Sinne fehlender Realisierung von Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß EU-Recht sind am 3.Juni 2016 gegenüber dem 3.Juni 2012 nur noch offensichtlicher geworden,
 - . sowohl durch die erforderliche Klage der EU-Kommission vor dem EuGH zur Überarbeitung des deutschen LuftVG, welche noch nicht wirksam wurde,
 - . als auch bezüglich inzwischen erkannter Verletzungen von ICAO-Vorschriften
 - .. zur Mißachtung des für Schallschutzmaßnahmen im BER-Nahbereich geltenden EU-Maßstabes der Flugzeugtypenlärmozertifizierung und
 - .. zur verbotenen Ausrichtung der Startbahn Süd auf besiedeltes Gebiet und
 - .. zum Verstoß gegen das Überflugverbot über "sensible Einrichtungen" - und dies sogar im BER-Nahbereich in geringer Höhe !

- Die ab dem 1.1.2018 für jeden Flugbetrieb erforderliche Flughafen-Zertifizierung nach EU-Recht ist dadurch für das BER-Projekt nicht erreichbar.
- Trotz der genehmigten 1,2-Mrd.-€-Beihilfe von 2012 ist also die technische, rechtliche und wirtschaftliche Situation des BER-Projektes als Ganzes gesehen trotz des Mittelaufbrauches noch schlechter als dies schon 2012 der Fall war!

Es besteht auch keinerlei Aussicht darauf, daß das BER-Projekt perspektivisch ökonomisch erfolgreich sein und jemals Gewinne erwirtschaften könnte; dies ist aus den vorgen. Gründen i. Vbdg. mit bereits benannten ökonomischen Gutachten unmöglich.

- Da sich ein privater Investor niemals in dieser Weise verhalten hätte und das BER-Projekt auch zukünftig auf verbotene staatliche Dauerförderung angewiesen sein dürfte, wird nochmals gebeten, den benannten Anträgen der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB Leipzig zu folgen.

Zum ebenfalls als relevant erachteten und für den 1. Juni 2016 angekündigten Abschlußbericht des Berliner BER-Untersuchungsausschusses liegt leider statt einer Veröffentlichung bisher lediglich ein Pressekommentar zu Ursachen des Desasters vor (A n l. XII-11), welcher lediglich eine pauschale Einschätzung beinhaltet.

Es wird deshalb empfohlen, die Veröffentlichung des Abschlußberichtes sowie der dazu abgegebenen Sondervoten abzuwarten, falls noch keine Entscheidung zu den vorgen. Beihilfen erfolgen soll.

Mit freundlichen Grüßen



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

Anlagenverzeichnis siehe Folgeseite

N a c h t r a g v o m 16. Juni 2016

In der Fernsehabendsendung rbb aktuell am 15. Juni 2016

wurde die Veröffentlichung des Abschlußberichtes des Berliner BER-Untersuchungsausschusses bekanntgegeben.

Ergänzend werden deshalb diesem Schreiben folgende MAZ-Pressemeldungen vom 16. Juni 2016 beigelegt:

- 1270 Seiten kollektive Verantwortungslosigkeit, "Unfähigkeit, Arroganz und Uneinsichtigkeit": Der Abschlußbericht zum BER-Debakel handelt von Erpressung, Lüge und Realitätsverlust.

- "Es ist sicher interessant". Ralf Kunkel und Ralf Wagner vom Flughafen Berlin-Brandenburg äußern sich zu Schallschutztag, die ab Freitag erstmals ausgerichtet werden.

Der letztgenannte Beitrag unterstreicht die weitere Gültigkeit der Überschrift des erstgenannten Beitrages, da nicht nur die vielen offenen Fragen des darin genannten Schriftsatzes "Schallschutzmatrix" des Dialogforums (Unterlage liegt den EU-Gremien bereits vor) ignoriert werden, sondern auch die Folgen des aktuellen OVG-Spruches zum Erfordernis eines DIN-Lüftungskonzeptes, welches alle bisherigen Schallschutzaktivitäten auf "Neubeginn" stellt, indem behauptet wird, es seien ja seitens der Flughafengesellschaft alle "Hausaufgaben nahezu vollständig erledigt! Der Ausspruch "Wir haben das Schallschutzprogramm mittlerweile auf eine verlässliche Basis gestellt." ist so ignorant wie schlichtweg in jeder Hinsicht unzutreffend.

Es ist bedauerlich, daß die Presse solchen Unsinn veröffentlicht, aber kritische rechtskonforme Beitragsangebote unveröffentlicht bleiben.


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

Anlagenverzeichnis

- Anl.XII-1 Presse-Information vom 31.März 2016, Tegel muß und kann offen bleiben - aber mit Schallschutz
- Anl.XII-2 Falls der BER 2017 nicht aufmachen kann (was ja nicht so ganz an den Haaren herbeigezogen ist), dann hätten wir ein echtes Problem! Flugverkehr droht Zusammenbruch, weil Tegel ab 2018 die Betriebserlaubnis fehlt. Wenn die nicht kommt, muß der Airport schließen, BERLINER KURIER, 11.März 2016 S.4/5
- Anl.XII-3 BER: Verzicht auf Haftung, MAZ 23.Mai 2016, S.8
- Anl.XII-4 Zeit für die Eröffnung des BER wird knapper, MAZ 27.Mai 2016, S.9
- Anl.XII-5 Bahnchef Grube will Runden Tisch zum BER, MAZ 1.Juni 2016, S.1
- Anl.XII-6 Medienberichte: Weitere Verzögerungen am BER, MAZ 26.Mai 2016, S.7
- Anl.XII-7 Allein Sache des BER. Keine Äußerung vom Landrat zur Eröffnung des BER, KalweKurier 1.Juni 2016, S.3
- Anl.XII-8 Beitragsangebot "Falsche Überschrift zur BER-Projekt-Fehlbeurteilung ..." vom 5.Juni 2016
- Anl.XII-9 Flughafen droht noch teurer zu werden. Wwoweit: 1,2 Milliarden reichen nicht für besten Schallschutz, MAZ 13.Dezember 2012, S.1
- Anl.XII-10 BER-Chef Mühlenfeld:"Wir wollen 2017 nicht abmoderieren". Der Flughafen-Geschäftsführer will im Potsdamer Landtag keine Garantie für eine Eröffnung im kommenden Jahr geben - Knackpunkt Brandschutz, MAZ 7.Juni 2016, S.9
- Anl.XII-11 BER-Aufklärer liefern Analyse zum Pannen-Airport. Berliner Untersuchungsausschuß legt Abschlußbericht vor - drei große Irrtümer, MAZ 4./5.Juni 2016, S.9
- Anl.XII-12 1270 Seiten kollektive Verantwortungslosigkeit, "Unfähigkeit, Arroganz und Uheinsichtigkeit": Der Abschlußbericht zum BER-Debakel handelt von Erpressung, Lüge und Realitätsverlust, MAZ 16.Juni 2016, S.17
- Anl.XII-13 "Es ist sicher inzeressant". Ralf Kunkel und Ralf Wagner vom Flughafen Berlin-Brandenburg äußern sich zu Schallschutztage, die ab Freitag erstmals ausgerichtet werden, MAZ 16.Juni 2016, S.28

eichwalder bürgerinitiative für flugsicherheit, echten schallschutz und nachflugverbot
in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER Ost-West-Aktions-Gemeinschaft,
c./o. Stubenrauchstr.71, 15732 Eichwalde,
in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT GEGEN FLUGLÄRM

Eichwalde, am 31.März 2016
Az.: Io + EG

P R E S S E - I N F O R M A T I O N

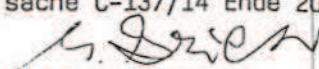
Tegel TXL muß und kann offen bleiben - aber mit Schallschutz !

In den Internet-Beiträgen von inforadio und MORGENPOST des heutigen Tages wurden eine Reihe von Gründen angeführt, weshalb der Flughafen Tegel rechtlich nicht offen bleiben könne. Diese wären zutreffend, wenn das Luftverkehrsrecht allein in der Gesetzgebungsbefugnis der Bundesrepublik läge. Dies aber ist nicht zutreffend: allein die EU ist beim Luftverkehrsrecht rechtsetzungsbefugt, und die Bundesrepublik nur im Rahmen der dort verankerten Möglichkeiten.

Nach dem zitierten BVG-Urteil von 2006 darf Tegel TXL offenbleiben, so lange die "Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld" noch nicht in Betrieb ist, also der BER mit seiner Südbahn! Die BER-Südbahn darf aber infolge des Verstoßes gegen das ICAO Doc.9184 durch Ausrichtung auf besiedeltes Gebiet nicht in Betrieb genommen werden, denn ICAO-Bestimmungen gelten in der EU als Mindestforderungen - Planungs-Pfusch beim BER, wobei mal alle weitren möglichen oder sicheren Hindernisse hier beiseite gelassen werden sollen.

Und auch der Planfeststellungsbeschluß trägt deshalb rechtlich nicht, da das unsererseits schon 2013 angeführte ICAO Doc.9184 und die dieses als Mindestforderung vorschreibenden EU-Vorschriften schon vor PFB-Beschlußfassung geltendes EU-Recht verkörperten, und auch zum Schallschutz galt bereits vor Verabschiedung des PFBerg im BER-Nahbereich EU-Recht mit höheren Anforderungen als jenen im FBB-"Sprint-3-Schallschutzprogramm"! Wegen Verstößen gegen EU-Recht als übergeordnetem Recht wurden somit alle Rechtsgrundlagen für das BER-Projekt von Anfang an und ohne Weiteres (ex tunc ipso iure) rechtlich nichtig, was eine mögliche Zertifizierung, ab 1.1.2018 Betriebsvoraussetzung, ausschließt!

Damit aber entfallen zumindest diesbezüglich alle Hemmnisse für den Weiterbetrieb von Tegel TXL! Näheres kann hierzu in der Internet-Adresse <http://berlin-brandenburg-21.de> eingesehen werden, und die unsererseits angeführten Rechtsvorschriften wurden mit dem EuGH-Urteil in der Rechtsache C-137/14 Ende 2015 ausdrücklich für Recht erkannt!


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

Aul. II-1