

Dr.-Ing. Günter Briese

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

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENVERTRETUNG GEGEN FLUGLÄRM

Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

EUROPÄISCHES PARLAMENT
- Petitionsausschuß -
Vorsitzende, Frau Cecilia Wikström

rue Wiertz

B-1049 B r ü s s e l

BELGIEN

Eichwalde, den 27. Juni 2016

Az.: Io + EG

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

Ihr Zeichen 10777560E.doc(77KB), Mitt. an die Mitglieder,
mit Anlage Schreiben der Europ. Kommission vom 30.10.2015*

Mein Schreiben vom 18. Juni 2016 und 7. Januar 2016 mit Anlagen
vom 4., 5. und 6. Januar 2016 sowie Schreiben vom 28. 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) und
EU-BEIHILFEVERFAHREN SA.35378 (2012 / N) für den
Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) ;

N a c h t r a g zur rechtswidrigen staatlichen
Finanzierung und negative Auswirkungen bisheriger
staatlicher Rechtsverstöße auf kommunale und Bürger-
Haushalte unter Förderung antieuropäischer Denkweisen

Sehr geehrte Frau Vorsitzende !

1, Rechtswidrige staatliche Finanzierung

Zur Praxis aktueller rechtswidriger staatlicher Finanzierung des Vorgehen. Vorhabens gestatte ich mir, Ihnen das Schreiben an die Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission vom 25. Juni 2016 zu übermitteln.

- 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, Fachschule für Schweremaschinenbau und Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschule-Ing. für Elektrotechnik-Technologie, Humboldt-Universität zu Berlin, Sek. Elektrotechnik
- 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 Fachpreisträger und Humboldtpreisträger der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik und technische Fächer
- 1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer Grundstofffragen im DEUTSCHEN RECHTSLEHRENDEN (DR) Institut
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des Landesparlamentes Cottbus
- 1953-73 Selbständiger Konstrukteur
- 1973-91 Ingenieur für entwicklungsbegleitende Standardisierung/Normung
- 1994 Bauleitplaner
- um 1960 Veröffentlichung "Zum Thema Prefestofftoleranz" mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter Maßabweichungen für Typen, Sorten und Größen für Duroplast-Premestoffteile, PLASTE UND KAUTSCHUK
- 1966 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen den Stöken des wissenschaftlich-technischen Niveaus aus Austauschbar Plastverarbeitung (Verhinderung der Einführung des sojetischen Ober-Toleranz- und Passagesystems zugunsten der Einführung des internationalen ISO-Toleranz- und Passagesystems)
- 1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe zur Studie zur Substitution von Metall durch Plast in der Volkswirtschaft i.A. des ASW 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 Scheuf, Zentrallaboratorium für Plastverarbeitung Leipzig und Dipl.-Phys. Dieter von Strauß, TU Dresden
- 1968-69 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz (statist. Methode) zu arithmetischer Toleranz (worst-Case-Methode) für Maßketten zur Ermittlung von Fertigungskostenminderung durch größere Bauteiltoleranzen (unveröffentlicht, aber erprobt)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Plastformungsprozesses von Duroplastformteilen aus Abmaß-Einfügezeit-Verteilungen, Eröffnungsvertrag der Sektion Plastverarbeitungstechnik einer der Internationalen Fachtagungen IASTIPräzision der Kammer der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen fünfjährigen Planes der Sojetunion im Rahmen des Projektionsverfahrens, Humboldt-Universität zu Berlin
- 1980 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen den Stöken des wissenschaftlich-technischen Niveaus (Verhinderung der Einführung der sojetischen Zuverlässigkeitsmethoden in der Maß-, Steuer- und Regelungstechnik)
- 1980 Dissertationsskizzenfassung in FEINGERÄTELEHRE 29(1980) H.4 S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft mit ökonomischen Skizzen über NEUES KOMM an Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Tobin-Steuer (Spekulations-Disziplinierung) und eines neuen Bretton-Woods-Abkommens (feste Wechselkurse) an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages zur Bewältigung von Globalisierungsproblemen noch vor der EIRO-Einführung
- 2003-04 Vorschläge zur Einführung des Bruttovertragsproduktes (BVP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den Beitritt zur EIRO-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-Krisen 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 EICHWALDE EI FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN SCHALLSCHUTZ UND NACHTFLUGVERBOT in der Bürger-Initiative NOTWEHR Anlieger BER

In enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENVERTEILUNG GEGEN FLUGLÄRM (vgl. <http://berlin-brandenburg-zi.de> sowie www.eichwalde.com und www.bvbb-ev.de)

2. Negative Auswirkungen für EU, BER-Anliegergemeinden und Bürger

Darüber hinaus möchte ich jedoch das Europäische Parlament auch darüber unterrichten, wie sich die Verletzung von EU-Recht durch staatliche Stellen zum BER-Projekt **auch** negativ auf kommunale und private Haushalte und die europäische Idee auswirkt:

- Die europäischen Institutionen gehen bei der Anweisung bürgerschützender Maßnahmen sicherlich davon aus, daß staatlicherseits die dazu relevanten Grundlagen europäischen Rechts, welche bereits Jahre zuvor erlassen wurden, für die Durchführung dieser Maßnahmen eine Gelingens-Garantie bzw. -Voraussetzung darstellen.
- Daß diese Annahme für die Lärmaktionsplanung im BER-Umfeld nicht zutreffend ist, wurde bereits im Rahmen dieser Petition umfassend dargelegt.
- Infolge der inhomogenen Rechtssituation ("Landesrecht wider EU-Recht") vergeben Gemeinden diesbezüglich Aufträge an Planungsbüros zur Lösung - aber da weder Landes- noch Bundes- oder Pressestellen und -organe das EU-Recht bekanntmachen, weil dies offensichtlich hoheitlich nicht erwünscht ist bezüglich der das BER-Projekt betreffenden Probleme, scheitern auch diese Planungsbüros an dieser Aufgabe; für Eichwalde gilt:
Weder EU-Dokumente noch EuGH-Urteil, Lärmsummationsberechnungsmethoden oder berechnungsrelevante Begriffe u.a.m. oder gar lärmwirkungsforschungsbezogene Literatur wurden berücksichtigt und ferner fehlt es dazu an bahnlämbezogenen Gesamtlärmpegelangaben in einem von Güter-, Fern- und S-Bahn-Betrieb betroffenen Ort, und die von der FBB GmbH oder Landesstellen übernommenen Fluglämparameter und -werte sind für die Charakterisierung der wirklichen Belastungen völlig ungeeignet!
- Somit versucht man, die Lärmaktionsplanung per definitionem zeitlich hinauszuschieben, indem man Eichwalde, siedlungsmäßig zusammengewachsen mit andren BER-Umlandgemeinden und Berliner Ortsteilen, als "separaten örtlichen Ballungsraum" betrachtet, nicht aber realitätskonform als Teil des "Ballungsraumes Groß-Berlin", weil dadurch erst die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung "greift"!
- Durch die damit erzielte "mögliche" Ignorierung des Fluglärms selbst im BER-Nahbereich gehen dann die Lärmaktionsplanungs-Empfehlungen in Richtung des Vorsehens von "Flüster-Asphalt" o.ä. auf Kosten der Anliegergemeinden und ihrer Bürger, was dem EU-Anliegen völlig inadäquat ist, bei den Bürgern nur Kopfschütteln erzeugt und das im Grunde positive EU-Anliegen genau so öffentlich diskreditiert, wie die EU-Institutionen, da den Bürgern die wahren Zusammenhänge vom Land wie der Presse, da unerwünscht, vorenthalten werden.

- Sofern hierzu bezüglich Beweismittel Bedarf besteht (Lärmaktionsplan Eichwalde, Stellungnahme meinerseits hierzu sowie seitens Herrn Thomas Kalus zu notwendigen Änderungen des Lärmaktionsplanes i.S. der Charakterisierung der gegebenen schizophrenen Situation, die das Erreichen eines praxistauglichen Ergebnisses bereits a priori ausschließt)), so bitten wir hierzu um Nachricht.

3. Zur Sicherung der Existenz des derzeitigen Berliner Flughafensystems

- Um gleichermaßen zu vermeiden, daß das Ansehen der EU bzw. die BER-Anliegergemeinden und ihre Bürger Schaden nehmen, bitten wir trotz der erheblichen Versäumnisse der BER-Projekt-Verantwortlichen um Berücksichtigung unserer Hinweise zur Aufrechterhaltung des bisherigen Berliner Flughafensystems (SXF + TXL) gem. anliegendem Schreiben an die GD Wettbewerb der Europäischen Kommission und verweisen dazu auf die in der EU verbindlichen Festlegungen gem. Art.28 i.Vbdg. mit Art.15 der ICAO Convention.

- Diesbezüglich verweisen wir ferner auf folgende Ausführungen von Herrn Prof.Dr.Christoph Brützel, Internationale Hochschule Bad Honnef (IUBH). Dieser prägte den Grundsatz "Für den Erhalt der Chancengleichheit im Spannungsfeld zwischen öffentlichen Interessen und privatem Unternehmertum!" (vgl. [http://www.airliners.de/ist-luftverkehr-aufgabemarkt-wettbewerb- ...](http://www.airliners.de/ist-luftverkehr-aufgabemarkt-wettbewerb-...)).

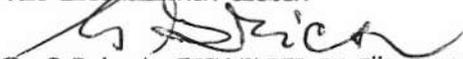
Weiterhin heißt es dort:

"Gemäß ICAO Convention gilt: 'Jeder Staat verpflichtet sich, für den internationalen Luftverkehr Luftverkehrsstrukturen (u.a. Flughäfen) zu veröffentlichen und verbindlich zu einheitlichen Gebührensätzen zur Verfügung zu stellen (Art.28 i.Vbdg. mit Art.15).'"...

'Die EU-Richtlinie Leitlinie über staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften erkennt, daß aus Sicht der öffentlichen Haushalte der Betrieb von Flughäfen eben nicht nur regional versorgungswirtschaftlichen und wirtschaftlichen Interessen des Flughafenbetriebs folgt, sondern richtigerweise die Auswirkungen auf den gesamten öffentlichen Haushalt im Auge haben muß - und dieser schließt eben die vielfach positiven Effekte auf andre Haushaltstitel mit ein.'

- Beim BER-Projekt dürfen allerdings positive Effekte auf andre Haushaltstitel vor Projekt-Abbruch ausgeschlossen werden, da diese nur noch durch Privatisierung mit dem Ziel der Umnutzung als erreichbar erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen


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

Anlage