

Dr.-Ing. Günter Briese

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

in enger Zusammenarbeit mit der SCHULZENDORFER INTERESSENGEMEINSCHAFT 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 8. August 2016

Az.: Io + EG

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

Ihr Zeichen 1077756DE.doc (77KB), Mitt. an die Mitglieder

m. Anl. Schreiben der Europ. Kommission v. 30.10.2015 *

Mein Schreiben vom 2. August 2016, 10. Juli 2016, 27. u. 18. Juni 2016

und vom 7. Januar 2016 m. Anl. v. 4., 5. u. 6. Januar 2016 sowie

Schreiben vom 28. August 2015 und 12. März 2014

* PE571v01-00

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) ;
B e s c h w e r d e bezüglich Fehlinformation und
EU-Rechtswidersprüchlichkeit der aktuellen
Entscheidung der EU-Kommission gemäß der
Pressemitteilung vom 3. August 2016

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

1. I n f o r m a t i o n s z u s a g e

in Ihrem Schreiben vom 7. Februar 2016 sicherten Sie zu, daß ich zur Bearbeitung meiner Petition aktuell auf dem Laufenden gehalten werde.

Da im vorgen. Schreiben lediglich auf das EU-Beihilfeverfahren SA.35378 (2012/N) Bezug genommen wurde bezüglich einer erwartbaren Entscheidung der EU-Kommission und wir hierzu sowohl zur Meinungsäußerung aufgefordert wurden als auch dieser Aufforderung nachkamen, gingen wir davon aus, daß

- 1909-2014 45 Jahre Autor zu Volkswirtschaftsthemen in zwei Wirtschaftssystemen
- 1959 Betrieblicher Techniker-Abschluß, Elektro-Apparate-Werke Berlin-Tempelhof
- 1957 Ing. für elektrische Anlagen und Geräte, Fachschule für Schweißarbeiten und Elektrotechnik Berlin-Lichtenberg
- 1973 Hochschul-Ing. für Elektronik-Technologie, Humboldt-Universität zu Berlin, Seit. Elektronik
- 1973-75 Diplomierung und Promotion als Ingenieur mit Untersuchungen zur Systemfunktionslehre von Entwurfsprozessen aller Art mit Hilfe von heuristischen, Simulations- und algorithmischen Programmen
- 1972, 1974 Fachpreisträger und Hochschulpreisträger der Humboldt-Universität von Berlin
- 1957-64 Akademie-Dozent für Mathematik, Physik und technische Fächer
- 1990-96 Rechtsberater und Bearbeiter juristischer Grundstofffragen im DEUTSCHEN RECHTSLEBEN (DR) (198)
- 1994 Lehr- und Vortragstätigkeit zu allgemeinen Rechts- und Sozialfragen im Auftrage des Landesparlamentes Cottbus
- 1953-73 Selbständige Konstrukteur
- 1973-91 Ingenieur für entwicklungsbegleitende Standardisierung/Normung
- 1994 Bandteilplaner
- um 1990 Veröffentlichung "Zum Thema Profetoffulenz" zur der Berechnung möglicher fertigungsbedingter Maßabweichungen für Typen, Sorten und Chargen für Duroplast-Fasertoffteile, MASSE UND FASERTEXTIL
- 1996 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen den Stöken des wissenschaftlich-technischen Niveaus an Austauschbar Fließverarbeitungen (Verhinderung der Einführung des sozioökonomischen Quo-Toleranz- und Prozesssystems magister der Einführung des internationalen ISO-Toleranz- und Messungssystem Leiter einer interdisziplinärer Forschungsgruppe zur Studie zur Substitution von Metall durch Plastik 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 dem Co-Autoren Dr. Wilfried Scheuf, Zentrallaboratorien für Fließverarbeitung Leipzig und Dipl.-Phys. Dieter von Strömmer, TU Dresden
- 1998-99 Bewertung der Relation von geometrischer Toleranz (statist. Methode) zu statistischer Toleranz (vorst. One-Methode) für Maßketten zur Ermittlung von Fertigungs-kostenänderung durch größere Herstellertoleranzen (zweifelhafte, aber erprobte)
- um 1970 Ermittlung der Parameter des Elastifizierungsprozesses von Duroplasten aus Am-8-Ha-8-Verbindungen - Verteilungen, Höfningvortrag der Sektion Fließverarbeitungslehre einer der Internationalen Fachtagungen MASSTechnik der Kammer der Technik, Dresden
- um 1975 Analyse des volkswirtschaftlichen Maßstabes der Sozioökonomie im Rahmen des Fließverarbeitens, Humboldt-Universität zu Berlin
- 1990 Wissenschaftliche Arbeit zum Schutze der Volkswirtschaft gegen den Stöken des wissenschaftlich-technischen Niveaus (Verhinderung der Einführung der sozioökonomischen Zuverlässigkeitsmethoden in der Maß-, Steuer- und Regelungstechnik)
- 1990 Dissertationsskizzenfassung in FEDERATIONEN 29(1993) I.A. S.182
- Jan. 1990 Vorschläge zum Übergang der Volkswirtschaft von der Fließverarbeit. zur sozialen Marktwirtschaft mit Ökonomischen Stimuli über NEIGER KERN an Zentralen Runden Tisch und Regierung
- 1996/97 Vorschlag zur Einführung einer Gold-Steuer (Spekulations-Überschlag) und eines neuen Bretton-Woods-Übereinkommen (fests. Wechselkurse) an die Oppositions-Parteien des deutschen Bundestages zur Bewältigung von Globalisierungsproblemen noch vor der BRD-Einführung
- 2003-04 Vorschläge zur Einführung des Protozooökoproducts (POP) als volkswirtschaftliche Kenngröße für den Beitritt zur BRD-Zone an die Bundesregierung und an die Landesregierung Brandenburg
- 2006-09 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, Auswertungen und Presse-Informationen und -Beiträgen im Rahmen der EICHWALDER BE BÜRGERINITIATIVE, BOTTEN SCHWALDEN UND NACHFLUGVERBOT 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)
- 2016 Auszeichnung zum 50. Eichwalder Rosenfest mit der EHRENMEDAILLE FÜR BESONDERE VERDIENSTE UM DIE GEMEINDE EICHWALDE durch wissenschaftliche Arbeit in Bürgerinitiativen

dieser Weg auch beim aktuellen Beihilfeverfahren SA.36263 (2013/CP) eingehalten würde.

Dies war jedoch nicht der Fall.

2. Letzte Nachricht der GD Wettbewerb der EU-Kommission

Dem Schreiben der Europäischen Kommission vom 20. Juli 2016 (A n l. XX-1), Abschn.5., entnahmen wir, daß nunmehr eine Auswertung aller relevanten Informationen zur Petition beginnen würde und die vorliegenden Informationen als ausreichend für das Treffen einer Entscheidung erachtet würden.

Da sich diese Einschätzung mit unserer bereits vielfach zuvor getroffenen deckte und wir danach lediglich wegen immer neuer rechtswidriger Entwicklungen aktueller Art oder Erkenntnisse an die EU herantraten und uns ferner sowohl die anerkennende Kommentierung unserer Ausführungen zum Vorbereitungsstadium des Konsensbeschlusses von 1995 als auch des Verfahrens vor dem OVG Berlin-Brandenburg am 20. Januar 2016 i.Vbdg. mit dem EuGH-Urteil vom 15. Oktober 2015 zu Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie zur Aufarbeitung der aktuellen Entwicklungen des BER-Projektes seitens der EU-Kommission in ihrem Schreiben vom 20. Juli 2016, verbunden mit dem Hinweis der Prüfung der Option "Einstellung des BER-Flughafenprojektes" gem. wirtschaftlich sinnvollen Möglichkeiten nach reinⁱⁱobjektiven Maßstäben gem. Art.107 Abs.1 AEUV und der verpflichtenden Rechtsprechung der Unionsgerichte" aufgrund unserer darauf bezogenen Argumentation in der Ablehnung der BER-Beihilfeanträge in einiger Zeit nach gründlicher Bearbeitung und Wertung bestärkten, wurden wir von der Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 3. August 2016 (A n l. XX-2) gleich in mehrfacher Hinsicht überrascht:

- in verfahrenstechnischer Hinsicht,
- in terminlicher Hinsicht und
- in fachspezifischer Hinsicht !

3. Gründe der Nichterwartbarkeit der aktuellen Entscheidung der EU-Kommission

Die Gründe hierfür sind folgende:

- Das Ausbleiben einer Vorinformation zur Rückäußerung gem. Abschn.10. meines Schreibens vom 2. August 2016 an den Petitionsausschuß des Europäischen Parlamentes bezüglich der Verfahrensweise;

- die scheinbare Kurzfristigkeit der Entscheidung der Europäischen Kommission gem. Presseerklärung vom 3. August 2016, zumal die Europäische Kommission erst am 1. August 2016 und am 25. Juli 2016 den Erhalt der letzten umfangreichen Schreiben mit bearbeitungsrelevanten Fakten bestätigte.
Daß gar keine Bearbeitung letzterer vor der Entscheidung beabsichtigt war, könnte die Meldung von rbb-online vom 3. August 2016, "EU genehmigt Milliarden-Kredit für BER", Anl. XX-3, belegen, denn danach soll die Entscheidung zur Kredit-Genehmigung "bereits vor knapp zwei Monaten" gefallen sein !
- Die fachspezifische Überraschung zur EU-Entscheidung resultiert u.a. aus dem Widerspruch zwischen dem auf Antrag der EU-Kommission vom EuGH gesprochenen Urteil vom 15. Oktober 2015 in der Rechtssache C-137/14 zum Erfordernis der Änderung der bundesdeutschen Vorschriften zu Umweltprüfverfahren hin zu den schärferen, aber auch von der Bundesrepublik angenommenen EU-Umweltverträglichkeitsprüfverfahren und der Mißachtung dieser und selbst der bundesdeutschen Vorschriften niedrigeren Schutzniveaus beim BER-Projekt.
- Aber auch das negative Wirtschaftlichkeitsgutachten von Prof. Thießen, von der Kanzlei BAUMANN RECHTSANWÄLTE Partnerschaftsges. mbB vorgelegt und unsererseits noch in seinem negativen Urteil durch Gesetzesverletzungen, technische Probleme und Terminüberschreitungen ökonomischer Relevanz als noch verstärkt wirkend beurteilt, wurde bezüglich der Zukunftsaussichten des BER-Projektes offensichtlich nicht berücksichtigt sondern nur auf eine offensichtliche "Kreditierung nach Marktbedingungen" und "steigenden Luftverkehrsbedarf" Bezug genommen.
- Der Luftverkehrsbedarf wurde aber von der FBB GmbH durch Billigflieger-Gesellschaften stark befördert mit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und wird in Schönefeld zudem begrenzt durch die SXF-Kapazität, weil der BER infolge von EU-Rechtsverletzungen nicht zertifizierbar ist, vermutlich noch diesbezüglich verstärkt durch das bis jetzt noch immer ungelöste Terminal-Bahntunnel-Rauchgas-Problem, welches schon 2013 und 2012 eine BER-Inbetriebnahme verhinderte.
- Standortbezogen erscheint der BER auch durch das angenommene Volksbegehren zu Nachtflugverbot und No-Single-Airport sowie die Ablehnung einer weiteren Startbahn als nicht ohne neuen Planfeststellungsbeschluß (PFB) erweiterbar, zumal der bestehende PFB nicht nur durch den ihm widersprechenden Weiterbetrieb von Schönefeld SXF verletzt wird, son-

dern wegen vor seinem Inkrafttreten bereits rechtsgültige, aber durch ihn verletzte EU-Vorschriften bereits als ex tunc ipso iure nichtig erachtet werden muß.

- Die Beauftragung von nicht weniger als vier Kanzleien mit zehn öffentlich benannten Rechtsspezialisten für EU-Beihilferecht, Luftrecht, öffentliches Planungsrecht, Umweltrecht, Bank- und Finanzrecht sowie Kartellrecht zum Erreichen der Zustimmung der EU-Kommission zur neuen BER-Beihilfe, denen nur einige Bürgervereinigungen und Bürgerinitiativen mit ehrenamtlichen Mitstreitern entgegenstehen, erscheinen unter solchen Umständen sogar als beachtlich und sollten das Europäische Parlament darauf aufmerksam machen, daß trotzdem eine Zustimmung erst mehr als ein Jahr nach dem von der Bundesregierung erwarteten Termin bei der Europäischen Kommission erreicht werden konnte, trotzdem sich die Kanzleien dabei abstimmten (vgl. A n l. XX-5), und den Bürgern jede Einsichtnahme und damit Stellungnahmemöglichkeit zu von der FBB GmbH eingereichten "geheimen Betriebsunterlagen" verwehrt blieb, trotzdem es sich um eine voll in gesellschaftlichem Eigentum befindliche Gesellschaft handelt, deren Unterlagen öffentlich einsehbar sein müßten.
- Die angebliche Wirtschaftlichkeit des BER wurde also bereits mehrfach widerlegt.
Ein privater Investor hätte also nicht nur nach den "Kreditierungsbedingungen" und der "Luftverkehrsentwicklungsprognose", sondern auch nach der "Wirtschaftlichkeit auch ohne staatliche Beihilfen" seine Investitions-Entscheidung getroffen und somit weitere Mittelzuführungen durch die öffentliche Hand abgelehnt.
- Aufgrund unsererseits widersprüchlich zur Entscheidung der EU-Kommission dargelegter vorgehen. Fakten und speziell des anerkennenden Schreibens der Generaldirektion Wettbewerb vom 20. Juli 2016 wird es als nicht vorstellbar erachtet, daß die Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 3. August 2016 das Ergebnis eines routinemäßigen unbeeinflussten Arbeitsprozesses der vorgehen. GD widerspiegeln könnte, sondern höchstens das Ergebnis eines weisungsbezogenen Eingriffes in diesen Prozeß oder außerhalb desselben darstellen, es sich also um Machtpolitik statt Sachpolitik, wie schon mehrfach seit dem Konsensbeschluß im Rahmen der Petition angeführt, handelt.
- Die Ausübung politischen Drucks auf die BER-Genehmigungsbehörden ist im Pressebeitrag zum Sommerinterview des zuständigen Landrates dokumentiert (A n l. XX-4).

4. Zu unserem geplanten Einsetzen für EU-Entscheidungen

- Aufgrund der unsererseits konstatierten vielfältigen Widersprüche bezüglich Verletzungen von EU-Recht durch BER-Projektverantwortliche bis hin zur Mißachtung des vorgen. EuGH-Urteiles zu Umweltverträglichkeitsprüfverfahren hatten wir der EU-Kommission zugesichert, uns nach dem nun erfolgten Abschluß unserer Zusendungen zur vorgen. Petition an die EU für die landesweite Anerkennung von EU-Entscheidungen einzusetzen.
Aufgrund vorgen. Widersprüche zwischen der Entscheidung der EU-Kommission und geltendem EU-Recht bedauern wir, uns hierzu nunmehr als nicht mehr in der Lage erklären zu müssen.
- Was man selbst nicht nachvollziehen kann, kann man auch an niemand argumentativ herantragen, um ihn hierzu zu überzeugen!

5. B i t t e um Informationen zu konstatierten Widersprüchen

- Bezüglich der Ihrerseits avisierten Informationen sehen wir uns nunmehr veranlaßt, den Petitionsausschuß um Nachricht zu den unsererseits aufgeworfenen Fragen zu bitten.
- Falls dies dem Petitionsausschuß nicht möglich sein dürfte, glauben wir davon ausgehen zu können, daß sich die EU-Kommission aufgrund der von der Bundesregierung als BER-Gesellschafter offensichtlich mitgetragenen Entscheidung, neue öffentliche Mittel ggf. auch ohne EU-Genehmigung auszureichen, zu einer politischen Entscheidung i.S. der Genehmigung veranlaßt sah, um die Bundesrepublik als nun noch bedeutsamerem EU-Mitglied, auch der €-Zone, nach dem BEXIT nicht zu brüskieren und stattdessen entgegen Art.107 Abs.1 AEUV, Art.108 Abs.3 AEUV und Art. 291 Abs.1 AEUV zu verfahren.
- Wurde informationsbezogen vielleicht auch das Europäische Parlament übergangen ?

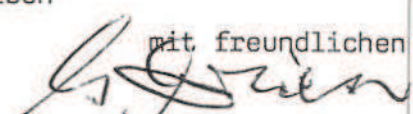
6. B i t t e um Entscheidung des Europäischen Parlamentes

- Da es augenscheinlich bei der vorgen. Entscheidung der EU-Kommission entgegen EU-Recht bleiben soll, bitten wir hiermit um eine Überprüfung dieser Entscheidung durch das Europäische Parlament.

- Dies deshalb, weil die EU-Rechtsverletzungen wesentliche Grund- und Menschenrechte betreffen, deren Schutz nicht nur die Europäische Union innerhalb ihrer Grenzen garantiert, sondern dazu innerhalb wie außerhalb der Union bezüglich ihrer Einhaltung auch immer wieder begründet einfordert.
Dies auch deshalb, weil wir die Einhaltung der Grund- und Menschenrechte als unverzichtbares Fundament der EU und eine wesentliche Klammer zur Sicherung ihres Zusammenhaltes ansehen.
Gerade dies aber erscheint als in der gegenwärtigen Lage der Union wie der Welt als besonders erforderlich.
- Daß die EU-Kommission ein u.a. gegen die Entscheidung des EuGH zu Umweltverträglichkeitsprüfverfahren und bezüglich der Start- und Landebahnausrichtung auf besiedeltes Gebiet ein gegen das ICAO Doc.9184, Airport Planning Manual, verstoßendes Projekt ohne Aussicht auf eine Flughafenzertifizierung und ohne erwartbare zukünftige Subventionsfreiheitsaussicht entgegen EU-, Bürger- und Menschenrechten fördern könnte, war für uns bis zur Kenntnisnahme der Presseerklärung der Europäischen Kommission vom 3. August 2016 völlig unvorstellbar.
Aus diesem Grunde sahen wir ein Herantragen an das Europäische Parlament als unerläßlich an.
- Weiteres bitten wir unseren bisherigen Schreiben zur Petition zu entnehmen.

In Erwartung Ihrer Rückäußerung danken wir Ihnen für Ihre Mühe und verbleiben

mit freundlichen Grüßen


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

Anlagen

- Anl. XX-1 Schreiben der GD Wettbewerb der Europäischen Kommission vom 20. Juli 2016
- Anl. XX-2 Presseerklärung der Europäischen Kommission vom 3. August 2016
- Anl. XX-3 Von Kommission bestätigt. EU genehmigt Milliardenkredit für BER, rbb-Internet-Beitrag vom 03.08.2016, 14.23 Uhr, unter <http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/...>
- Anl. XX-4 Pressebeitrag "Die Region braucht pragmatische Politiker. MAZ-Sommerinterview: Landrat Loge (SPD) zu BER, Wohnraum, Flüchtlingen und der Bundestagskandidatur von Sylvia Lehmann", MAZ 6./7. August 2016, S. 27
- Anl. XX-5 Internetbeitrag <http://www.juve.de/nachrichten/deals/2016/08/ausbau-am-flughafen-ber-lindemann-schwannicke-und-mueller-wrede-sichern-milliardenkredit>



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Generaldirektion Wettbewerb

Märkte und Fälle V: Verkehr, Postwesen und sonstige Dienstleistungen
Staatliche Beihilfen Verkehr

Brüssel, den 20. Juli 2016
COMP/F/2/BvW/dd * 2016/072273

Herrn Dr. Ing. Günter Briese
Stubenrauchstr. 71
D-15732 Eichwalde
Deutschland

Betreff: LEMC SA 36363 2013-CP Flughafen Berlin Brandenburg

Sehr geehrter Herr Dr. Briese,

vielen Dank für Ihre Schreiben, zuletzt vom 8.7.2016, in denen Sie uns eine Fülle von Informationen zur Finanzierung und zum Projektverlauf des zukünftigen Flughafens Berlin-Brandenburg ('BER') haben zukommen lassen.

Ich gehe im Folgenden auf einige wesentliche Punkte Ihres Vortrags ein:

1. Gerichtsverfahren und Rechtsprechung

Sie haben uns, unter anderem, den Konsensbeschluss von 1995 zukommen lassen sowie auf die mögliche Relevanz des EuGH-Urteils vom 15. Oktober 2015, – C-137/14 – für die beihilfenrechtliche Beurteilung hingewiesen und in diesem Zusammenhang zudem Hinweise eines Prozessbeobachters über das Verfahren vor dem OVG Berlin-Brandenburg vom 20.01.2016 - 6 A 2.14 übermittelt. Wir danken Ihnen für diese sorgfältigen Darlegungen.

2. Bericht des Landesrechnungshofes

Ferner empfehlen Sie der Kommission, den Bericht des Landesrechnungshofes Brandenburg vom 10 Juli 2015 - III 1 - 30.04.09.00 (FBB) anzufordern. Dieser Bericht ist mittlerweile öffentlich zugänglich.

3. Privatinvestorenprinzip

Sie äußern sich zu den wirtschaftlichen Aussichten des zukünftigen Flughafens. In diesem Zusammenhang gehen Sie insbesondere auf bautechnische sowie rechtliche Risiken ein, die das Vorhaben in Ihren Augen als wirtschaftlich nicht sinnvoll erscheinen lassen. Sie schließen daraus, dass ein privater Investor unter Marktbedingungen keine Finanzierung für das Vorhaben bereitgestellt hätte.

Wie in unserem Schreiben vom 20. November 2015 erläutert und wie auch von Ihnen richtig erkannt, stellt sich der Kommission für die kommende Entscheidung die Frage, ob ein privater Investor, der auf Grundlage wirtschaftlicher Überlegungen handelt, diese Investition tätigen würde. Für diese Einschätzung stehen uns interne und streng vertrauliche Betriebsunterlagen der FBB zur Verfügung, die interne Kosten und Risikoeinschätzungen widerspiegeln. Seien Sie versichert, dass die Kommission bei der Prüfung, ob eine öffentliche Finanzierung des Vorhabens zu Marktbedingungen erfolgt oder nicht, routinemäßig prüft, ob ausreichend Risikovorsorge getroffen wurde und ob ein Vorhaben selbst dann noch wirtschaftlich sinnvoll ist, wenn sich bestimmte wirtschaftliche Planungsdaten ändern. Im Rahmen dieser Prüfung werden alle relevanten Faktoren besonders sorgfältig geprüft.

Ihnen zufolge sind die wirtschaftlichen Risiken des Projektes, „*sofern weitergebaut wird*“, nicht mehr abschätzbar. In diesem Zusammenhang kann ich Ihnen zusichern, dass die Kommission, wie schon in ihrem Beschluss vom 19.12.2012 in Beihilfesache SA.35378, erneut eingehend prüfen wird, ob die Option ‚hypothetische Einstellung des BER-Flughafenprojekts‘ eine wirtschaftlich sinnvolle Alternative darstellen könnte.

4. Gesellschafterdarlehen; Gesellschafterbürgschaft

Sie vermuten, dass das Land Berlin bereits einen Millionenkredit an die FBB ausgezahlt hat. Tatsächlich erweckt die Überschrift des Presseartikels, auf den Sie sich berufen, genau diesen Eindruck („*Land zahlt Millionenkredit ohne EU-Erlaubnis*“). Der weitere Text des Artikels steht jedoch in deutlichem Widerspruch zur Überschrift. So heißt es „*Eine erste Tranche soll fließen, wenn...*“. Weiter wird berichtet, dass der im Finanzierungsbeschluss von den Gesellschaftern festgelegte EU-Genehmigungsvorbehalt erst dann aufgehoben werden könne, wenn dem Flughafen die Finanzmittel ausgehen bevor eine Kommissionsgenehmigung vorliegt.

Der Kommission aktuell keinerlei Hinweise dafür vor, dass der Genehmigungsvorbehalt aufgehoben oder weitere Finanzmittel ausgezahlt worden wären.

Ich möchte ferner auf die geplante 100%ige staatliche Bürgschaft eingehen, ohne die Ihnen zufolge eine weitere Kreditierung des Projektes ausgeschlossen wäre. Dem von Ihnen angeführten Presseartikel zufolge deckt diese Bürgschaft zum Teil Altkredite ab, die der Vorhabenfinanzierung seit 2009 zugrunde lagen. Tatsächlich hatte die Kommission bereits für diese früheren Kredite eine 100%ige Bürgschaft als zulässige staatliche Beihilfe genehmigt (Beschluss vom 13.5.2009 in Beihilfesache NN 25/2009).

Ich kann Ihnen versichern, dass die Kommission auch die geplante Bürgschaft, nach genau denselben strengen Wirtschaftlichkeitsmaßstäben prüft, die sie an die direkte Gesellschafterfinanzierung anlegt.

5. Die Kommission als unabhängige Instanz

Abschließend möchte ich auf Ihren Appell an die Kommission eingehen, im Interesse der Bürger das Vorhaben als unabhängige Instanz zu prüfen. Bitte erlauben Sie mir dazu folgende Ausführungen:

Die Kommission ist verpflichtet, das Vorhaben nach den rein objektiven Maßstäben zu prüfen, die der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), Art. 107 Abs. 1, für die Auslegung des Begriffs der staatlichen Beihilfe vorgibt. Der primäre Bezugspunkt für die Auslegung des AEUV muss dabei stets die vollkommen unabhängige, nur den Europäischen Verträgen verpflichtete Rechtsprechung der Unionsgerichte sein. Die

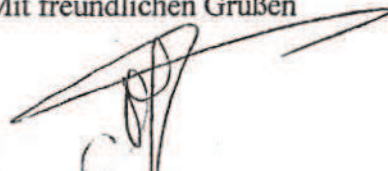
Kommission hat diesbezüglich also keinerlei ‚politischen‘ Ermessensspielraum. Vielmehr ist sie an diesen objektiven Rechtsbegriff gebunden und verfügt bei dessen Anwendung nur insoweit über begrenztes Ermessen, als sie Bewertungen technischer oder komplexer Art vornimmt. Dies ist insbesondere in Situationen wie dem BER-Vorhaben, welches komplexe wirtschaftliche Beurteilungen erfordert, der Fall.

Ich hoffe, sehr verehrter Herr Dr. Briese, dass Ihnen diese Erläuterungen Gewissheit verschaffen, dass die Kommission die Finanzierung des BER gründlich und unabhängig prüft.

Die Kommission wird die von Ihnen übermittelten Informationen als allgemeine Marktinformationen behandeln und so in unsere laufenden Bewertungen der geplanten Vorhabenfinanzierung mit einbeziehen.

Die Kommission dankt Ihnen für Ihre gründliche Aufarbeitung der aktuellen Entwicklungen des BER und möchte Sie bitten, der Kommission nun die Gelegenheit zu geben, diese Informationen sowie die internen Betriebsunterlagen auszuwerten, um demnächst zu einer Entscheidung über die angemeldete Investition zu kommen.

Mit freundlichen Grüßen



Nicolas Imbert
Geschäftsführender Referatsleiter

Ansprechpartner:

Bernhard v. Wendland, Telefon: +32 229-64186, bernhard.von-wendland@ec.europa.eu



Staatliche Beihilfen: Kommission genehmigt öffentliches Investitionspaket für Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg

Brüssel, 3. August 2016

Die Europäische Kommission hat festgestellt, dass ein deutsches Investitionspaket für die Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ mit den EU-Beihilfenvorschriften im Einklang steht. Die Investitionen erfolgen zu Marktbedingungen und stellen daher keine staatlichen Beihilfen für den Flughafenbetreiber FBB dar.

Im Januar 2016 hat Deutschland einen Kredit von 1,1 Mrd. EUR und eine Garantie für zusätzliche Kredite von bis zu 1,1 Mrd. EUR, die die öffentlichen Gesellschafter dem Unternehmen Flughafen Berlin Brandenburg (FBB) als Entwickler und künftigem Betreiber des Flughafens gewähren wollen, bei der Kommission zur Genehmigung angemeldet. Die durch die Gesellschafterbürgschaft abgedeckte Finanzierung soll von Geschäftsbanken bereitgestellt werden. Ein Teil der Investition ist für die Lösung technischer Probleme (z. B. mit dem Brandschutzsystem) und für die Verbesserung des Schallschutzes bestimmt. Die übrigen Mittel werden für den Kapazitätsausbau verwendet, da das Verkehrsaufkommen stärker steigen wird, als in den Prognosen für das ursprüngliche Projekt angenommen.

Maßnahmen öffentlicher Stellen zugunsten von Unternehmen können als beihilfefrei erachtet werden, wenn sie zu Bedingungen durchgeführt werden, die für einen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber annehmbar wären (Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers). Die Kommission erstellte daher eine detaillierte wirtschaftliche Analyse, bei der sie zunächst die langfristigen Geschäftspläne der FBB und Marktprognosen prüfte. Anschließend verglich sie das geplante Investitionsvorhaben mit verschiedenen anderen Szenarien. Der Vergleich ergab, dass die Erweiterung und Fertigstellung des Flughafens die rentabelste Option ist, zumal in unabhängigen Marktanalysen ein kontinuierlicher Anstieg des Fluggastaufkommens prognostiziert wird. Im Rahmen eines Stresstests untersuchte die Kommission ferner, ob das Investitionsszenario auch bei Eintritt verschiedener Risiken (z. B. einer weiteren Verzögerung der Flughafeneröffnung oder höheren Kosten) tragfähig wäre. Dieser Test ergab, dass die Investition selbst im Worst Case rentabel bliebe.

Die Kommission gelangte daher zu dem Ergebnis, dass ein privater Kapitalgeber, der an einer langfristig rentablen Investition interessiert ist, bereit gewesen wäre, das gleiche Finanzierungspaket zu vergleichbaren Konditionen bereitzustellen, um die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Flughafens sicherzustellen. Die Konditionen der Gesellschafterbürgschaft sind ebenfalls marktüblich und verschaffen dem Flughafenbetreiber deshalb keinen ungerechtfertigten Vorteil.

Hintergrund

Berlin hatte aus historischen Gründen ursprünglich 3 Flughäfen: Tegel und Schönefeld, die weiterhin in Betrieb sind, und Tempelhof, der 2008 geschlossen wurde. Tegel und Schönefeld werden von der FBB betrieben. Der neue Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ wird von der FBB entwickelt und auch von dieser Gesellschaft betrieben werden. Sobald der neue Flughafen den Betrieb aufnimmt, soll der Flughafen Tegel geschlossen werden.

Die FBB steht im Eigentum der Länder Berlin und Brandenburg (jeweils 37 % der Anteile) sowie der Bundesrepublik Deutschland (26 % der Anteile). Mitte der 1990er Jahre beschlossen diese öffentlichen Anteilseigner, für Berlin und sein Umland einen einzigen Flughafen (Single-Flughafen) zu bauen. Das Flughafenprojekt umfasst einen Teil des Geländes des Flughafens Schönefeld.

Als die Kommission 2009 die öffentliche Finanzierung des Projekts untersuchte, stellte sie fest, dass ein Single-Flughafen an diesem Standort positive Auswirkungen auf die gesamte Region hätte und insbesondere den Zugang zur Region Berlin-Brandenburg verbessern und diese für Investitionen attraktiver machen würde.

Im Jahr 2006 wurde mit dem Bau des Flughafens Berlin Brandenburg begonnen. Die Eröffnung des Flughafens war zunächst für 2011 geplant, wurde aber vor allem wegen technischer Probleme mehrmals verschoben.

Vor diesem Hintergrund erließ die Kommission 2009 eine Entscheidung zur Genehmigung staatlicher Beihilfen in Form einer Umwandlung von Forderungen in Beteiligungskapital (224 Mio. EUR), einer Kapitalzuführung (430 Mio. EUR) und einer staatlichen Garantie (2,4 Mrd. EUR). Im Jahr 2012 stellte

Anh. XX-2

die Kommission fest, dass eine weitere Kapitalzuführung von 1,2 Mrd. EUR seitens der FBB-Gesellschafter zu marktüblichen Bedingungen erfolgte und somit beihilfefrei war.

Staatliche Finanzierungen für Unternehmen mit wirtschaftlichen Tätigkeiten wie dem Bau oder Betrieb von Flughäfen können als beihilfefrei erachtet werden, wenn ein privater Kapitalgeber unter vergleichbaren Umständen zu marktüblichen Konditionen ebenso gehandelt hätte. Ist dies der Fall, verschafft die öffentliche Maßnahme dem Unternehmen keinen ungerechtfertigten wirtschaftlichen Vorteil, der den Wettbewerb verfälschen würde.

Sobald alle Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz vertraulicher Daten geklärt sind, wird die nichtvertrauliche Fassung des Beschlusses über das Beihilfenregister auf der Website der GD Wettbewerb unter der Nummer SA.41342 zugänglich gemacht. Über neu im Internet und im Amtsblatt veröffentlichte Beihilfebeschlüsse informiert der elektronische Newsletter State Aid Weekly e-News.

IP/16/2712

Kontakt für die Medien:

Ricardo CARDOSO (+32 2 298 01 00)

Giulia KOMEL (+32 2 296 11 75)

Kontakt für die Öffentlichkeit: Europe Direct – telefonisch unter 00 800 67 89 10 11 oder per E-Mail