

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 19. Juli 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. und 19. Mai 2016 und 17. Juni 2016

Mein Schreiben vom 26.02.2016 an das Europ. Parlament und vom
13.01.2016, 28.02.2016, 09.05.2016, 15. und 25.06.2016, 08.07.2016
an die GD Wettbewerb der Europ. Kommission, ferner E-Mail v. 05.05.2016

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) und neue

Finanzhilfen, auch gemäß den

EU-Beihilfeverfahren SA.35378 und SA.115376;

U n t e r s t ü t z u n g der Anträge der Kanzlei

BAUMANN RECHTSANWÄLTE PARTNERSCHAFTSGES. mbB

gemäß Schreiben vom 5. Juli 2016 als

N a c h t r a g zu meinem Schreiben vom 8. Juli 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchten wir die aktuellen For-
derungen der vorg. Kanzlei mittels Hinweisen zur
Rechtsslage sowie zur auch jetzt noch nicht gesicher-
ten Zielstellung zu nachhaltigen Lösungen unterstüt-
zen.

1. Zur Rechtsslage

Ergänzend zur auf Seite 2 des Schreibens vom 5.7.2016
der vorg. Kanzlei erfolgten Darstellung der Rechts-

1969-2004 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftslehren
zu med. Wirtschaftssystemen

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

1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte,
Fachschule für Schweißarbeiten und
Elektrowerkstoffe Berlin-Lichtenberg

1973 Hochschul-Ing. für Elektrotechnik,
Humboldt-Universität zu Berlin, Sekr. Elektrotechnik

1973-75 Diplomierung und Promotion als Doktor
mit Untersuchungen zur Systemeffektivität
von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von
benutzlichen, Simulation- und algorithmischen
Programmen

1972, 1974 Fachpublizistischer und Hochschulpublizist
der Humboldt-Universität von Berlin

1957-64 Akademie-Doktor für Mathematik, Physik
und technische Fächer

1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer
Grundvorlesungen zu DEUTSCHEN RECHTEN (DR)

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

1953-73 Selbständiger Konstrukteur
1973-91 Ingenieur für entwicklungstechnische
Standardisierung/Normung

1994 Rechtspleyer

im 1990 Veröffentlichung "Zur Thematik Freistofflieferungen"
mit der Berechnung möglicher fertigungsbedingter
Maßnahmen für Typen, Sorten und Organe
für Duplex-Formstoffteile, PLASTE UND LAUSKOR

1996 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutz der
Volkswirtschaft gegen den Strömen des
wissenschaftlich-technischen Wissens zu
Aspekten Fließverteilung
(Verhinderung der Einführung der sozioökonomischen
Gut-Toleranz- und Passagiesysteme aufgrund
der Einführung des internationalen
ISA/ISO-Toleranz- und Passagiesysteme

1969-70 Leiter privater interdisziplinärer Forschungsgruppe
zur Studie zur Substitution von Metall durch Plastik
in der Volkswirtschaft, I.A. des ASW Berlin
(Teil: Ermittlung erforderlicher Aufgaben
für Forschung/Entwicklung und Standardisierung,
Teil: Entwicklungs-Aufgabenstellung, Kosten-
Kosten-Analyse)
mit den Co-Autoren
Dr. Wilfried Scheef, Zentrallaborleiter für
Plastverarbeitung Leipzig und
Dipl.-Phys. Dieter von Strosch, TU Dresden

1995-01 Berechnung der Relation von geometrischer Toleranz
(statist. Methode) zu statistischer Toleranz
(wert-Optimale) für Maßstäbe zur Ermittlung
von Fertigungskostenänderung durch gezielte
Bestimmungen (unverfälscht, aber erprobt)

im 1970 Ermittlung der Parameter des Entwurfsprozesses
von Duplexformteilen aus Alu- und Stahl-
Verteilungen, Effizienzvergleich der beiden
Fließverteilungstechniken einer der internationalen
Rechtssysteme PLASTTEILE der Klasse der Technik, Dresden

im 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Maßstabes
der Substitution im Rahmen des Funktionserfahrens,
Humboldt-Universität zu Berlin

1993 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutz der
Volkswirtschaft gegen den Strömen des
wissenschaftlich-technischen Wissens
(Verhinderung der Einführung der sozioökonomischen
Zustandsgleichgewichte in der Maß-, Steuer- und
Regelungstechnik)

1993 Dissertation: Kurzfassung in FACHZEITUNG
29(1993) H.4 S.182

Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft
von der Planwirtschaft zur sozialen Marktwirtschaft
mit ökonomischen Schlüssel über NEUR FOM an
Zentralen Bundes Tisch und Regierung

1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Robin-Gesetz
(Spekulations-Disziplin) und eines neuen
Bretton-Woods-Abkommens (Güter Wechselkurs)
an die Oppositions-Parteien des Deutschen Bundestages
zur Beilegung von Globalisierungsproblemen
noch vor der ERM-Einführung

2003-04 Vorschläge zur Einführung des Neuzustandspaktes
(NZP) als volkswirtschaftliche Konzepte für den
Beitritt zur ERM-Zone an die Bundesregierung und
an die Landesregierung Brandenburg

2005-09 Vorschläge zu kurz- und mittelfristigen Maßnahmen
für die Beilegung der Welt-Finanz- und Wirtschaft-
Krisen sowie zur Vermeidung ähnlicher Krisen

1994-2004 Kritischer Begleiter des Robertsprunghaus
Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)
durch Veröffentlichungen, Petitionen, Vorträge,
Vorschläge, Anmerkungen und Presse-Informationen
und -Erläuterungen im Rahmen der EUROPEER BE FÜR
HUMANRECHT, RECHT SCHWELGER UND
NACHHILFEN in der Bürger-Initiative
NOTWEHR Anlieger BER

in enger Zusammenarbeit mit der
SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT
(vgl. <http://berlin-brandenburg-2.de>
siehe www.eichwalde.com und www.bf

2016 Auszeichnung zum 50. Eichwalder
EHRENMEDAILLE FÜR BESONDER.
UM DIE GEMEINDE EICHWALDE
durch wissenschaftliche Arbeit in B.

lage zur geforderten Feststellung der EU-Kommission, daß eine staatliche Beihilfe vorliege und die Kommission deshalb berechtigt sei, der Bundesrepublik Deutschland die **A u s s e t z u n g** der Durchführung der **Auszahlung neuer Gesellschafterdarlehen** aufzugeben, möchten wir folgendes bemerken :

Die Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB bezieht sich in ihrer Argumentation neben dem **Art.4 der Verordnung 2015/1589**, welche uns z.Z. nicht vorliegt, auf **Art.107 Abs.1 AEUV** und **Art.108 Abs.3 AEUV**. **Diesbezüglich** haben wir uns in unserem Schreiben vom 14.Juli 2016 an den Landrat des für die Baugenehmigung zuständigen Landkreises Dahme-Spree-wald ergänzend auch auf **Art.291 Abs.1 AEUV** bezogen, welcher den EU-Staaten die Ausführung von EU-Anweisungen aufgibt, Wenn aber bisher eine EU-Anweisung wegen Fehlens der Entscheidung der EU-Kommission noch nicht existent ist, kann u.E. demnach eine solche Entscheidung auch nicht vorweggenommen werden, um EU-Gremien ggf. unter Genehmigungszwang zu setzen.

Wir stimmen deshalb auch der Argumentation der vorgeh. Kanzlei auf Seite 3 ihres Schreibens zu, daß für die Vorwegnahme einer EU-Entscheidung für das **derzeitige "vorläufige Prüfverfahren"** genau so gelten muß, wie für ein **"Hauptprüfverfahren"** : unzulässig !

Der Forderung vorgeh. Kanzlei zur **Einleitung eines Hauptprüfverfahrens** stimmen wir unter **Vorbehalt** zu, sofern anhand der vorliegenden Sachlage im derzeitigen "vorläufigen Prüfverfahren" seitens der EU-Kommission noch keine **Entscheidung zur Stattgabe bisheriger Anträge** möglich ist.

Sofern rechtlich möglich, wäre eine solche Entscheidung der EU-Kommission aus zeitlichen Gründen bezüglich der Beschleunigung des Erreichens einer nachhaltigen Luftverkehrslösung für den Berliner Raum begrüßenswert.

Außerdem würden schneller Steuermittel des derzeitigen BER-Projektes für andere dringliche Aufgaben verfügbar gemacht.

Daß die derzeitigen Konzepte der FBB GmbH weit von einer nachhaltigen Lösung entfernt sind, mögen nachstehende aktuelle Informationen noch ergänzend zu bisherigen Schreiben bekräftigen.

Die Einschätzung des Verhaltens der BER-Kapitalgeber seitens der vorgeh. Kanzlei teilen wir.

Die Einreichung von Beihilfeanträgen und dann die De-facto-Leugnung der Existenz eines Beihilfeverfahrens wegen voraussichtlicher **"Nicht-Beihilfe"** erscheint nicht nur als widersprüchlich, sondern dazu zum Zeitpunkt eines Jahres nach bereits erwarteter Zustimmung der EU-Kommission und

stattdessen der immer wieder erfolgenden Zusendung umfangreicher Fragenkataloge, zuletzt im Mai 2016, als völlig unverständlich.

Neben begrifflichen Defiziten können wohl politische Einflußnahmen nicht ausgeschlossen werden.

Die Verfahrenskategorien "Vorprüfverfahren" und "Hauptprüfverfahren" bei der Bearbeitung von Beihilfeverfahren erscheinen zwar als geläufig, jedoch wird begrifflich gemäß im Jahre 2015 fälschlich gegen mich erhobenen Abschildigungen der Staatskanzlei Brandenburg der Begriff "Vorprüfungsverfahren" offensichtlich als "Anfrage, ob überhaupt ein Prüfverfahren erforderlich ist", aufgefaßt und dazu irrtümlich "Prüfungsverfahren" nun mit "Beihilfeverfahren" gleichgesetzt. Irrtum oder Absicht ?

Gleichzeitig geben nämlich folgende analoge Ereignisse zu denken:

- Unzutreffende Beschuldigung seitens der Staatskanzlei Brandenburg, ich würde unzutreffenderweise verbreiten, es gäbe ein Beihilfeverfahren, um die Fertigstellung des BER-Projektes zu verhindern;
- unzutreffende Aufforderung auf die Genehmigungsbehörden, sie möchten zum Terminal-Tunnel-Komplex "ihre Hausaufgaben machen", um die Termine nicht zu gefährden, seitens des Berliner Staatssekretärs Lüttke-Dalldrup, obwohl die Flughafengesellschaft dafür noch gar nicht alle Planungs- und Erprobungs-Unterlagen zur Verfügung stellte, sondern damit noch im Verzug ist, und
- Vorwegnahme der Entscheidung der EU-Kommission zu Beihilfeanträgen mit der Begründung, ein wirtschaftlich denkender Kapitalgeber würde ebenso handeln, weil "v e r m u t l i c h eine Nicht-Beihilfe" vorliege,

Alle drei vorgehen. Ereignisse haben m.E. gemein, daß mit jeweils unzutreffender Argumentation Druck auf den jeweiligen Adressaten ausgeübt werden soll, im Sinne der BER-Projektverantwortlichen zu handeln, um vor den Wahlen in Berlin noch 2016 und Brandenburg 2017 nicht das Scheitern des BER-Projektes in der gegenwärtigen Form eingestehen zu müssen.

Demnach müssen diese Verfahrensweisen dem Ausüben unzulässigen politischen Drucks zugeordnet werden, also dem Ersetzen von Sachpolitik durch Machtpolitik.

Dies aber erscheint mit demokratisch-rechtsstaatlichen Gepflogenheiten als unvereinbar, und es ist bedauerlich, daß diesbezüglich die Bundesregierung nicht wenigstens zum Schriftverkehr mit der Europäischen Kommission eingriff.

2. Zur Nachhaltigkeit aktueller BER-Konzepte

2.1. Nutzungskonzept für den Terminal-Bahntunnel-Komplex

In Presseberichten zum Terminal-Bahntunnel-Komplex wurde speziell vom Berliner Staatssekretät Lüttke-Dalldrup die Sachlage so dargestellt, daß nach dem "Spitzengespräch" zum BER beim Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Regierenden Bürgermeister Müller, die "Genehmigungsbehörden" nur noch "ihre Schularbeiten machen" müßten.

Hiermit sollte augenscheinlich unter der fälschlich als eingetreten vorausgesetzten Sachlage, daß Eisenbahnbundesamt und Bauordnungsamt bereits alle zur Prüfung erforderlichen Unterlagen erhalten hätten, Druck auf diese ausgeübt werden, ihnen ggf. das Scheitern des Projektes anzulasten. Daß diese Voraussetzung noch gar nicht erfüllt ist, war m.W. lediglich in einem Werbungs-Wochenblatt, nämlich dem BLICKPUNKT vom 16. Juli 2016 unter "Kleinanzeigen" (A n l. XVII-1) ersichtlich.

Danach wurde bisher von der Flughafengesellschaft erst "die erste von drei Aufgaben abgearbeitet, die ihr im Ergebnis des Spitzengesprächs zur Klärung der Entrauchung an der Schnittstelle von Terminal zum Bahnhof zugewiesen wurde."

Wegen solcher Widersprüche traten wir also an den zuständigen Landrat heran!

Daß dies noch gar keine nachhaltige Lösung sein kann, geht aus dem letzten Abschnitt des vorgen. Pressebeitrages hervor.

Danach soll im August erst einmal ein "Meilensteinplan" für die Realisierung einer nachhaltigen Lösung vorliegen und die dazu erforderlichen "planerischen und baulichen Schritte" sollen erst "zwei Jahre nach Eröffnung" abschließen. Ob überhaupt eine zukunftssträchtige Lösung erreichbar ist, soll also bis lange nach der BER-Eröffnung offen! bleiben ! Erst zu diesem terminlich noch ungenannten Zeitpunkt soll also hoffentlich einmal eine präzisierete Aufgabenstellung für den Terminal-Bahntunnel-Komplex vorliegen, welche es seit Beginn des Projektes nicht gab und welche auch u.E. zum Regierungsflughafen noch völlig offen ist.

Aktuell wurde zum Terminal-Bahntunnel-Komplex ein neuer Versuch der Einflußnahme auf das zuständige Bauordnungsamt bekannt.

Die BVBB-Presseschau vom 18. Juli 2016 berichtet von Bemühungen der Flughafengesellschaft, die Baugenehmigung für den Terminal-Bahnhofs-Komplex zur Entrauchungsanlage auf der Basis eines Gutachtens, wonach die geforderten Simulationsnachweise zur Entrauchungsanlage "höchstwahrscheinlich die gewünschten Ergebnisse liefern werde" zu genehmigen - aus Zeitgrün-

den - und bezieht sich dabei auf BILD AM SONNTAG.

Aber "Laut eines Schreibens des Bauordnungsamtes an Flughafenchef Karsten Mühlenfeld vom 12. Juli 2016 fehlen noch immer entscheidende Simulationsnachweise für die Stabilität der raucharmen Schicht in der Verteilerebene und damit der gesicherten Evaluierung der Personen (vgl. <http://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2016-07/37995978-flughafen-ber-mu%C3%9F-um-Baugenehmigung-zittern-003.htm>).

Dies also ist der Grund für das vorgehen. **"Höchstwahrscheinlichkeitsgutachten"**! Der Vorgang erinnert an die Situation vor dem geplatzten Eröffnungstermin 2012, als man mit Provisorien versuchte, die längst unrettbare Terminalsituation zu übertünchen, um den Termin zu retten.

Wie Bürger aus BER-Anliegergemeinden die Situation bewerten, daß ggf. die Freiwillige Feuerwehr des Landkreises Dahme-Spreewald Gesundheit und Leben gefährden soll und wer dann bei Eintritt dafür verantwortlich gemacht wird, beleuchtet A n l. XVII-9.

Trotz dieser Zumutungen verniedlicht der Flughafenchef noch immer die Situation, wie A n l. XVII-10 verdeutlicht.

Dies erscheint als völlig unverantwortlich.

2.2. S c h a l l s c h u t z p r o g r a m m

Auch beim Schallschutz ist kein Umdenken der Flughafengesellschaft zur Konfliktminimierung erkennbar.

Die von der Flughafengesellschaft bisher präferierte Innenraumdämmung war stets strittig wegen damit verbundener Wohnraumverringerung mit negativen Möblierungsauswirkungen unter Schädigung der Bausubstanz, Schimmelbildung und Gesundheitsgefährdung.

Aber auch nach Vorliegen einer Lösung für die Außenwanddämmung ist die Flughafengesellschaft nicht bereit, hierfür die Kosten zu erstatten.

Vielmehr will sie diese nur anteilig bis zu der Höhe erstatten, welche bei der bau- und gesundheitsgefährdenden Innenraumdämmung anfallen!

Dies konterkariert die grundgesetzlichen Bürgerrechte gem. Art.2 Abs.2 GG (vgl. A n l. XVII-2) !

2.3. U m w e l t v e r t r ä g l i c h k e i t s p r ü f u n g

Bezüglich des Verlaufes der Flugrouten von der BER-Südbahn gemäß "Hoffmannkurve" wie der "15°-Abbiegeroute" hin zum Kontrollpunkt GORIG er-

scheint das kürzliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Bau der Dresdner Waldschlößchenbrücke als relevant, wobei das BVG zuvor den Europäischen Gerichtshof (EuGH) konsultierte (A n l. XVII-3).

Der EuGH hatte entschieden, daß die strengen Vorgaben für ein Gebiet nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie selbst dann angelegt werden können, "wenn es bei der Erstellung eines Planfeststellungsverfahrens noch gar nicht als solches ausgewiesen war" - und eine diesbezügliche Untersuchung angeordnet.

Der Planfeststellungsbeschluß für die Dresdner Waldschlößchenbrücke wurde als teilweise rechtswidrig erachtet.

In Richtung der vorgem. Flugrouten vom BER in Richtung GORIG liegen aber gleich mindestens sieben geschützte Gebiete, wie A n l. XVII-4 ausweist, vor allem aber das große "Naturschutzgebiet Flutgrabenaue Waltersdorf"!

Insofern erscheint eine P r ü f u n g s a u f l a g e hierzu gemäß BVG-Urteil nach Konsultation des EuGH als unverzichtbar, weil vor allem durch Ultrafeinstaub in großen Mengen das Flora-Fauna-Habitat bei Flugverkehr als so extrem gefährdet erscheint, daß eine Genehmigung der Flugrouten als mit dem Schutzzweck unvereinbar erscheint.

3. S c h l u ß f o l g e r u n g e n

Die vorgem. angeführten Verfahrensweisen provozieren Rechtsverfahren wegen fehlender Nachhaltigkeit der Lösungen und sind somit mit erhöhten erforderlichen Kosten für die Risikovorsorge verbunden.

Ein Gesamtkonzept für das BER-Projekt i.S. einer präzisierten Aufgabenstellung ist ferner noch immer nicht erkennbar, obwohl das Projekt angeblich schon "in der Zielgeraden" sein soll !

Somit sind auch die potentiellen Gesamtkosten des BER-Projektes nicht seriös abschätzbar.

Nur der Grad der Unwirtschaftlichkeit bezüglich noch höherer staatlicher Dauersubventionierung ist bereits absehbar.

Dies ist auch nicht verwunderlich, da offensichtlich gar keine Absicht bestand, vorhandene Mängel in der Flughafengesellschaftsführung aufzudecken.

Ausgerechnet die Auftragsvergabe für das externe Controlling-Gutachten, mit dem 2015 die internen Kontroll- und Vergabesysteme der Flughafengesellschaft durchleuchtet werden sollten, wirft Zweifel auf. - 7 -

Dies deshalb, weil nur Firmen, von denen zwei bereits mit der FBB GmbH geschäftlich verbunden waren, den Zuschlag hierfür erhielten - im Widerspruch zu einer Vereinbarung vom Sommer 2014 zwischen Bundesverkehrsminister und den Regierungschefs von Berlin und Brandenburg.

Brandenburgs Finanzminister Görke informierte diesbezüglich erst kürzlich den BER-Sonderausschuß des Landtages hierzu falsch.

Das Gutachten wurde von der Bietergemeinschaft der Firmen SNFC (Berlin), BTO (Berlin) und Quattron (Frankfurt/Main) angefertigt und ergab **keine Bedenken zum "bestehenden Steuerungs-, Überwachungs- und Berichtssystem"** - im Gegensatz zu Ergebnissen des Brandenburger Landesrechnungshofes und des Berliner BER-Untersuchungsausschusses des Abgeordnetenhauses.

Der einzige bisher nicht mit der FBB GmbH geschäftlich verbundene Bewerber, die renommierte Firma Lahmeyer international aus Frankfurt am Main bekam keinen Auftrag entgegen vorheriger Richtlinie für die Vergabe !

Vorgen. Fakten wurden der Quelle aus der BVBB-Presseschau vom 18.Juli ds. Jhrs., <http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-ber-bekannt-durften-ber-kontrollieren/13888468.html> .

Vorstehende Ausführungen erscheinen als geeignet, die unsererseits sowie seitens der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB erhobenen Forderungen und Hinweise zu bekräftigen, da die bisher dem entgegenstehende Argumentation mehr politischen Wünschen als der Rechts- und Sachlage verbunden erscheinen.

Machtpolitischen Druck der Gesellschafter auf Bürgerinitiativen, Genehmigungsbehörden und EU-Kommission müssen wir jedoch gleichermaßen ablehnen, wenn eine sachgerechte Entscheidung sichergestellt werden soll.

Eine solche aber erscheint angesichts der deutschen Position zu finanziellen Problemen Portugals, Spaniens und Italiens (vgl A n l. XVII-5 und A n l. XVII-6) als in europäischem Interesse liegend.

Unsere vorstehenden Ausführungen beziehen sich noch nicht auf die im Schreiben der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB vom 5.Juli 2016 benannten Beihilfeverfahren SA.35387 und SA.115376, da uns diese z.Z. noch unbekannt sind. Wir bitten hiermit um Hinweise zum jeweiligen Betreff, weil diese Beihilfeanträge offensichtlich i.Vbdg. mit der in unserer Petition behandelten Thematik stehen und danken Ihnen hierfür.

Wir hoffen aus den vorgen. Gründen, daß die EU-Kommission eine Entscheidung fällt, welche ein schnelles Umsteuern beim BER-Projekt im Sinne von Projektbeendigung und Umnutzung begünstigt und gestatten uns in diesem Zusammenhang auf die diese Ziele unterstützenden folgenden Anlagen aus dem BVBB zu verweisen: **Anl. XVII-7 und A n l. XVII-8 .**

Eine Planung des BER außerhalb des Stadtrandgebietes habe ich übrigens aus Standortgründen bereits in der 1. Zusammenkunft des damaligen BVBB-Vorstandes mit Bürgerinitiativen auf Schloß Diedersdorf Ende 2010 gefordert - bisher leider vergeblich!

Mit freundlichen Grüßen



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

Anlagenverzeichnis siehe Folgeseite

A n l a g e n v e r z e i c h n i s

- Anl. XVII-1 Nutzungskonzept, Unterlagen eingereicht,
BLICKPUNKT 16.Juli 2016, Seite "Kleinanzeigen"
- Anl. XVII-2 Klinkersteine gegen Fluglärm. Waßmannsdorfer Firma läßt
Außendämmsystem zertifizieren,
MAZ 14.Juli 2016, S.24
- Anl. XVII-3 Urteil: Waldschlößchenbrücke war teilweise rechtswidrig,
SPIEGEL ONLINE 15.Juli 2016
- Anl. XVII-4 Folie 30, 6. Beurteilung aus Umweltsicht der Fa. BEV Ingenieure zur Informationsveranstaltung Mehrzweckhalle Zeuthen 09.02.2012, zur "Variantenuntersuchung überörtliche Verkehrsentflechtung einschließlich niveaufreier Bahnüberquerungen für die Gemeinden Zeuthen und Eichwalde, Landkreis Dahme-Spreewald / Land Brandenburg"
- Anl. XVII-5 Spanien und Portugal sollen für ihre Sünden zahlen. EU-Finanzminister starten Sanktionsverfahren wegen zu hoher Schulden - Schäuble will bei italienischen Banken hart bleiben, MAZ 13.Juli 2016, S.4
- Anl. XVII-6 Italiens Banken wackeln, EU-Finanzminister beraten über Hilfspaket. Union: "Rom muß sich an die Regeln halten", MAZ 12.Juli 2016, S.5
- Anl. XVII-7 ... immer weiter ins Verderben ..., BVBB-Beitrag vom 17.12.2015
- Anl. XVII-8 Milliardengrab BER - Es wird Zeit für ein Machtwort der Kanzlerin, BVBB-Beitrag vom 06.12.2015
- Anl. XVII-9 Spiel mit Menschenleben. Zur Situation des Flughafens BER, MAZ 19.Juli 2016, S.2
- Anl. XVII-10 Mühlenfeld: BER soll bis November 2017 eröffnet sein, MAZ 19.Juli 2016, S.9