



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, 25.01.2012
K(2012) 173 endgültig

<p>In der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung sind bestimmte Informationen gemäß Artikel 24 und 25 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags im Hinblick auf die Nichtaufdeckung von Geschäftsgeheimnissen ausgelassen worden. Die Auslassungen sind wie folgt gekennzeichnet [...].</p>	<p style="text-align: center;">ÖFFENTLICHE FASSUNG</p> <p>Dies ist ein internes Kommissionsdokument, das ausschließlich Informationszwecken dient.</p>
---	--

Betrifft: Staatliche Beihilfe SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN) – Deutschland Flughafen Altenburg-Nobitz – Staatliche Beihilfe an Ryanair (Beschwerde des BDF – Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben der deutschen Behörden zu der vorgenannten mutmaßlichen Beihilfemaßnahme beschlossen hat, das Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten.

1. Verfahren

- (1) Am 27. 8. 2008 ging bei der Kommission eine Beschwerde des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (BDF) ein, in der dieser geltend machte, der Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair Plc. seien rechtswidrige staatliche Beihilfen gewährt worden. Die Beschwerde wurde unter der Beihilfennummer CP 227/2008 registriert.
- (2) In der Beschwerde wird vorgebracht, dem Eigner und Betreiber des Flughafens Altenburg-Nobitz, der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, sei rechtswidrige staatliche Beihilfe für Infrastruktur und Betrieb des Flughafens gewährt worden. Außerdem wird behauptet, die ermäßigten Flughafenentgelte und die Marketingentgelte seien eine rechtswidrige staatliche Beihilfe der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair.

- (3) Am 9. August 2010 ersuchte die Kommission die Bundesregierung um zusätzliche Angaben. Diese legte die angeforderten Informationen am 30. September 2010 vor.
- (4) Am 8. April 2011 ersuchte die Kommission Air Berlin und Ryanair um zusätzliche Angaben. Air Berlin legte die angeforderten Informationen am 10. Mai 2011 vor. Ryanair legte die angeforderten Informationen am 20. Juni 2011 vor. Am 11. August 2011 wurde der Bundesregierung eine Übersetzung der vertraulichen Anmerkungen und Anlagen zugesandt. Die Bundesregierung erklärte per E-Mail vom 28. September 2011, dass sie im derzeitigen Stadium keine Stellungnahme beabsichtige.

2. Ausführliche Beschreibung der mutmaßlichen Beihilfemaßnahme

1.1. Geografische Lage des AOC

- (5) Der ehemalige Flughafen Altenburg-Nobitz trägt nunmehr die Bezeichnung Flughafen Leipzig-Altenburg (im Folgenden „AOC“) und liegt im östlichen Teil des Bundeslands Thüringen. Seine Entfernung zum Flughafen Leipzig-Halle beträgt etwa 85 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 10 Min.), zum Flughafen Dresden etwa 113 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 16 Min.) und zum Flughafen Erfurt etwa 140 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 37 Min.). Seine Entfernung zum Flughafen Hof-Plauen beträgt 122 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 37 Min.).

1.2. Ausbau des Flughafens

- (6) 1992 wurde der AOC-Eigner und -Betreiber, die „Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH“¹, im Handelsregister eingetragen. Laut Gesellschaftsvertrag verfolgt die Gesellschaft den Zweck, die ökonomisch relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Wirtschaftskraft Ostthüringens und Westsachsens zu stärken. Die Gesellschaft ist für das Bauwesen und den Betrieb des AOC als Flugplatz zuständig. Beim AOC handelt es sich um einen ehemaligen russischen Militärflugplatz, der 1991 aufgegeben wurde.
- (7) 1995 wurde die Genehmigung für den Betrieb als Zivilflugplatz erteilt. Danach wurden die betreffenden Bauarbeiten durchgeführt. 1995 wurde ein Aufkommen von 19 702 Fluggästen erreicht². 1996 wurde während der Sommermonate erstmals ein Charterflug angeboten³. Seither wurden Flüge vom AOC zu mehreren europäischen Zielflughäfen angeboten.

¹ Geläufig ist auch die Bezeichnung „Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH“. Beide Begriffe sind gegenseitig austauschbar, da sich die vorgelegten Informationen mitunter auf den „Flughafen“ bzw. den „Flugplatz“ beziehen.

² Bericht über die bei der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH durchgeführte Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1995, Anlage IV.

³ Bericht über die bei der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH durchgeführte Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1996, Lagebericht.

- (8) Am 3. März 2003 schlossen der AOC-Betreiber, die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH, und Ryanair Ltd. (im Folgenden „Ryanair“) einen 10-Jahres-Vertrag über Luftverkehrsdienste. Der tägliche Linienflugbetrieb nach London-Stansted sollte am 1. Mai 2003 beginnen.
- (9) Nach dem Vertrag zwischen Ryanair und dem AOC-Betreiber musste der AOC bis zum 31.12.2003 eine Start- und Landebahn mit bestimmten Längen einschließlich Start- und Landestrecken und bis zum 31.05.2004 eine verlängerte Start- und Landebahn bereitstellen. Daher musste die Start- und Landebahn des AOC um 180 Meter verlängert werden⁴. Der AOC hatte nach dem Vertrag mit Ryanair noch weitere Maßnahmen zu ergreifen, die weiter unten beschrieben werden.
- (10) Zu bestimmten Zeiten war Ryanair wohl die einzige Fluggesellschaft, die den AOC bediente. In den Spitzenjahren bot Ryanair ab dem Flughafen AOC bis zu vier Zielflughäfen an. Im Oktober 2010 wurde die Flugverbindung nach Girona wegen einer Auseinandersetzung mit dem Flughafen Girona und der vorgesehenen Einführung einer deutschen Luftverkehrsteuer in Höhe von 8 EUR eingestellt. Die Flugverbindung nach Edinburgh wurde im Oktober 2009 und die Flugverbindung nach Alicante im Oktober 2010 eingestellt, da beide Flugverbindungen wirtschaftlich erfolglos waren. Die Flugverbindung nach London-Stansted wurde in Mitleidenschaft gezogen durch die Anhebung der Fluggastgebühr im Vereinigten Königreich von 5 auf 12 Pfund, die Vervierfachung der Ölpreise und die Einführung der deutschen Luftverkehrsteuer in Höhe von 8 EUR, was die Flugverbindung unrentabel machte.
- (11) Am 31. März 2011 stellte Ryanair seinen Flugbetrieb auf dem AOC ein. Seitdem hat auch keine andere Fluggesellschaft mehr Linienflüge ab dem AOC durchgeführt. Der AOC-Website zufolge finden derzeit keine Linienflüge statt.

1.3. AOC-Fluggastaufkommen

- (12) Die deutschen Behörden haben zum jährlichen Fluggastaufkommen des AOC folgende Zahlen vorgelegt:

Jahr	Fluggäste
2001	26 602
2002	25 802
2003	70 146
2004	92 931
2005	117 809
2006	105 477
2007	139 216
2008	138 342
2009	140 765

⁴ Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH, Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, S.3; vgl. „Pflichten des AOC“, Vertrag zwischen der Ryanair Ltd. und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vom 3. März 2003.

- (13) Den deutschen Behörden zufolge fanden vom 17. 12. 2004 bis zum 11. 01. 2005 keine Ryanair-Flüge statt. 2006 wurde der gesamte Flugbetrieb wegen Bauarbeiten für zwei Wochen unterbrochen.

1.4. Bewilligungsbehörde

- (14) Der AOC wird vom Freistaat Thüringen und von den Gesellschaftern der „Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH“ finanziert. Gesellschafter sind derzeit der Landkreis Altenburger Land (60 %), die Gemeinde Nobitz (5 %), die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %), die Stadt Meerane (2 %) und die eigenen Anteile betragen 30 %⁵. Alle Gesellschafter gehören zum öffentlichen Sektor, das Unternehmen selbst hält 30 % eigene Anteile.
- (15) Das Unternehmen hat die Privatrechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

1.5. Begünstigte und mutmaßliche Beihilfemaßnahmen

- (16) Begünstigter ist der Flughafenbetreiber und –eigner des AOC, die „Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH“.
- (17) Begünstigter könnte auch Ryanair sein, da dieses Unternehmen Luftverkehrsdienste vom AOC aus erbracht hat.

1.5.1. Mutmaßliche Infrastrukturbeihilfe für den AOC

- (18) Den Angaben der deutschen Behörden zufolge beliefen sich die Gesamtinvestitionskosten im Zeitraum 2000-2009 auf 4,513 Millionen EUR. Die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen kam unmittelbar von Thüringen. Die deutschen Behörden machen geltend, dass das Land weder Darlehen vergeben noch Bürgschaften übernommen und auch keine Betriebsbeihilfen gewährt hat, mit der Ausnahme, dass das Land 2009 270 000 EUR für Kosten der Flugsicherung zahlte. Einige Infrastrukturmaßnahmen betreffen angeblich den Bereich der Flugsicherheit.
- (19) Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahlungen für Infrastruktur- und Investitionsmaßnahmen im Zeitraum 2000-2009, darunter die Verlängerung der Start- und Landebahn in den Jahren 2003/2004 mit 500 000 EUR und der Bau einer neuen Abfertigungshalle 2009 mit 702 500 EUR:

HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]
2000	Wetter - Anschaffung Zentralrechner, Zusatzausrüstung etc. Technische Abnahme Peilanlage RT 1000C	13 914,40 3 589,88 10 204,82	<u>27 709,10</u>

⁵ http://altenburgerland.de/sixcms/detail.php?id=16666&_nav_id1=4865&_nav_id2=15018&_lang=de

	Wasserversorgung (Anschluss, Umbau)			
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2001	Sanierung der Start- und Landebahn und Teile des Rollfeldes Anschaffung eines Air Starter	72 652,33 34 494,72	<u>107 147,05</u>	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2002	Einfriedung Flugplatzgelände (Restleistung) Planungskosten - P.Ig. Verlegung Bahnende 22 u. Schwelle 22	26 144,06 46 182,86	<u>72 326,92</u>	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2003/2004	Verlegung des Bahnendes 22, Sanierungsmaßnahmen an der Start- und Landebahn (1. Auszahlung 2003, 2. Auszahlung 2004)	314 550,38	<u>314 550,38</u>	2003/2004 500 000,00 EUR
2004	Verlegung des Bahnendes 22, Sanierungsmaßnahmen an der Start- und Landebahn (2. Auszahlung 2004)	185 449,62	<u>185 449,62</u>	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2006	Flugplatzleuchtfeuer, Anschaffung einer Software, Anschaffung von 5 Funkalarmempfängern, Einbau Rettungstor, Anbau Terminal, Kauf von 27 Biometrietranspondern, Kabelaerweiterung Wetterstation	28 787,42		2006/2007 839 404,95 EUR
2006/2007	Anschaffung eines Feuerlöschfahrzeugs 1. Teilbetrag 2006	193 525,84	<u>222 313,26</u>	
2007	Anschaffung eines Feuerlöschfahrzeugs 2. Teilbetrag 2007 Anschaffung eines Kehrblasgeräts	387 051,69 230 040,00	<u>617 091,69</u>	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2008	Uni-Mäher Sicherheitsüberwachungsnetz	5 514,00 11 430,33		

	Erwerb von Grundstücken Sanierung Start- und Landebahn - Sicherheitsausbau	77 809,00 1 827 460,00	<u>1 922 213,33</u>
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]
2009	Markierungsarbeiten auf dem Vorfeld Terminalumbau/Terminalneubau Start- und Landebahnreparatur vor Schwelle 04	5 497,66 702 500,00 336 853,00	<u>1 044 850,66</u>

Gesamtsumme: **4 513 652,01 EUR**

- (20) Die Höhe der 2010 angefallenen Zahlungen ist noch nicht ausgewiesen, aber die Abfertigungshalle wurde erst 2010 eröffnet⁶. Die Kommission ersucht Deutschland, eine Übersicht über die 2010 und 2011 getätigten Investitionen vorzulegen.
- (21) Wie bereits in Absatz (9) angeführt, stellten die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Bereitstellung von Dienstleistungsflächen für Mietwagenfirmen Vertragspflichten des AOC-Betreibers im Rahmen des Vertrags zwischen dem Flughafen und Ryanair dar. Dieser Sachverhalt findet auch in den Jahresabschlüssen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH für 2002 und 2003 Erwähnung, wo festgestellt wird, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig wurde, damit Ryanair seinen Flugbetrieb vom Flughafen AOC aus aufrechterhalten kann. Im Geschäftsbericht für 2004 wird dargelegt, dass die Start- und Landestrecken auf der Start- und Landebahn verlängert wurden und damit der Flugbetrieb mit Flugzeugen vom Typ B 737-800 möglich ist. Nach dem Vertrag zwischen dem AOC-Betreiber und Ryanair setzte Ryanair auf dem Flughafen AOC Flugzeuge vom Typ B 737-300 oder andere Modelle vom Typ B 737 ein. Es ist nicht bekannt, welche Art von Flugzeugen von anderen Fluggesellschaften eingesetzt werden.
- (22) In dem Vertrag, der am 3. März 2003 zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossen wurde, ist unter Titel Drei „Pflichten des AOC“ Folgendes bestimmt: „Während der Geltungsdauer dieses Vertrags stellt der AOC
- a) bis 31. 12. 2003 eine Start- und Landebahn bereit, die folgende Kriterien erfüllt:

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
-----	------	------	------	-----

⁶ www.nachrichten.lvz-online.de: „Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück“.

04	1795m	1795m	2095m	1975m
22	1975m	1975m	2185m	1885m

bis 31. 05. 2004 eine Start- und Landebahn bereit, die folgende Kriterien erfüllt:

(50m)

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	1935m	2235m	2235m	1975m
22	1975m	2235m	2235m	1935m

b) Flughafenterminal, PR- und Marketingfunktionen für die Dienstleistungen bereit, wie im Einzelnen in Anlage A festgelegt ist;

c) die Abfertigungs- und die damit zusammenhängenden Dienstleistungsfunktionen für die Luftverkehrsdienste bereit, wie im Einzelnen in Anlage B festgelegt ist;

d) Shuttlebusverbindungen zu ortsüblichen Fahrpreisen zwischen dem Flughafen Altenburg-Nobitz und Leipzig-Hauptbahnhof sowie zwischen dem Flughafen Altenburg-Nobitz und Dresden-Hauptbahnhof sicher, die auf die planmäßigen Ankunfts- und Abflugzeiten der Luftverkehrsdienste abzustimmen sind; der AOC übernimmt aber keine Verantwortung für die Pünktlichkeit dieser Busverbindungen oder für Umstände, auf die der Flughafen keinen Einfluss hat;

e) den Betrieb eines funktionstüchtigen Buchungssystems sicher, wie im Anhang von Anlage B festgelegt ist.“

1.5.2. Mutmaßliche Betriebsbeihilfe für den AOC

(23) Im Zeitraum 2000-2009 entstanden der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH Jahresverluste aus dem Betrieb des AOC. Um die Verluste auszugleichen, haben die Gesellschafter den deutschen Behörden zufolge alljährlich folgende Kapitaleinlagen zur Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH zugeschossen, insgesamt 7,04 Mio. EUR:

2000	150 000-250 000 [...] ⁷ - EUR
2001	150 000-250 000 [...] *- EUR
2002	150 000-250 000 [...] *- EUR
2003	250 000-350 000 [...] *- - EUR
2004	450 000-550 000 [...] *- - EUR

⁷ [...] * Unterliegt dem Berufsgeheimnis

2005	650 000-750 000 [...]*- - EUR
2006	850 000-1 000 000 [...]*- - EUR
2007	1 000 000 -1 300 000[...]*- - EUR
2008	1 000 000 -1 200 000 [...]*- - EUR
2009	1 000 000 -1 200 000 [...]*- - EUR

- (24) Im Lagebericht zum Jahresabschluss 2002 der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, der vom Beschwerdeführer übermittelt wurde, wird dargelegt, dass der Fortbestand der Gesellschaft ohne Kapitaleinlagen der Gesellschafter in Gefahr sei und weitere Einlagen der Gesellschafter benötigt werden. In mehreren anderen Jahresabschlüssen (2003 und 2004) wird auch festgestellt, dass die ganzen Jahre über klar war, dass die Gesellschaft nur mithilfe dieser Kapitaleinlagen überleben könne⁸. Die Jahresprognose im Jahresabschluss 2003 sieht bereits vor, dass im nächsten Geschäftsjahr Kapitaleinlagen der Gesellschafter benötigt werden. 2006 konnte eine drohende Insolvenz laut dem Jahresabschluss für 2006 nur durch Einlagen der Gesellschafter abgewendet werden.
- (25) Die Kommission forderte Deutschland auf, die Jahresabschlüsse der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2000 bis 2010 vorzulegen. Die deutschen Behörden versicherten, dass die Jahresabschlüsse der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH nicht vorgelegt werden können, da es sich um eine Gesellschaft ohne jede Beteiligung der Bundesrepublik oder des Bundeslands Thüringen handle und die Bundesrepublik daher nicht in die Geschäftstätigkeit des Unternehmens eingreifen könne. Laut den deutschen Behörden, sei sie eine kleine Kapitalgesellschaft und unterliege nach § 326 HGB somit nicht der Verpflichtung zur Veröffentlichung ihrer Jahresabschlüsse.

1.5.3. Ermäßigte Entgelte für Flughafendienstleistungen zugunsten der Fluggesellschaften

- (26) Die Beschwerdeführer haben zwei Gebührenordnungen vorgelegt, die auf dem Flughafen AOC Anwendung fanden. Nach diesen beiden Gebührenordnungen wurden folgende Entgelte berechnet:

	Landengebühren für Flugzeuge mit über 6001 kg Gewicht	Fluggastgebühren	Abfertigungsgebühren
Gebührenordnung vom 1.1.2002	7,78 EUR	2,67 EUR	-

⁸ Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, S. 4.

Gebührenordnung vom 1.9.2006	7,45 EUR	3,00 EUR + MwSt.	-
------------------------------	----------	---------------------	---

Beide Gebührenordnungen enthalten keine Angaben zu Sicherheitsgebühren.

- (27) Beide Gebührenordnungen nehmen auf eine sogenannte „Bonusliste“ Bezug. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, diese Liste vorzulegen. Für jede Fluggesellschaft, die einen Bonus erhielt, sollte die Höhe des Bonus, die erbrachten Dienstleistungen und der Grund der Bonusgewährung angegeben werden.
- (28) In dem zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und Ryanair über Luftverkehrsdienste geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 ist festgelegt, dass „Ryanair den entsprechenden Betrag an Fahrgastsicherheitsgebühren und staatlichen Gebühren (derzeit mit dem IATA-Code 'DE') zu dem zum Zeitpunkt der Durchführung des Flugs geltenden Satz einkassiert und dem AOC auszahlt. Die anfängliche Gebühr beträgt [...]“*. Die Bundesregierung wird ersucht, den Widerspruch zwischen dem in Worten und dem in Zahlen ausgedrückten Betrag aufzuklären. Der Vertrag bezieht sich auf die AOC-Gebührenordnung nur hinsichtlich von Flügen, die auf dem AOC außerplanmäßig ankommen.
- (29) Anlage A zum Vertrag vom 3. März 2003: „Vom AOC zu erbringende Dienstleistungen“: Außer der Verpflichtung des AOC aus dem Vertrag vom 3. März 2003, die beschriebene Start- und Landebahn bereitzustellen (siehe oben, Randnr. (22)), sind in der Anlage A zu diesem Vertrag noch mehrere andere vom AOC zu erbringende Dienstleistungen aufgeführt: Vorrangige Parkpositionen für Ryanair-Flugzeuge, sämtliche allgemeinen Flughafeninfrastrukturen, Bereitstellung von kostenlosen Markenauftritts- und Werbeflächen, Bereitstellung eines Mietwagen-Schalters, Befriedigung des sonstigen „sachdienlichen Bedarfs von Ryanair auf ‚Ad-hoc-Basis‘ um sicherzustellen, dass Ryanair seinen planmäßigen Turn-around von 25 Minuten einhalten kann“, Pressekonferenz am jeweiligen Markteinführungstag/Verkaufsstart, mindestens vier reguläre Pressekonferenzen von Ryanair pro Jahr im Flughafengebäude, die zum Teil vom AOC vorzubereiten sind. In Zusammenarbeit mit Ryanair muss der AOC außerdem pro Jahr zwei Journalistenreisen aus dem Vereinigten Königreich als Gastgeber betreuen („maximal 30 Übernachtungen pro Jahr mit Hotelunterkunft, Verpflegung und Taxifahrten“), wobei der AOC die Hotels und die Restaurants aussuchen kann. Er ist ebenfalls Gastgeber von Abendveranstaltungen von Reisebüros (mindestens eine pro Jahr). Der AOC bietet Hilfestellung und Mitwirkung im Verkauf, unterstützt Ryanair bei allen regelmäßig wiederkehrenden Vertriebsinsätzen im Einzugsgebiet des Flughafens und stellt bei Medienkampagnen als Gratisleistung Büroräume und Telekommunikationseinrichtungen kostenlos zur Verfügung.

- (30) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Angaben zu den Kosten der einzelnen Leistungen zu machen, die im Vertrag aufgeführt und somit Vertragsbestandteil sind.
- (31) Anlage B zum Vertrag vom 3. März 2003: „Vom Bodenabfertigungsdienstleister zu erbringende Abfertigungs- und damit zusammenhängende Dienstleistungen“: Die von Ryanair entrichteten Entgelte umfassen mehrere Dienstleistungen, die in Anlage B zum Vertrag aufgeführt sind, wie z. B.:⁹ Ver- und Entladen von Fluggepäck (kein Frachtgut); bei Bedarf mietzinsfreie Überlassung von FEP-Bodenstromaggregaten (GPU) für bis zu 1 Stunde pro Bodenzeit; unentgeltliche Toilettenbenutzung und Wasserversorgung auf Anfrage; kostenfreie Anlieferung und Einsatz von Enteisungsmitteln auf Verlangen von Ryanair, wobei die Enteisungsflüssigkeiten mit [1-5]* EUR pro Liter berechnet werden, Fluggast-Einchecken, An- und Von-Bord-Gehen und Kontrolle der Reisedokumente.
- (32) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Angaben zu den Kosten der einzelnen Leistungen zu machen, die im Vertrag aufgeführt und somit Vertragsbestandteil sind.
- (33) Anhang von Anlage B zum Vertrag vom 3. März 2003: „Buchungssystem“: Der Abfertigungsdienstleister muss einen Serviceschalter für Fluggäste einrichten und betreiben, das Buchungspersonal auf angemessenem Ausbildungsstand halten, die Computerhardware anschaffen, für Telefon, Fax, die IT- und Kommunikationsmittel im Luftverkehr (SITA) sowie für alle Anlagenwartungs- und Ausrüstungsaustauschkosten aufkommen, die beim Betreiben des Fluggastschalters bei ihm anfallen. Gleichwohl zahlt Ryanair dem Abfertigungsdienstleister eine Provision in Höhe von [0-10 %]* des betreffenden Ryanair-Flugpreises (abzüglich der von Ryanair davon abzuführenden Steuern, Gebühren und Abgaben), wenn das Flugticket vom Abfertigungsdienstleister über Debit-/Kreditkarte verkauft wurde.
- (34) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Angaben zu den Kosten der einzelnen Leistungen zu machen, die im Anhang aufgeführt und somit Vertragsbestandteil sind, sowie zu den Einnahmen, die der AOC im Rahmen der Provisionszahlungen erwirtschaftet.
- (35) Die deutschen Behörden führen an, dass im Rahmen des zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrags über Luftverkehrsdienste Ryanair die Entgelte für die Erbringung der einzelnen Dienstleistungen nach der AOC-Gebührenordnung bezahlte, d. h. eine festgelegte Landegebühr in Höhe von [...] * EUR pro Flugzeug und eine Fluggastgebühr in Höhe von [...] * EUR pro Passagier¹⁰. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, noch eingehender zu erklären,

⁹ Dies ist lediglich eine Aufzählung bestimmter Leistungen. Die vollständige Liste der Dienste ist in Anlage B aufgeführt.

¹⁰ Gemäß Nr. 2b/4 der Gebührenordnung.

ob diese Gebühren bereits seit Aufnahme der Luftverkehrsdienste durch Ryanair entrichtet wurden, wie der Flughafen zu der Berechnung der festgelegten Landegebühr kam, ob die Fluggastgebühr die MwSt. umfasst, ob die Fluggastgebühr Sicherheitsgebühren und staatliche Gebühren enthält und ob diese später die MwSt. umfassen. Sie forderte Deutschland ferner auf, die entsprechenden Rechnungen vorzulegen, die der Flughafen Ryanair ausstellte.

- (36) Welche Gebühren die anderen Fluggesellschaften entrichteten, die im Zeitraum 2000-2010 vom AOC abflogen, ist nicht bekannt. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die für die anderen Fluggesellschaften geltenden Gebühren anzugeben und zu erläutern, die diesen zugrunde liegenden Unterlagen vorzulegen und etwaige Unterschiede zu den von Ryanair gezahlten Gebühren zu erläutern.

1.5.4. Marketingverträge mit Ryanair

Marketingvertrag vom 7. April 2003

- (37) Nach dem ersten Marketingvertrag zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und Ryanair vom 7. April 2003, der am 15. April 2003 in Kraft trat, ist die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH zur Zahlung einer sogenannten „Erfolgsgebühr“ in Höhe von [...] * EUR pro abfliegendem Fluggast verpflichtet. Wie der Hauptvertrag vom 3. März 2003 über Luftverkehrsdienste ist auch dieser Vertrag für einen Zeitraum von 10 Jahren geschlossen.
- (38) Die deutschen Behörden geben an, dass Ryanair eine Fluggastgebühr in Höhe von [1-5] * EUR pro Passagier bezahlt, während die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH eine „Erfolgsgebühr“ in Höhe von [...] * EUR pro Fluggast an Ryanair zahlt. Nach der Verrechnung der „Erfolgsgebühr“ mit der Landegebühr (wie dies im Vertrag vorgesehen ist) zahlt die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH [...] * EUR pro Passagier an Ryanair.
- (39) Die „Erfolgsgebühr“ wird beschrieben als „Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren bis auf die Sicherheitsgebühr einschließt“; die wiederum beschrieben wird als das Nettoentgelt, das von Ryanair pro Fluggast hinsichtlich der Landung, örtlichen Flugsicherung, Beleuchtung, Parkposition (ohne Nachtparkposition), Vorfeld- und Fluggastabfertigung, Infrastruktur und Flughafen-/Fluggastgebühr für Luftverkehrsdienste gezahlt wird. Die „Erfolgsgebühr“ beträgt je nach der Zahl der Rotationen in der niedrigsten Kategorie [...] * EUR (Jahre 1-5) bis [...] * EUR (Jahre 6-10) und in der höchsten Kategorie [...] * EUR (Jahre 1-5) bis [...] * EUR (Jahre 6-10):

Anzahl der Rotationen der Dienste	Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren bis auf die	Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren bis auf die
-----------------------------------	--	--

	Sicherheitsgebühr einschließt (Jahr 1-5)	Sicherheitsgebühr einschließt (Jahr 6-10)
1 bis 4	[...]*EUR	[...]*EUR
5 bis 7	[...]*EUR	[...]*EUR
8 oder mehr	[...]*EUR	[...]*EUR

- (40) Nach dem Vertrag wird Ryanair vom AOC beauftragt, „geeignete englischsprachige Werbung für dessen Internetauftritt zu entwerfen sowie Verkaufsförderung und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben“. Ryanair sorgt auch für Hyperlinks zur AOC-Homepage und „für den Einsatz aller sonstigen einschlägigen Methoden zur Förderung der betreffenden Dienstleistungen“, wie z. B. für die Verlinkung von passenden Tourismuswebsites mit der Luftverkehrsbetreiberwebsite von Ryanair einschließlich der dafür geeigneten Logos. Nach dem Vertrag hat Ryanair mit Ausnahme der AOC-Website das letzte Wort bei allen Entscheidungen über Förder- und Werbemaßnahmen.

Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008

- (41) Mit Schreiben vom 9. August 2010 ersuchte die Kommission Deutschland, die zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair oder anderen Vertragspartnern geschlossenen Verträge und dazugehörigen Änderungen und Anlagen, die die Luftverkehrsdienste von Ryanair und AOC betreffen, vorzulegen. In Beantwortung dieses Ersuchens legte Deutschland nur den Vertrag vom 3. März 2003 und den Marketingvertrag vom 7. April 2003 zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vor. Auf Ersuchen der Kommission vom 8. April 2011 legte Ryanair am 20. Juni 2011 die Marketingdienstleistungsverträge und die Zusatzvereinbarung vor, die im Folgenden erörtert werden. Die Kommission übermittelte Deutschland die Dokumente am 11. August 2011, nachdem das Hauptdokument übersetzt worden war. Deutschland erklärte per E-Mail vom 28. September 2011, es wolle im derzeitigen Stadium keine Stellungnahme abgeben.
- (42) Am 28. August 2008 wurde zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited (im Folgenden Airport-Marketing-Services) ein zweiter Vertrag über Marketingdienstleistungen geschlossen. Nach diesem Vertrag hat die Airport-Marketing-Services die ausschließliche Lizenz, Marketingdienstleistungen auf der Website von Ryanair anzubieten. Im Vertrag wird erklärt, dass der AOC die Ryanair-Website dazu nutzen möchte, Werbung für sich als Urlaubsziel und Geschäftszentrum zu machen, wobei Ryanair eine Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted im Sommer (täglich) und im Winter (4-mal pro Woche) sowie nur im Sommer eine nach Girona 3-mal pro Woche anbietet.

- (43) Der Vertrag hat eine Erstlaufzeit von zwei Jahren. Der AOC zahlt [...] * EUR für das 1. Jahr und [...] * EUR für das 2. Jahr. Als Gegenleistung bekommt der AOC auf der Flugziele-Seite von Ryanair im Abschnitt „Top Five Things to Do“ („Die 5 wichtigsten Dinge zu tun“) einen 150 Worte umfassenden Absatz zugeordnet. Der Vertrag enthält keine Angaben zu Dauer, Platzierung oder anderen Einzelheiten des Hyperlinks.
- (44) Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat das Recht, sich für die Marketingmaßnahmen bevorzugte Zeitfenster auszusuchen. Aufgrund ihrer begrenzten Verfügbarkeit können diese Zeitfenster jedoch nicht garantiert werden. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch das Recht, sich den Inhalt der Websites auszusuchen, die über einen Hyperlink auf der Website von Ryanair aufgerufen werden können. Jedoch wird dieses Recht durch die Tatsache eingeschränkt, dass diese Websites keine Flüge, Autovermietungen, Übernachtungsmöglichkeiten und/oder sonstige Dienstleistungen beinhalten dürfen, die sich auch auf der Ryanair-Website vermarkten lassen. Außerdem hat Ryanair das letzte Wort und kann die Veröffentlichung einer Website verweigern. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch selbst den Nachweis zu führen, dass die Dienstleistungen nach diesem Vertrag erbracht wurden.
- (45) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, welche Marketingdienstleistungen im Rahmen dieses Vertrags erbracht wurden, und die Gründe für die Preiserhöhung im zweiten Jahr zu erläutern.

Marketingdienstleistungsvertrag vom 25. Januar 2010

- (46) Am 25. Januar 2010 wurde zwischen der Flughafen- Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited (im Folgenden Airport-Marketing-Services) ein dritter Vertrag über Marketingdienstleistungen geschlossen. Nach diesem Vertrag hat die Airport-Marketing-Services die ausschließliche Lizenz, tourismusbezogene Marketingdienstleistungen auf der Ryanair-Website anzubieten. Er dient dem Vertragszweck, dass der AOC Werbung für die Geschäftspotenziale und Touristenattraktionen in der Region machen kann, wobei Ryanair eine Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted täglich und eine nach Girona 3-mal pro Woche sowie im Sommer eine nach Alicante 2-mal pro Woche anbietet.
- (47) Der Vertrag hat eine Erstlaufzeit von einem Jahr. Der AOC bezahlt [...] * EUR für ein Jahr und erhält als Gegenleistung folgendes Paket von Marketingdienstleistungen: 2 mit Text gestaltete Absätze im Abschnitt „Top 5 Paragraphs“ („Die 5 wichtigsten Absätze“) auf der Ryanair-Website, 1 Hyperlink auf der Flugziele-Seite von Ryanair, 50 Tage lang ein Website-Link auf der spanischen und der katalanischen Homepage von Ryanair und 40 Tage lang ein Website-Link auf der britischen Homepage von Ryanair. Die Rechte und Pflichten des AOC hinsichtlich der bevorzugten Zeitfenster, der inhaltlichen Ausgestaltung der Websites und des 'letzten Worts' von Ryanair sind mit denen des vorhergehenden Vertrags identisch.

- (48) Die Bundesregierung wird ersucht, zu erläutern, aus welchen Gründen sich 2008 der vom AOC gezahlte Betrag für das erste Jahr auf [...] * EUR und 2010 auf [...] * EUR belief. Die Bundesregierung wird auch ersucht, zu erklären, welche Marketingdienstleistungen nach dem Vertrag erbracht wurden.

Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010

- (49) Die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 wurde zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (in der Vereinbarung als AOC bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited (im Folgenden Airport-Marketing-Services) unterzeichnet. Zweck der Vereinbarung ist es, den ursprünglichen Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 25. Januar 2010 zu ergänzen, da der AOC weitere Werbedienstleistungen nur für die Winterperiode 2010 in Höhe von [...] * EUR einkaufen wollte. Diese Winterperiode ist nicht weiter festgelegt, aber die Zusatzvereinbarung läuft am 31. März 2011 ab.
- (50) Im Rahmen der Zusatzvereinbarung erhält der AOC folgenden Werbeträger: Hyperlink zu einer von der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH bestimmten Website, der in der Laufzeit der Zusatzvereinbarung 12 Tage lang auf der britischen Homepage von Ryanair gezeigt wird. Da es sich bei der Zusatzvereinbarung um eine Ergänzung handelt, wiederholt sie nicht die Vertragsbestimmungen, die sie ergänzt.

Von der Bundesregierung vorgelegte Informationen

- (51) Nach Angaben der deutschen Behörden zahlte Ryanair folgende Beträge für Werbemaßnahmen:

Zeitraum	Betrag	Zweck
2003	[...] * EUR	Anzeige in der „Leipziger Volkszeitung“
2004	[...] * EUR	Anzeige in der „Leipziger Volkszeitung“
Mai 2007 – März 2008	[...] * EUR	Zeitungsanzeigen, Direktwerbung und andere Werbemaßnahmen
Mai 2008 – März 2009	[...] * EUR	Zeitungsanzeigen, Direktwerbung und andere Werbemaßnahmen
Gesamtbetrag (2003-März 2009)	150 000-300 000 [...] * EUR	

- (52) Die deutschen Behörden argumentieren, dass Ryanair auf ihrer Website Werbung für den AOC und die Region macht. Diese Website ist nach der Google-Website die zweitbeliebteste europäische Website und daher dementsprechend im Preis. Ein Werbewort kostet bei Google pro Klick zwischen 0,05 EUR und 2,00 EUR. Deutschland rechnet, dass man bei 100 000-150 000 Ryanair-Fluggästen am Flughafen AOC pro Jahr und einem Werbewortpreis von 1 EUR pro Klick einen Preis für Werbung in Höhe von 100 000-150 000 EUR pro Jahr erhält, alles in der Annahme, dass jeder Fluggast nur einen einzigen Klick vornimmt. Da die Fluggäste nicht nur einen einzigen Klick, sondern gleich mehrere Klicks durchführen und es Fluggäste gibt, die den Klick schon ausgeführt, aber

dann doch (noch) nicht gebucht haben, kommen die deutschen Behörden zu dem Schluss, dass der Marketingvertrag zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair auf einer angemessenen Preisgestaltung beruht, durch die Ryanair nicht begünstigt wird.

- (53) Die Kommission stellt erstens fest, dass die Anzahl von mehr als 100 000 Fluggästen erst seit 2005 erreicht wurde, obwohl der Vertrag über Marketingdienstleistungen bereits seit 2003 in Kraft ist. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die Anzahl der Ryanair-Fluggäste für jedes einzelne Jahr der Dienstleistungserbringung darzulegen. Zweitens wurden in Bezug auf die Region und den AOC keinerlei Angaben zu Art und Umfang des Marketings mittels der Ryanair-Website gemacht. Drittens wurden keine Erklärungen dazu gegeben, wie der angenommene Preis von 1 EUR pro Klick auf der Ryanair-Website zustande kommt. Viertens ist nicht klar, ob sich der Flughafenbetreiber vor Unterzeichnung des Marketingvertrags ein fundiertes Urteil über Umfang und Preis der Dienstleistungen gebildet hat. Fünftens finden sich keine Erklärungen, warum der Preis für das Marketing pro Fluggast [...] * EUR beträgt.
- (54) Die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH zu zahlenden Marketingdienstleistungen belaufen sich nur für die Jahre 2008-2010 auf einen Betrag von 700 000-1,2 Mio.[...] * EUR. Die Zahlungen für die Jahre 2003-2008 sind zu diesem Betrag hinzuzurechnen. Obwohl die Kommission Informationen zum Marketingvertrag zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und ihren Vertragspartnern erbeten hatte, legte Deutschland keine Auskünfte zu den ab 2008 geschlossenen Marketingverträgen und ihren Mechanismen vor. Die von Deutschland vorgelegten Auskünfte beziehen sich auf Zahlungen für Marketingmaßnahmen in den Jahren 2003 – März 2009 mit einem Betrag von 150 000-300 000 [...] * EUR, die Deutschland zufolge auf dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 beruhen.

BESCHWERDE

(a) Mutmaßliche rechtswidrige staatliche Beihilfe durch die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair

- (55) Der Beschwerdeführer behauptet, der zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossene Zehnjahresvertrag über die Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted beinhalte rechtswidrige staatliche Beihilfen.
- (56) Der Beschwerdeführer behauptet, der 2002 zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossene Marketingvertrag ermäßige die Fluggastgebühr im Rahmen einer sogenannten „Erfolgsprämie“ um 40 %-60 % und ermögliche damit eine „Payback-“(Rückzahlungs- und Bonus-)Vereinbarung. Der Marketingvertrag enthalte auch eine Garantipreisregelung sowie die Gewähr, dass Ryanair keine öffentlichen Gebühren zahlen muss, wenn diese künftig erhoben werden. Seiner Meinung nach stelle der Marketingvertrag eine Umgehung des Hauptvertrags zwischen

der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair über den Betrieb der Flugstrecke dar.

- (57) Der Beschwerdeführer nimmt an, dass sich der Flughafen gegenüber Ryanair in einer schwachen Position befand und das Angebot von Ryanair annahm, das zuvor andere Flughäfen abgelehnt hatten. Der AOC legte den Luftfahrtbehörden sogar unrichtige Informationen in Bezug auf Hindernisvermessungen auf dem Flugplatz vor – nach Auskunft des zuständigen thüringischen Ministers handelt es sich dabei um erwiesene Tatsachen¹ - um die Genehmigung für den Flugbetrieb zu erhalten und den Geschäftsbetrieb mit Ryanair aufnehmen zu können.
- (58) Der Beschwerdeführer legt dar, dass die Subventionen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH für Ryanair auch in den Jahresabschlüssen ausgewiesen sind: Diese zeigen überaus geringe Einnahmen aus Flughafengebühren und scheinen ein Hinweis darauf zu sein, dass Ryanair keine Mieten und Abfertigungsgebühren zahlt. Wie sich aus den Abschlüssen ergibt, ist trotz steigender Passagierzahlen aufgrund des Einstiegs von Ryanair auch eine beachtliche Zunahme der Verluste zu verzeichnen. Der Beschwerdeführer nimmt an, dass dies den versteckten Zahlungen an Ryanair geschuldet ist. In den Jahren seit Beginn des Flugbetriebs von Ryanair betragen die durchschnittlichen Einnahmen aus Fluggastgebühren 2003 [...] * EUR und 2004 [...] * EUR. In den Jahren vor dem Einstieg von Ryanair beliefen sich die durchschnittlichen Fluggastgebühren auf [...] * EUR (2002), [...] * EUR (2001) und [...] * DM= [...] * EUR (2000).
- (59) Der Beschwerdeführer bringt vor, dass die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair gezahlten Subventionen zu einer Verfälschung des Wettbewerbs führen. Die Flugstrecke der Ryanair vom AOC nach London-Stansted, die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH subventioniert werde, stehe in direktem Wettbewerb mit der Flugstrecke der Air Berlin von Leipzig-Halle nach London-Stansted. Air Berlin begann diese Flugstrecke ab Februar 2005 zu bedienen, konnte sie aber wegen der subventionierten Parallelstrecke nicht rentabel bewirtschaften. Daher stellte Air Berlin diese Flugstrecke im Januar 2008 ein.

(b) Mutmaßliche rechtswidrige staatliche Beihilfe an die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH

- (60) Der Beschwerdeführer bringt vor, dass der AOC Infrastruktur- und Betriebsbeihilfen erhalten hat.

¹ Thüringens Minister für Bau und Verkehr gab in seiner Rede im Thüringer Landtag am 28.1.2005 die folgende Erklärung ab (siehe Drs. 4/503 und Drs. 4/516): „Dass ein Flugplatzbetreiber der Luftfahrtbehörde irreführende und fehlerhafte Hindernisvermessungen vorlegt, um eine Freigabe für den Flugbetrieb zu bekommen, ist nach meiner Kenntnis beispiellos. Aber genau so ist es geschehen im Rahmen der Flugbetriebsaufnahme der Firma Ryanair in Altenburg. Das ist durch die Akten eindeutig belegt.“

- (61) Der Beschwerdeführer erklärt, dass der Flughafen keine Beihilfe als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten kann, da er nicht mit Leistungen der Daseinsvorsorge betraut ist. Der Beschwerdeführer bezieht sich dabei auf eine förmliche Antwort des Thüringer Ministers für Bau und Verkehr im Thüringer Landtag auf eine parlamentarische Anfrage vom 4.2.2005².
- (62) Der Beschwerdeführer gibt weiter zu bedenken, dass die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH nur mit der laufenden Subventionierung ihrer Betriebskosten durch ihre Gesellschafter und weiteren öffentlichen Zuschüssen lebensfähig ist. 2006 konnte eine drohende Insolvenz laut dem Jahresabschluss für 2006 nur durch Kapitaleinlagen der Gesellschafter abgewendet werden.
- (63) Der Beschwerdeführer erklärt, dass dem AOC 2002 Infrastrukturbeihilfe für den Bau eines Zauns und für die Verlängerung der Start- und Landebahn um zwei mal 90 Meter gewährt wurde. 2004 wurde die Start- und Landebahn nochmals um weitere 50 Meter verlängert. Diese Verlängerung wurde durchgeführt, um die Start- und Landebahn für Flugzeuge vom Typ Boeing 737-800 nutzbar zu machen. Das sind die Maschinen, die von Ryanair eingesetzt werden, was bedeutet, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn der Ryanair von Nutzen war. Zusätzlich wurde eine Kontrollzone D eingerichtet, was zu höheren Personalkosten führte. Diese Kosten wurden vermutlich mit von den Gesellschaftern bereitgestellten Mitteln in Höhe von [...] * EUR beglichen.
- (64) Der Beschwerdeführer gibt weiter zu bedenken, dass öffentliche Fördermittel des Freistaats Thüringen eingesetzt wurden, um ein Feuerwehrfahrzeug und eine Kehrblasmaaschine zur Schneeräumung anzuschaffen.
- (65) Der Beschwerdeführer erklärt, dass aufgrund öffentlich zugänglicher Informationen eines Online-Presseartikels, in dem Landrat Rydzweski zitiert wird³, zufolge bekannt ist, dass bis 2007 28 Mio EUR an öffentlichen Mitteln zur Modernisierung des Flughafens aufgewendet wurden. Zum Zeitpunkt der Einlegung der Beschwerde war einem Presseartikel⁴ zufolge geplant, bis 2015 weitere öffentliche Mittel in Höhe von 6,8 Mio. EUR für die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung der Abfertigungshalle zu investieren. Nach demselben Presseartikel war eine Gesamtinvestition von 15,6 EUR geplant.
- (66) Der Beschwerdeführer bringt vor, dass die an die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH gezahlten Subventionen zu einer Verfälschung des Wettbewerbs führen. Erstens ist die wirtschaftliche Rentabilität des AOC den Jahresabschlüssen des Flughafenbetreibers zufolge sehr schwach, und so wird die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH künftig von der Zahlung einer jährlichen Betriebsbeihilfe (nach Berechnungen des Beschwerdeführers in

² Thüringer Landtag, 4. Wahlperiode, Drucksache 4/757, Kleine Anfrage 238 vom 4. Februar 2005: Fragen 3 und 4.

³ www.airliners.de/airports/nachrichten/artikelseite.php?articleid=10995.

⁴ Ostthüringer Zeitung vom 14.12.2007.

Höhe von 500 000 EUR) abhängig sein. Daher gibt es langfristig keine realistische Perspektive für die Wirtschaftlichkeit beim Betrieb des Flughafens. Zweitens besteht wegen seiner Nähe zu den Flughäfen Leipzig/Halle, Dresden und Erfurt verkehrstechnisch kein Bedarf an diesem Flughafen. Ryanair ist der einzige Luftverkehrsbetreiber, der den Flughafen mit größeren Flugzeugen nutzt. Jedoch hängt sein Flugbetrieb von der Förderung aus öffentlichen Mitteln ab.

BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

- (67) Die Kommission hat untersucht, ob die folgenden Maßnahmen unter Umständen als staatliche Beihilfen zugunsten der Flughafen/Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH und zugunsten von Ryanair als Nutzer des Flughafens zu werten sind:
- (a) die der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH gewährten Infrastrukturinvestitionen;
 - (b) die der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH gewährten jährlichen Betriebszuschüsse;
 - (c) die von Ryanair am Flughafen AOC gezahlten ermäßigten Flughafenentgelte.

1. Beihilferechtliche Würdigung der Infrastrukturinvestition

- (68) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Kommission nicht in der Lage, die Subventionen, die die Flughafen/Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH und seine Vorgängerunternehmen erhalten haben, genau zu beziffern. Während der Beschwerdeführer aufgrund öffentlich zugänglicher Informationen einen Betrag von 28 Mio. EUR anführt, gibt Deutschland an, die Infrastrukturinvestitionen für den AOC hätten sich im Zeitraum 2000-2009 auf insgesamt 4,513 Mio. EUR belaufen. Die Kommission fordert daher Deutschland und betroffene Dritte auf, alle Informationen vorzulegen, die zur Feststellung des genauen Betrags der gezahlten Subventionen beitragen können. Die gesamte Infrastrukturfinanzierung erfolgte direkt aus Mitteln des Freistaats Thüringen.

Vorliegen einer Beihilfe

- (69) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „*sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.*“
- (70) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien müssen kumulativ erfüllt sein. Für die Entscheidung, dass die betreffende Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, müssen

alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sein. Insbesondere muss die finanzielle Unterstützung

- vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,
- bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,
- den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und
- den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Wirtschaftliche Tätigkeit und Unternehmensbegriff

- (71) Die Kommission muss feststellen, ob die begünstigte Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist.
- (72) Es ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit umfasst, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung⁵, und dass jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit ist.⁶
- (73) In seinem Urteil „*Flughafen Leipzig-Halle*“ bestätigte das Gericht, dass der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt und der Bau von Flughafeninfrastrukturen untrennbarer Bestandteil dieser Tätigkeit ist.⁷
- (74) Nach den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 unterliegen „Tätigkeiten der Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll etc.“ nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen⁸. Die Kommission ging bereits in ihrer Praxis der Würdigung staatlicher Beihilfen davon aus, dass die staatliche Finanzierung im Zusammenhang mit Polizeifunktionen,

⁵ EuGH 18. Juni 1998, Kommission/Italien, Rechtssache C-35/96, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36; EuGH 23. April 1991, Höfner und Elser, Rechtssache C-41/90, Slg. 1991, I-1979, Randnr. 21; EuGH 16. November 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rechtssache C-244/94, Slg. 1995, I-4013, Randnr. 14; EuGH 11. Dezember 1997, Job Centre, Rechtssache C-55/96, Slg. 1997, I-7119, Randnr. 21.

⁶ EuGH 16. Juni 1987, Kommission/Italien, Rechtssache 118/85, Slg. 1987, 2599, Randnr. 7; EuGH 18. Juni 1998, Kommission/Italien, Rechtssache C-35/96, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36.

⁷ Verbundene Rechtssachen T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG c/ Kommission und T-443/08 Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt c/ Kommission, (im Folgenden „Rechtssache Flughafen Leipzig-Halle“), Slg. 2011, noch nicht veröffentlicht, siehe auch EuGeI 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, Rechtssache T-128/89, Slg. 2000, II-3929, Randnr. 121, bestätigt durch EuGH 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, I-9297, und EuGeI 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, Rechtssache T-196/04, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 88.

⁸ Luftfahrt-Leitlinien von 2005: Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen, ABl. C 312 vom 9. 12. 2005, Randnr. 33.

Brandschutz und Betriebssicherheit, Wetterdienst und Flugsicherung in der Regel keine staatliche Beihilfe darstellt⁹.

- (75) Im vorliegenden Fall ersucht die Kommission die Bundesregierung, zu erläutern, welche Investitionen mit Aufgaben der Sicherheit im Luftverkehr und der öffentlichen Ordnung verbunden sind, und dabei für jede infrage kommende Maßnahme den Betrag der öffentlichen Finanzierung anzugeben. In Bezug auf die Kosten der Brandbekämpfung (Investitions- und Betriebskosten) wird die Bundesregierung ersucht, im Einzelnen darzulegen, ob an allen deutschen Flughäfen dieselben Finanzierungsbedingungen gelten. Sie sollte insbesondere genau angeben, ob bestimmte Flughäfen die Kosten der Brandbekämpfung ganz oder zum Teil selber tragen müssen, während diese Kosten an anderen Flughäfen von den öffentlichen Behörden übernommen werden.
- (76) Die Maßnahmen zur Finanzierung von Infrastrukturen fallen unter diesen Beschluss, da sie die wirtschaftliche Tätigkeit des Flughafens betreffen.

Staatliche Mittel und staatliche Zurechenbarkeit

- (77) Wie der Gerichtshof festgestellt hat¹⁰, müssen die Maßnahmen, damit sie als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden können, a) entweder unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden und b) dem Staat zuzurechnen sein.
- (78) Im vorliegenden Fall wurden die Maßnahmen zur Finanzierung von Infrastrukturen aus dem thüringischen Haushalt finanziert. Die Zahlungen wurden nach dem internen politischen und administrativen Beschlussfassungsprozess durch das für den Verkehr zuständige Ressort geleistet. Diese Mittel sind dem Staat zurechenbar.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (79) Die oben genannten Finanzierungsmittel der öffentlichen Haus dem Staatshaushalt stammen, verringern die Investitionskosten, die der Flughafenbetreiber normalerweise selbst tragen müsste, und verschaffen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH somit einen Vorteil.
- (80) Jedoch ließe sich argumentieren, dass die öffentlichen Finanzierungsmittel für die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn gezeigt werden kann, dass in diesem Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors anwendbar ist. Eine Kapitaleinlage oder Investition gilt nicht als mit staatlicher Beihilfe zustande gekommen, wenn sie unter Umständen erfolgt, die für einen Investor annehmbar wären, der unter Berücksichtigung der zum Investitionszeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren

⁹ Staatliche Beihilfe NN 14/2007 und N 112/2008 – Deutschland - Flughafen Kassel-Calden.

¹⁰ EuGH 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 24.

Entwicklungen unter allgemein üblichen Marktbedingungen arbeitet. Dies ist der Fall, wenn die Struktur und die Zukunftsaussichten seines Unternehmens so sind, dass sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine allgemein übliche Rentabilität erwarten lässt.

- (81) Die beihilferechtliche Würdigung hat unabhängig von allen positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft in der Region, in der der Flughafen liegt, zu erfolgen, da die Kommission nach den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 bewertet, ob die betreffende Maßnahme eine Beihilfe darstellt, indem sie generell prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“*¹¹.
- (82) Die deutschen Behörden versichern, dass der AOC keinen Geschäftsplan für die Jahre 2002/2003 hat. Wenn die Infrastrukturinvestition der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH als Zuschuss gewährt wurde, erscheint es ausgeschlossen, dass ein privater Investor in derselben Lage ohne einen Geschäftsplan und ohne Gegenleistung etwa in Form von Geschäftsanteilen gehandelt und einen Betrag in Höhe von 4,5 Mio. EUR in die Infrastruktur des AOC investiert hätte. Wenn die Finanzierung der Infrastrukturinvestition der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH als Darlehen gewährt wurde, so muss die Kommission ermitteln, ob das Darlehen eine angemessene Kapitalrendite abgeworfen hat. Die Bundesregierung wird daher ersucht zu erklären, ob die Finanzierung der Infrastrukturinvestition im Wege von Zuschüssen oder von Darlehen erfolgte und die für die jeweiligen Zuschüsse bzw. Darlehen geltenden Bedingungen im Einzelnen darzulegen.
- (83) Die deutschen Behörden haben aber nicht vorgetragen, dass die Gesellschafter aus dem öffentlichen Sektor sich bei der Planung der Finanzierung aus Mitteln der öffentlichen Hand an den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gehalten haben. Aus den Jahresabschlüssen geht eindeutig hervor, dass der Flughafen ständig Finanzierungsmittel der öffentlichen Hand benötigte, um seine Verluste ausgleichen und den Geschäftsbetrieb aufrechterhalten zu können. Aus den Jahresabschlüssen lässt sich auch erkennen, dass der Flughafen am Rande der Insolvenz stand und nur durch Kapitaleinlagen der Gesellschafter davor bewahrt wurde.
- (84) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die förmlichen Gesellschafterbeschlüsse zu den Investitionen für den Flughafen AOC vorzulegen.

¹¹ Vgl. Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen, ABl. C 312 vom 9.12.2005, Randnr. 46.

- (85) Auf dieser Grundlage lässt sich nicht der Schluss ziehen, dass die Investitionen marktkonform sind. Daraus zieht die Kommission die vorläufige Schlussfolgerung, dass der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH mit der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird.

Spezifität

- (86) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden kann, muss sie eine „Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige“ darstellen. Für den vorliegenden Fall hält die Kommission fest, dass der betreffende Vorteil nur der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH gewährt wurde. Die öffentlichen Fördermittel richten sich also nur an ein einziges Unternehmen. Somit handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (87) Stärkt die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber konkurrierenden Unternehmen im Handel innerhalb der Union, so sind diese als durch die Beihilfe beeinträchtigt anzusehen. Nach ständiger Rechtsprechung¹² reicht es dafür, dass eine Maßnahme den Wettbewerb verfälscht, aus, dass der Beihilfeempfänger auf Märkten mit freiem Wettbewerb mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht.
- (88) Wie unter Randnummern (71) ff. dargestellt, handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit. Wettbewerb findet nicht nur zwischen Fluggesellschaften sondern auch zwischen Flughafenbetreibern statt. Überdies kann eine Beihilfe für einen Regionalflughafen durchaus Auswirkungen auf den gesamten Luftverkehrssektor haben.
- (89) Jeder wirtschaftliche Vorteil, der der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH mit öffentlichen Finanzierungsmitteln für den Flughafenausbau gewährt wird, könnte die Stellung des AOC gegenüber seinen Konkurrenten, nämlich den Flughäfen Dresden, Leipzig-Halle, Erfurt und Hof-Plauen, auf dem europäischen Markt der Anbieter von Flughafendienstleistungen stärken. Demzufolge verfälscht die die hier untersuchte Gewährung von öffentlichen Fördermitteln den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

- (90) Aus den vorstehend genannten Gründen kommt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass die Finanzierung der Baumaßnahmen auf dem

¹² EuGeI 30. April 1998, *Het Vlaamse Gewest/Kommission*, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717.

AOC mit öffentlichen Mitteln eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Die betreffende Maßnahme war nicht Gegenstand einer Anmeldung bei der Kommission und deren Genehmigung. Damit hat Deutschland die Stillhalteverpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten.

Vereinbarkeit der Infrastrukturmaßnahmen

- (91) Für die Zeit, bevor die Leitlinien von 2005 in Kraft traten, also die Jahre 2000-2005¹³, zieht die Kommission Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV unmittelbar für die Prüfung der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt heran und berücksichtigt dabei insbesondere ihre bisherige Praxis in diesem Bereich. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass sie am 19. Januar 2005 einen Beschluss über Maßnahmen für die Errichtung und den Ausbau von Regionalflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland¹⁴ angenommen hat, in dem sie zu dem Schluss kam, dass die Entwicklung und der Ausbau von Regionalflughäfen beihilferechtliche Fragen aufwerfen können, dies aber unter bestimmten Voraussetzungen als mit dem Vertrag vereinbar angesehen werden kann. Die Leitlinien von 2005 nehmen diese Voraussetzungen auf und untermauern die diesbezügliche Praxis der Kommission. Daher bezieht sich die Kommission im Zusammenhang mit diesen beiden Zeitspannen ausschließlich auf die Leitlinien von 2005.
- (92) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 dienen als Rahmen für die beihilferechtliche Würdigung, ob nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV Infrastrukturbeihilfen für Flughafenbetreiber als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.
- (93) Nach Randnummer 61 dieser Leitlinien prüft die Kommission insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen:
- Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.).
 - Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen.
 - Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend.
 - Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur.

¹³ Die Leitlinien wurden am 9.12.2005 im Amtsblatt veröffentlicht.

¹⁴ Staatliche Beihilfe N644i/2002 – Deutschland.

- Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

(i) Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse

- (94) Die deutschen Behörden führen an, dass die Bedeutung des AOC für die regionale Wirtschaft im „Flughafenkonzept des Bundes“ und im „Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland“ zum Ausdruck kommt.
- (95) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die einschlägigen Bestimmungen dieser beiden Konzepte sowie weitere Informationen vorzulegen, aus denen sich das klar definierte Ziel von allgemeinem Interesse ablesen lässt. Die Kommission berücksichtigt die Tatsache, dass sich in der Region verschiedene andere Flughäfen – etwa Erfurt, Dresden und Leipzig-Halle – befinden, die bereits Linien- und Charterflüge zu verschiedenen europäischen und nichteuropäischen Zielen anbieten, und dass diese Flughäfen in gut einer Stunde Fahrzeit mit dem Auto zu erreichen sind. Im derzeitigen Stadium hat die Kommission noch ihre Zweifel, ob die Infrastrukturmaßnahmen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse gerecht werden.

(ii) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen

- (96) Da ein klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse nicht erkennbar ist, ist die Kommission nicht in der Lage, zu bewerten, ob die Infrastruktur auf dem AOC für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen ist. Daher hat die Kommission Zweifel, ob diese Infrastruktur notwendig und angemessen ist. Zudem kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt nicht ausschließen, dass die Infrastruktur zu weiteren unrentablen Flughäfen im selben Einzugsbereich führt, was die Notwendigkeit der Beihilfe deutlich in Frage stellen würde.

(iii) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend

- (97) Die deutschen Behörden haben keine Prognose zur Entwicklung des Flugbetriebs für den Flughafen AOC und auch keinen Geschäftsplan für den Flughafen vorgelegt. Es hat den Anschein, dass Ryanair für längere Zeit die einzige Fluggesellschaft war, die an diesem Flughafen Linienflüge anbot¹⁵. In den Spitzenjahren bot Ryanair ab AOC vier Zielflughäfen an, die dann auf einen reduziert wurden.

¹⁵ Presseartikel in „Freie Presse“, 16. September 2010, S. 6.

- (98) Seitdem Ryanair AOC am 31. März 2011 ganz verlassen hat, finden anscheinend keine planmäßigen Linienflüge mehr statt. Der Terminal, der 2009 umgebaut und erweitert wurde, und die Start- und Landebahn scheinen nur für gelegentliche Flüge genutzt zu werden. Die Kommission ersucht die Bundesregierung um Vorlage eines Konzepts, in dem die Zukunftsaussichten und hinreichende mittelfristige Perspektiven für die Nutzung des AOC aufgezeigt werden. In diesem Konzept soll auch berücksichtigt werden, dass es Nachbarflughäfen wie Erfurt, Dresden und Leipzig-Halle gibt, die Linien- und Charterflüge zu verschiedenen Zielen anbieten.

(iv) Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur

- (99) Zum derzeitigen Zeitpunkt ist noch nicht klar, ob alle Luftverkehrsunternehmen einen einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang hatten, da fraglich ist, ob die ermäßigten Flughafengebühren in gleicher Weise für alle Luftverkehrsunternehmen galten. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die relevanten Gebührenordnungen für Flughafenentgelte und Aufstellungen über die darauf beruhenden jährlichen Zahlungen der einzelnen Fluggesellschaften, die den AOC bedienen, vorzulegen.
- (100) Gemäß des Vertrags, den AOC und Ryanair miteinander geschlossen hatten, mußte der AOC-Betreiber, die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, zur Erfüllung ihrer Vertragspflichten die hier genannten Infrastrukturinvestitionen tätigen. Diese Investitionen wurden von Ryanair verlangt. Ryanair war Hauptnutzer und mehrere Jahre lang auch die einzige Fluggesellschaft, die den Flughafen benutzte. Es hat daher den Anschein, dass die Infrastrukturinvestitionen Ryanair gewidmet sind.
- (101) In Anbetracht dessen hat die Kommission Zweifel, ob dieses Kriterium erfüllt ist.

(v) Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft

- (102) Die deutschen Behörden machen geltend, dass die Finanzierung durch die öffentliche Hand keine staatliche Beihilfe darstellt, da der AOC ein Flughafen der Kategorie D ist und den Randnummern 15 und 39 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 zufolge nicht unter das Wettbewerbsrecht fällt. Außerdem drohe wegen der geografischen Lage des AOC keine Wettbewerbsverzerrung.
- (103) Die Kommission stellt fest, dass sie aus den oben unter Randnummer (95) dargelegten Gründen derzeit nicht ausschließen kann, dass die Fördermittel einem Flughafen zugeführt werden, der sich im unmittelbaren Wettbewerb mit anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet befindet. In einer derartigen Situation dürfte die Entwicklung des Handelsverkehrs in einem Ausmaß beeinträchtigt sein, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft. Darüber hinaus lassen sich Auswirkungen auf Fluggesellschaften, die den Flughafen

benutzen, nicht ausschließen; dies ist belegt durch den Beschwerdeführer und die Tatsache, dass Air Berlin seinen Dienst zwischen Leipzig-Halle und London eingestellt hat.

- (104) Daher hat die Kommission im derzeitigen Stadium noch Zweifel, ob dieses Kriterium erfüllt ist.
- (105) Außer der Erfüllung der aufgeführten Kriterien¹⁶ ist die Beihilfe zum Nachweis der Notwendigkeit der Beihilfemaßnahmen auf das Mindestmaß zu beschränken, das für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig ist. Deutschland hat keine Berechnung vorgelegt, aus der die Finanzierungslücke hervorgeht, die mit einer Beihilfe hätte geschlossen werden müssen.
- (106) Außerdem war der AOC aufgrund seiner Vertragspflichten gegenüber Ryanair zur Vornahme der Infrastrukturinvestitionen verpflichtet. Dies weckt ernsthafte Zweifel an der Notwendigkeit der Beihilfe. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, weitere Informationen dazu vorzulegen, ob und in welchem Ausmaß die öffentliche Finanzierung der fraglichen Maßnahmen darauf abzielte, das Verhalten des Beihilfeempfängers zu verändern. Die Kommission ersucht die Bundesregierung ebenfalls, alle Unterlagen und Informationen vorzulegen, die für den Nachweis der Angemessenheit der betreffenden Beihilfemaßnahmen relevant sein könnten.
- (107) Daher hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch Zweifel, ob die Beihilfe notwendig und angemessen ist.
- (108) Aufgrund vorstehender Überlegungen hat die Kommission ihre Zweifel, ob die fünf Kriterien der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 und die allgemeinen Grundsätze der Notwendigkeit und der Angemessenheit im vorliegenden Fall eingehalten wurden und ob die Infrastrukturinvestitionen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.

2. Beihilferechtliche Würdigung der jährlichen Betriebszuschüsse

- (109) Im Zeitraum 2000-2009 entstanden der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH Jahresverluste aus dem Betrieb des AOC. Diese Jahresverluste wurden mithilfe von Zuschüssen der Gesellschafter in Höhe von 7,04 Mio. EUR ausgeglichen.

Vorliegen einer Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV

- (110) Wie weiter oben dargelegt, handelt es sich bei der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH um ein Unternehmen, das wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt.

¹⁶ Beschluss der Kommission vom 18.02.2011, Staatliche Beihilfe NN 26/2009 – Griechenland – Erweiterung des Flughafens Ioannina, Randnr. 69 und 70, noch nicht veröffentlicht.

- (111) Die Kapitaleinlagen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH stammen aus staatlichen Mitteln, da alle derzeitigen Aktionäre öffentliche Körperschaften sind; sie sind dem Staat zuzurechnen.
- (112) Da sich die Zahlungen auf den Betrieb des Flughafens beziehen, entlasten sie den Flughafenbetreiber von den im Rahmen seiner Tätigkeiten üblicherweise anfallenden Kosten und stellen somit einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Dieser Vorteil ist selektiv, da er nur der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH verschafft wird.
- (113) Jedoch ließe sich argumentieren, dass die öffentlichen Finanzierungsmittel für die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn gezeigt werden kann, dass in diesem Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors anwendbar ist. Die deutschen Behörden tragen aber nicht vor, dass sich die Gesellschafter aus dem öffentlichen Sektor an den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gehalten haben. Sie behaupten lediglich, dass der Flughafen Einnahmen hat, aber andererseits lässt sich aus den bisher verfügbaren Jahresabschlüssen ersehen, dass dieser Flughafen unrentabel war.
- (114) Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht klar hervor, ob die öffentlichen Behörden als mögliche Alternative eine Schließung des Flughafens in Erwägung gezogen haben. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu einem potenziellen Schließungsszenario Stellung zu nehmen und der Kommission eine Analyse zu den Kosten der Schließung vorzulegen, wenn eine solche Analyse vorgenommen wurde.
- (115) Die Kommission ist der Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors nicht eingehalten wurde, und zwar aus denselben Gründen wie bei den Investitionsbeihilfen.
- (116) Die Kapitaleinlagen zum Betrieb des Flughafens dürften Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Flughäfen hervorrufen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, und zwar aus denselben Gründen wie weiter oben in Bezug auf die Infrastrukturinvestitionen dargestellt.
- (117) Daher kommt die Kommission an diesem Punkt zu dem Schluss, dass die alljährlichen Kapitaleinlagen für die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH zum Ausgleich der aus dem AOC-Betrieb aufgelaufenen Jahresverluste und anderer Verluste staatliche Beihilfen sein dürften.

Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt

- (118) Die Kommission stellt fest, dass Betriebsbeihilfen grundsätzlich nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können¹⁷. Zudem ist unter Randnummer 27 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 dargelegt, dass Betriebsbeihilfen für Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen (ebenso wie Anlaufbeihilfen) nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen in den am stärksten benachteiligten Regionen Europas als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, nämlich in den unter die Ausnahmebestimmung des Artikels 107 Absatz 3 a) AEUV fallenden Regionen sowie Regionen in äußerster Randlage oder Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte. Da der AOC nicht in einem dieser Gebiete liegt, findet die Ausnahmebestimmung keine Anwendung.
- (119) Nach Randnummer 63 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 können Betriebsbeihilfen aufgrund von Artikel 106 Absatz 2 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, wenn die Beihilfen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, die sicherstellen, dass die Beihilfen für die Erbringung eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse notwendig sind und die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigen, das dem Interesse der EU zuwiderläuft.
- (120) Zu diesem Zweck muss die Kommission nachprüfen, ob der Flughafen mit der Erbringung eines Dienstes von allgemeinem Interesse betraut wurde und ob die Ausgleichsleistung nicht über das zur Deckung der Kosten notwendige Maß hinausgeht, die bei der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angefallen sind, wobei die relevanten Einnahmen und ein angemessener Gewinn zu berücksichtigen sind.
- (121) Laut der Erklärung des Thüringer Bau- und Verkehrsministers, die dieser am 22. März 2005 vor dem Thüringer Landtag auf eine parlamentarische Anfrage zur Förderung des AOC hin abgab, fällt der AOC nicht unter den Dienst von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Er fügte hinzu, dass der AOC eine auf Gewinn ausgerichtete Gesellschaft sei und die für die Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vorgesehene Infrastrukturförderung nicht erhalten könne¹⁸.

¹⁷ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Juli 2011, Rechtssache C-459/10P, Freistaat Sachsen und Sachsen-Anhalt/Kommission, noch nicht in der amtlichen Slg. veröffentlicht, Randnr. 34; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2002, Rechtssache C-113/00, Spanien/Kommission, Slg. 2002, I-7601, Randnr. 70; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. I-6857, Randnr. 30; Urteil des Gerichtshofs vom 6. November 1990, Rechtssache C-86/89, Italien/Kommission, Slg. 1990, I-3891, Randnr. 18; Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnrn.46-48; Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995, Rechtssache T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48.

¹⁸ Thüringer Landtag, 4. Wahlperiode, Drucksache 4/757, Kleine Anfrage 238 vom 4. Februar 2005: Fragen 3 und 4: (3) Inwieweit erfüllt der Flughafen Altenburg-Nobitz die Voraussetzungen für eine Förderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe nach dem Rahmenplan zur Gemeinschaftsaufgabe sowie nach den Thüringer Durchführungsbestimmungen zur

- (122) Folglich wurden dem AOC keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt und die Beihilfe war somit auch nicht als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt im Rahmen der Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien

- (123) Die alljährlichen Kapitaleinlagen, die der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH für den Betrieb des AOC zugeschossen wurden, hätten im Rahmen der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien“)¹⁹ geleistet werden können.
- (124) Nach Abschnitt 2.2. dieser Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien ist die Rettungsbeihilfe ihrem Wesen nach eine vorübergehende, reversible Unterstützungsmaßnahme. Ihr vorrangiges Ziel ist es, ein notleidendes Unternehmen so lange über Wasser zu halten, bis ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan erstellt worden ist. Sobald ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan, für den eine Beihilfe beantragt worden ist, erstellt ist und durchgeführt wird, gilt jede weitere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe.
- (125) Um als förderfähiger Beihilfeempfänger nach den Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien in Betracht zu kommen, muss sich eine Firma als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien erweisen²⁰. Die Kommission geht davon aus, dass sich ein Unternehmen im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.
- (126) Nach den aktuellen Informationen dürfte die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH zu bestimmten Zeiten wahrscheinlich als Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten sein. Dem Jahresabschluss 2006 zufolge konnte eine drohende Insolvenz nur durch nicht-rückzahlbare Kapitaleinlagen der Gesellschafter für das Jahr 2006 in Höhe von 419 000 EUR entsprechend den jeweiligen Gesellschaftsanteilen

Gemeinschaftsaufgabe? (4) Welche Maßnahmen zum Ausbau und zur Modernisierung des Flughafens können potenziell mit welcher Förderhöhe aus diesem Programm nach dem Rahmenplan zur Gemeinschaftsaufgabe sowie nach den Thüringer Durchführungsbestimmungen zur Gemeinschaftsaufgabe gefördert werden? Mit welcher Förderhöhe?

Antwort auf Fragen 3 und 4: (3) Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH kann als gewinnorientiertes Unternehmen eine GA-Infrastrukturförderung nicht erhalten. (4) Entfällt, weil eine GA-Infrastrukturförderung nicht möglich ist.

¹⁹ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

²⁰ Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien, Randnr. 9 - 13.

abgewendet werden: „Mit Beschluss vom 21. Oktober 2006 empfahl der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung bzw. den Gesellschaftern, [...]*. Auf Basis dieses Aufsichtsratsbeschlusses gewährten die Gesellschafter freiwillige, nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von TEUR 419 zur Deckung der laufenden Verluste des Geschäftsjahres“.

- (127) Deshalb wird im Jahresabschluss eindeutig festgestellt, dass die Gesellschafter 2006 419 000 EUR einzahlten, um die Verluste auszugleichen und einen „drohenden Konkurs“ abzuwenden. Bislang wurde noch kein Umstrukturierungsplan vorgelegt, auf dessen Grundlage diese jährlichen Subventionen hätten geleistet werden können. Die Kommission ersucht die Bundesregierung daher, diesen Aspekt aufzuklären und zu erklären, ob die betreffenden Maßnahmen im Einklang mit den Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien durchgeführt wurden.

3. Beihilferechtliche Würdigung der ermäßigten Flughafenentgelte und der Verträge über Marketingdienstleistungen

- (128) Nach den vorliegenden Informationen scheint Ryanair in den Jahren seines Flugbetriebs am Flughafen AOC (2003-2011) nur ermäßigte Flughafenentgelte an die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH gezahlt und zudem Zahlungen des Flughafens für jeden ankommenden Fluggast erhalten zu haben. Die deutschen Behörden geben an, dass die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH von Ryanair eine feste Landegebühr in Höhe von [...]* EUR pro Flugzeug und eine Fluggastgebühr in Höhe von [...]* EUR pro Passagier erhielt. Eine zusätzliche Abfertigungsgebühr hat es anscheinend nicht gegeben, da die von Ryanair gezahlten Gebühren auch die Abfertigung beinhalten²¹. Jedoch werden die Fluggastgebühren mit einer „Erfolgsgebühr“ in Höhe von [...]* EUR aufgerechnet, so dass Ryanair durch diesen Aufrechnungsmechanismus schließlich von der Fluggastgebühr befreit ist und sogar noch [...]* EUR pro Fluggast von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH erhält. Der Flughafenbetreiber behält also nur die Einnahmen aus der Landegebühr, die sich aber durch den Aufrechnungsmechanismus verringern. Den in diesem Stadium vorliegenden Informationen zufolge steht dieser Aufrechnungsmechanismus nur Ryanair zur Verfügung. Auf diese Weise erhält Ryanair also eine Ermäßigung auf die unter Randnummer (26) beschriebenen offiziellen Gebühren, wie sie in der Gebührenordnung des AOC ausgewiesen sind.

Staatliche Mittel und staatliche Zurechenbarkeit

- (129) Der Begriff der staatlichen Beihilfe trifft auf jeden Vorteil zu, der unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln vom Staat selbst oder von einer

²¹ Siehe oben, Randnr. (31).

zwischen geschalteten Stelle, die von ihm zur Durchführung der Beihilferegulierung errichtet oder beauftragt wurde, gewährt wird.²²

- (130) Im vorliegenden Fall übte der Staat zu jedem entscheidungserheblichen Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Wie oben erwähnt, war der AOC zum maßgeblichen Zeitpunkt des Jahres 2003, als Ryanair die Ermäßigungen gewährt wurden, im Eigentum der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH mit einer Mehrheit von Anteilseignern aus dem öffentlichen Sektor (im Jahre 2005). Vor dem Jahr 2005 und aktuell gibt es nur öffentliche Anteilseigner.
- (131) Infolgedessen kommt die Kommission zu der Auffassung, dass die ermäßigten Entgelte, die sich aus dem zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und Ryanair geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 und aus den Marketingverträgen ergeben, einem Verlust an öffentlichen Mitteln gleichkommen.
- (132) Der Gerichtshof hat jedoch auch für Recht erkannt, dass auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbstständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens, wie den zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 und die Marketingverträge, dem Staat zuzurechnen²³.
- (133) Bevor die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH den Vertrag über Luftverkehrsdienstleistungen mit Ryanair schloss, fanden Verhandlungen statt, in denen die zuständigen thüringischen Ministerien offenkundig ein Mitspracherecht hatte. In einem Presseartikel heißt es, die Verhandlungen hätten länger gedauert, weil die Ministerien Thüringens versuchten, die Einigung zu blockieren²⁴. Gleichzeitig erklärte der thüringische Wirtschaftsminister Schuster, der Freistaat werde die erforderlichen Maßnahmen bewilligen können. Er wird mit der Aussage zitiert, wenn Ryanair eine verlängerte Start- und Landebahn wolle, werde die Erweiterung zugesagt. In dem Artikel heißt es ferner, wenn Ryanair seinen Betrieb am AOC

²² Siehe EuGH 16. Mai 2002, *Frankreich/Kommission* (im Folgenden: „*Stardust Marine*“), Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, I-4397.

²³ *Stardust Marine-Urteil*, Randnrn. 52 und 57.

²⁴ *Dresdner Neue Nachrichten* vom 5.3.2003: „Der Regionalflughafen Altenburg-Nobitz war in den vergangenen Jahren mit mehreren Millionen Euro Fördermitteln modernisiert worden und hatte sich immer wieder um die Ansiedlung eines Billig-Fliegers bemüht. Die Verhandlungen mit Ryanair waren über viele Monate geführt worden. Als letztes Hindernis erwies sich der inhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten.“

aufnahme, könnten die Fluggastzahlen in Dresden und Leipzig-Halle möglicherweise zurückgehen²⁵.

- (134) Der Flughafen untersteht der Aufsicht des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, das die Aufsichtsbehörde des AOC ist. Die Unterzeichnung eines Vertrags zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und einer Fluggesellschaft kann einen solchen Rechtsakt darstellen, der von der Aufsichtsbehörde beobachtet oder genehmigt werden muss. Zudem muss die Regulierung von Flughafenengebühren nach § 43 a LuftVZO zuvor von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden, bevor sie umgesetzt werden kann. Außerdem erfordert die Gebührenordnung des AOC vom 18.9.2006 die Unterschrift eines Vertreters des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr.
- (135) Das Engagement der Ministerien und der politischen Ebene ist in den Aussprachen des Thüringer Landtags zu erkennen, wo nicht nur technische Fragen erörtert wurden, sondern auch die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Flughafens insgesamt; dies geht aus dem ausführlichen Protokoll der Debatte hervor²⁶.
- (136) Der Marketingvertrag mit Ryanair war auch Gegenstand von Diskussionen in öffentlichen Körperschaften. Einem Presseartikel zufolge billigte der Kreistag die Zahlung von 670 000 EUR für Marketingmaßnahmen betreffend die Aufnahme eines neuen Flugziels ins Programm von Ryanair²⁷. Der Landrat wird mit der Aussage zitiert, ohne die Marketingzahlungen hätten die Linienflugdienste eingestellt werden müssen.
- (137) Als das Flughafengeschäft kränkelte, engagierten sich die Behörden auch in den Diskussionen über die Zukunft des Flughafens und dessen Hauptkunden Ryanair. Im August 2010 befürwortete die Handelskammer Gera als öffentliche Einrichtung eine Fortsetzung des Billigfliegerkonzepts und der

²⁵ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: „Thüringen will mit Millioneninvestitionen die irische Billigfluglinie Ryanair an den Flughafen Altenburg-Nobitz lotsen. Nach Aussagen der „Leipziger Volkszeitung“ stehen dafür rund 28 Millionen Euro aus einem Infrastruktur-Sonderprogramm zur Verfügung. Thüringens Wirtschaftsminister Schuster sagte, man sei auch flexibel genug, erforderliche Maßnahmen bereits in diesem Jahr zu bewilligen. Wenn Ryanair beispielsweise eine längere Start- und Landebahn benötige, dann werde diese Verlängerung erfolgen. Sollte Ryanair sich für Altenburg-Nobitz entscheiden, würde Dresden und Leipzig/Halle ein weiterer Passagierverlust drohen. Der einstige Militärflugplatz liegt geografisch in der Mitte. Der Dresdner Flughafen hat in diesem Jahr bislang rund 15 [%] Minus gemacht, Leipzig/Halle rund zwölf Prozent.“

²⁶ Thüringer Landtag, 4. Wahlperiode, Plenarprotokoll 4/11, 28. Januar 2005, 11. Sitzung, Freitag, den 28. Januar 2005, Perspektiven des Flughafens Altenburg-Nobitz, S. 1097.

²⁷ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-Flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: „Zuvor hatte der Kreistag beschlossen, dem irischen Billigflieger Ryanair für die Einrichtung einer zusätzlichen Flugverbindung 670 000 Euro Marketingzuschüsse zu gewähren. ‚Ohne diese Beschlussfassung wäre der Linienflugbetrieb faktisch am Ende gewesen und der Flugplatz hätte seine Bedeutung zwangsläufig verloren‘, rechtfertigte der Landrat und Aufsichtsratsvorsitzende der Betreibergesellschaft Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH die Finanzspritze. Zu den bisherigen Verbindungen von und nach Stansted (London), Edinburgh (Schottland) und Girona (Barcelona)soll ab März 2010 zweimal in der Woche eine Verbindung nach Alicante hinzu kommen.“

Präsenz von Ryanair am AOC und forderte die Regierung Thüringens auf, mit Ryanair über Flugziele und Marketingmaßnahmen zu verhandeln²⁸. Anscheinend hatte es auf der politischen Ebene des Freistaats Thüringen schwierige, kontroverse Diskussionen gegeben, auf die der Vorstandsvorsitzende Bezug nahm, nachdem Ryanair den Flughafen verlassen hatte²⁹. Derselbe Artikel zitiert einen Pressesprecher der Thüringer Regierung mit der Äußerung, Thüringen zweifle erheblich an der Rentabilität der zukünftigen Geschäftstätigkeit von Ryanair am AOC³⁰.

- (138) Aufgrund dieser Faktoren dürfte erwiesen sein, dass die öffentlichen Stellen in der Lage waren, die Tätigkeiten des AOC zu beaufsichtigen, und dass sie in wichtige Entscheidungen über die wirtschaftliche Nutzung des Flughafens eingebunden waren. Daher kommt die Kommission in diesem Stadium zu der vorläufigen Auffassung, dass die Entscheidung über die Durchführung des zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrags vom 3. März 2003 und des Marketingvertrags vom 7. April 2003 sowie die anschließend zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Airport Marketing Services geschlossenen Marketingverträge den staatlichen Behörden zuzurechnen sind.

Spezifischer wirtschaftlicher Vorteil

- (139) Wenn eine Vereinbarung über Entgelte derart konzipiert ist, dass einem speziellen Unternehmen damit eine Begünstigung mithilfe staatlicher Mittel eingeräumt wird, dann findet Artikel 107 Absatz 1 AEUV Anwendung finden.
- (140) Ein privater Investor kann aus kommerziellen Gründen einen Preisnachlass gewähren, so z. B., wenn dieser nur für einen begrenzten Zeitraum gilt oder die Nutzer der Flughafeninfrastruktur nicht unterschiedlich behandelt und zudem nicht die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Flughafens aufs Spiel setzt, sondern sie eher stärkt. Rabatte und Ermäßigungen sollten auf jeden Fall Skaleneffekte oder sonstige Kostenersparnisse für den Flughafenbetreiber widerspiegeln oder auf einem gewissen ökonomischen Kalkül beruhen, so dass es für den Flughafenbetreiber vernünftig ist, sie zu gewähren.³¹
- (141) Außerdem machen Ermäßigungen, die zu dem Ergebnis führen, dass die von den Fluggesellschaften gezahlten Flughafengebühren niedriger sind als die Kosten der zugrunde liegenden und den Fluggesellschaften vom Flughafen bereitgestellten betrieblichen Tätigkeiten, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten keinen Sinn, insbesondere dann, wenn der Flughafenbetreiber in finanziellen Schwierigkeiten steckt, da die Ermäßigungen dann nur noch höhere Verluste des Flughafenbetreibers bewirken. Daher würde ein

²⁸ http://www.altenburg-tourismus.de/sites/default/files/downloads/presse/OVZ_24.08.10.pdf.

²⁹ <http://www.thueringer-allgemeine.de/web/zgt/wirtschaft/detail/-/specific/Flugplatz-Altenburg-plant-ohne-Ryanair-2061216419>.

³⁰ „Die mögliche Absage von Ryanair ‚bestätigt die Bedenken, die die Landesregierung seit langer Zeit hat‘, sagte Zimmermann. Das Konzept mit dem Festhalten am Geschäftsmodell des Billigfliegens sei ‚nicht belastbar‘.“

³¹ Beschluss der Kommission vom 18.02.2011, Staatliche Beihilfe NN 26/2009 – Griechenland – Erweiterung des Flughafens Ioannina, noch nicht veröffentlicht.

marktwirtschaftlich orientierter Flughafenbetreiber unter normalen Marktbedingungen in der Regel keine Ermäßigungen gewähren. Daraus folgt, dass derartige Ermäßigungen den Fluggesellschaften einen Vorteil verschaffen, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würden.

- (142) Um bewerten zu können, ob die Entgeltzahlungen nach dem zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Verträgen zu Marktbedingungen erfolgten, muss die Kommission untersuchen, ob sie unter Umständen erfolgten, die für einen Investor annehmbar wären, der unter Berücksichtigung der zum Investitionszeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen unter allgemein üblichen Marktbedingungen arbeitet.
- (143) Wie bereits angeführt, erhält die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH den Angaben der deutschen Behörden zufolge von Ryanair eine feste Landegebühr in Höhe von [...] * EUR pro Flugzeug und eine Fluggastgebühr in Höhe von [...] * EUR pro Passagier. Eine gesonderte Abfertigungsgebühr scheint es nicht zu geben, da die von Ryanair gezahlten Entgelte auch die Abfertigung beinhalten³². Die Fluggastgebühren werden mit einer „Erfolgsgebühr in Höhe von [...] * EUR verrechnet, so dass die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH noch [...] * EUR an Ryanair zahlen muss und nur die Einnahmen aus der Landegebühr behält. Dies stellt eine Ermäßigung für Ryanair dar. Anhand der derzeit vorhandenen Informationen lässt sich sagen, dass solche Ermäßigungen anderen Fluggesellschaften, die den Flughafen auch bedienen, nicht eingeräumt wurden; darüber hinaus ließe sich auf der Grundlage der verfügbaren Informationen eine solche Ermäßigung aus objektiven Gründen, die ein Marktteilnehmer akzeptabel fände, auch nicht rechtfertigen.
- (144) Die deutschen Behörden tragen vor, die ermäßigten Entgelte seien nicht derart konzipiert, dass sie einem Flughafenbenutzer einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, da der AOC Einnahmen erwirtschaftete.
- (145) Den deutschen Behörden zufolge lässt sich anhand der Einnahmen zeigen, dass der AOC durch den Vertrag mit Ryanair höhere Einnahmen erwirtschaftet hat. Die Passagierzahlen stiegen von 25 802 Fluggästen im Jahr 2002, also dem Jahr vor Aufnahme des Flugbetriebs durch Ryanair, auf 140 765 im Jahr 2009, was einen etwa fünffachen Zuwachs bedeutet. Gleichzeitig stiegen die Einnahmen auf das Dreieinhalbfache, nämlich von [...] * EUR 2002 auf [...] * EUR. Nach deutscher Auffassung ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen nicht nur den Fluggastverkehr, sondern auch den Frachtverkehr umfassen. Im selben Zeitraum sank nämlich das Frachtaufkommen von [...] * Tonnen auf [...] * Tonnen und erwirtschaftete daher praktisch keine Einnahmen. Die deutschen Behörden erklären auch, dass die Flughafengebühren im selben Zeitraum von [...] * EUR auf [...] * EUR anstiegen, während die Einnahmen aus den Parkplatzgebühren von null auf [...] * EUR stiegen.

³² Siehe oben, Randnr. (31).

- (146) Der Flughafen hat offenbar über mehrere Jahre in Folge Verluste gemacht, ja es ist sogar fraglich, ob er von 2000-2010 zu irgendeinem Zeitpunkt Gewinn gemacht hat. Folglich hätte ein privater Eigentümer überlegt, ob nicht eine Schließung des Flughafens viel günstiger ist als die Weiterführung. Die Bundesregierung wird ersucht, Angaben zu den Kosten einer Schließung im Vergleich mit den Kosten der Weiterführung zu machen.
- (147) Was die sogenannten Verträge über Marketingdienstleistungen anbelangt, so hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Verträge dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gerecht werden können. Der Marketingvertrag vom 7. April 2003 zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair ist zwar mit der Weiterentwicklung der Flughafengebühren verbunden, verschafft aber auch Ryanair den Auftrag, „geeignete englischsprachige Werbung für den Internetauftritt des Flughafens zu entwerfen sowie Verkaufsförderung und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben“. Ryanair sorgt auch für Hyperlinks zur AOC-Homepage und „für den Einsatz aller sonstigen einschlägigen Methoden zur Förderung der betreffenden Dienstleistungen“. Die Kommission stellt dazu fest, dass der Vertrag keine Beschreibung hinsichtlich Art, Platzierung, Inhalt und Verweildauer der Hyperlinks und auch keine anderweitige Beschreibung der ins Auge gefassten Marketingmaßnahme enthält. Die Maßnahmen, die die deutschen Behörden als vermutlich im Rahmen dieses Vertrags bezahlt aufgezählt haben, beziehen sich hauptsächlich auf in der „Leipziger Volkszeitung“, einer deutschen Regionalzeitung, abgedruckte Anzeigen.
- (148) Die nachfolgenden Verträge über Marketingdienstleistungen vom 28. August 2008 und 25. Januar 2010 und die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 wurden zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und der Airport-Marketing-Services Limited unterzeichnet. Nach den Verträgen hat diese Firma die ausschließliche Lizenz, Marketingdienstleistungen für Ryanair anzubieten. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, das rechtliche Verhältnis zwischen Airport-Marketing-Services Limited und Ryanair zu erklären und nähere Angaben zu dem zugrundeliegenden Lizenzvertrag und zu ihren jeweiligen vertraglichen Rechten und Pflichten zu machen.
- (149) Zusammenfassend lässt sich für die Marketingdienstleistungsverträge vom 28. August 2008 und 25. Januar 2010 sowie die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 festhalten, dass jeder für sich die Vertragspflicht für Ryanair begründet, bestimmte und im jeweiligen Vertrag aufgezählte Marketingdienstleistungen zu erbringen. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH ist vertraglich verpflichtet, für die unter Abschnitt 1.5.4. näher beschriebenen Dienstleistungen einen für das jeweilige Jahr festgelegten Preis zu zahlen.
- (150) Die Kommission stellt erstens fest, dass die in den Verträgen aufgezählten Maßnahmen nur auf der Website von Ryanair durchgeführt werden. Es wird im Vertrag festgestellt, dass der AOC diese Website nutzen möchte, um für sich als Urlaubsziel und Geschäftszentrum zu werben. Zweitens stellt die Kommission in Bezug auf die vertraglichen Rechte der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH fest, dass diese das Recht hat, sich für die

Marketingmaßnahmen bevorzugte Zeitfenster auszusuchen. Aufgrund ihrer begrenzten Verfügbarkeit können diese Zeitfenster jedoch nicht garantiert werden. Drittens hat die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH auch das Recht, sich den Inhalt der Websites auszusuchen, die über einen Hyperlink auf der Website von Ryanair aufgerufen werden können. Jedoch wird dieses Recht durch die Tatsache eingeschränkt, dass diese Websites keine Flüge, Autovermietungen, Übernachtungsmöglichkeiten und/oder sonstige Dienstleistungen beinhalten dürfen, die sich auch auf der Ryanair-Website vermarkten lassen. Außerdem hat Ryanair das letzte Wort und kann die Veröffentlichung einer Website verweigern. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch selbst den Nachweis zu führen, dass die Dienstleistungen nach diesem Vertrag erbracht wurden. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Nachweise für die im Rahmen dieser Verträge erbrachten Dienstleistungen vorzulegen. Die Kommission stellt fest, dass diese Marketingdienstleistungsverträge eine weitere Reduzierung der von Ryanair entrichteten Flughafenentgelte zur Folge haben.

(151) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Informationen über die Rentabilität der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH anhand der Jahresbilanzen, der Gewinn- und Verlustrechnungen und der Geldflussrechnungen für den Zeitraum 2000-2010 vorzulegen. Die Bundesregierung wird ersucht, für jedes einzelne Jahr in diesem Zeitraum die Gesamtkosten des AOC anzugeben, und zwar aufgeschlüsselt nach Investitionskosten und Betriebskosten, und die Investitionskosten, die Abschreibungskosten und die Finanzierungskosten des Anlagevermögens weiter herunterzubrechen, einschließlich folgender Angaben:

- Jahreskapazität nach Passagierzahlen und Umschlagszahlen des Flughafens im Zeitraum 2000-2011 unter Berücksichtigung der Kapazitätsengpässe wie z. B. Slots, Sicherheitsbelange, Umweltbelange u. ä.;
- Jahresanteil der Ryanair an der Flughafenkapazität nach Passagierzahlen und Umschlagszahlen im Zeitraum 2000-2011;
- Jahresbetrag der vom Flughafen getragenen Investitionskosten im Zeitraum 2000-2011;
- tatsächlich von Ryanair bezahlter Anteil der jährlichen Investitionskosten des Flughafens;
- Jahresbetrag der vom Flughafen getragenen Betriebskosten im Zeitraum 2000-2011;
- tatsächlich von Ryanair bezahlter Anteil der jährlichen Betriebskosten des Flughafens;
- nicht-luftfahrtbezogene Einnahmen pro Ryanair-Fluggast pro Monat mit Flugbetrieb.

- (152) Deutschland wird ersucht, alle historischen und derzeit gültigen Flughafengebühren dieses Flughafens sowie alle Verträge, einschließlich der Marketingverträge oder ähnlicher Verträge vorzulegen, die vom Flughafen mit den Fluggesellschaften, die den Flughafen benutzt haben oder noch benutzen, geschlossen wurden. Im Fall von Marketingverträgen zwischen dem AOC und anderen Fluggesellschaften sind die Preisunterschiede hinsichtlich der Marketingdienstleistungen von Ryanair gegenüber den Marketingdienstleistungen der anderen Fluggesellschaften zu erläutern.
- (153) Die Bundesregierung wird ferner ersucht, die tatsächlichen Zahlungen, die im Rahmen der Verträge von Ryanair geleistet wurden, pro Dienstleistung und Monat und für jedes einzelne Vertragsjahr anzugeben sowie die Zahlungen, die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair im selben Zeitraum im Rahmen der einzelnen Marketingdienstleistungsverträge geleistet wurden, und zwar , nach den genauen Marketingmaßnahmen, die von Ryanair und/oder Airport-Marketing-Services im Rahmen der einzelnen Marketingdienstleistungsverträge durchgeführt wurden aufgeschlüsselt, anzugeben, sowie den Nachweis für die Weblinks zum AOC auf der Ryanair-Website zu führen. Darüber hinaus ersucht die Kommission die Bundesregierung, den Nachweis für die im Rahmen der Marketingverträge erbrachten Dienstleistungen zu führen und dabei zu erklären, welchen Mehrwert im Vergleich mit der englischsprachigen amtlichen Thüringer Tourismuswebsite diese Dienstleistungen für Altenburg gebracht haben.
- (154) Die Kommission ersucht Deutschland zu klären, ob die „Erfolgsgebühren“ für Ryanair in Höhe von [...] * EUR pro Fluggast zusätzlich zu den Marketingdienstleistungsverträgen gezahlt werden.
- (155) Die Bundesregierung wird ebenfalls ersucht, im Einzelnen festzustellen, wie die im Vertrag mit Ryanair vom 3. März 2003 festgelegten Extra-Dienstleistungen, wie z. B. Mietwagenschalter, Busverbindung zu den Bahnhöfen, Abfertigung, Werbereisen/-veranstaltungen usw. preislich angesetzt und in welcher Höhe von Ryanair bezahlt wurden.
- (156) Im derzeitigen Stadium hat Deutschland keinen Beweis dafür vorgelegt, dass die ermäßigten Entgelte, die Ryanair gezahlt hat, von einem marktwirtschaftlich handelnden Investor in gleicher Weise und zu den gleichen Bedingungen wie in den vorgenannten Verträgen angeboten worden wären. Die Kommission kommt daher zu dem vorläufigen Ergebnis, dass Ryanair einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat, der ihr durch die ermäßigten Entgelte auf der Grundlage der vorstehenden Verträge, die Zahlung einer Erfolgsgebühr und die Marketingverträge gewährt wurde.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (157) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmers gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst

erachtet werden³³. Nach ständiger Rechtsprechung³⁴ reicht es dafür, dass eine Maßnahme den Wettbewerb verfälscht, aus, dass der Beihilfeempfänger auf Märkten mit freiem Wettbewerb mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht.

- (158) Durch die Ermäßigung der Flughafenentgelte verringern sich die gewöhnlichen Betriebskosten der Fluggesellschaft, die von einer solchen Ermäßigung profitiert. Daher ist diese Fluggesellschaft in der Lage, ihre Marktstellung zu festigen. Außerdem zeichnet sich der Luftverkehrssektor durch einen heftigen Wettbewerb zwischen Betreibern aus verschiedenen Mitgliedstaaten aus, so insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Luftverkehrspaket“) am 1. Januar 1993³⁵. Daraus folgt, dass die ermäßigten Gebühren den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb im Luftverkehrssektor verfälschen oder zu verfälschen drohen.

Schlussfolgerung

- (159) Unter diesen Umständen kommt die Kommission zu der vorläufigen Auffassung, dass die von Ryanair in den Jahren des Flugbetriebs auf dem Flughafen AOC gezahlten ermäßigten Flughafenentgelte und die vom Flughafen gezahlten Marketingentgelte eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV bedeuten.

Vereinbarkeit der ermäßigten Flughafenentgelte mit dem Binnenmarkt

- (160) Die deutschen Behörden erklären, dass der Flughafen aufgrund der Verträge mit Ryanair in der Lage ist, höhere Einnahmen zu erwirtschaften. Jedoch hat Deutschland nicht aufgezeigt, nach welcher Rechtsgrundlage die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könnte. Die Kommission stellt zunächst fest, dass Betriebsbeihilfen grundsätzlich nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können³⁶.
- (161) Der Vertrag zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH wurde am 3. März 2003 beschlossen, der Marketingvertrag zwischen den beiden Seiten am 7. April 2003. Die Leitlinien von 2005 traten am

³³ EuGH 17. September 1980, *Philip Morris/Kommission*, Rechtssache 730/79, Slg. 1980, I-2671, Randnr. 11.

³⁴ EuGeI 30. April 1998, *Het Vlaamse Gewest/Kommission*, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717, Randnr. 46.

³⁵ Siehe Verordnungen des Rates (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 (ABl. L 240 vom 28.8.1992).

³⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Juli 2011, Rechtssache C-459/10P, Freistaat Sachsen und Sachsen-Anhalt/Kommission, noch nicht in der amtlichen Slg. veröffentlicht, Randnr..Rn. 34; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2002, Rechtssache C-113/00, Spanien/Kommission, Slg. 2002, I-7601, Randnr.Rn. 70; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. I-6857, Randnr.Rn. 30; Urteil des Gerichtshofs vom 6. November 1990, Rechtssache C-86/89, Italien/Kommission, Slg. 1990, I-3891, Randnr.Rn. 18; Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, RandnrnRandnummern 46-48; Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995, Rechtssache T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr.Rn. 48

9. Dezember 2005 in Kraft. Auf den Zeitraum vor Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 findet der EU Vertrag unmittelbar Anwendung.

- (162) Auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c kann die Kommission Beihilfen für Luftfahrtunternehmen im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung für neue Flugverbindungen, mit denen ein Regionalflughafen der Kategorie C oder D (ausnahmsweise auch der Kategorie B) mit einem anderen EU-Flughafen verbunden wird, dann für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären, wenn die geförderte Verbindung langfristig rentabel ist, der Beihilfebetrag eng mit den zusätzlichen Anlaufkosten verbunden ist, degressiv ist, nur eine begrenzte Zeit lang gewährt wird, an die Entwicklung der Fluggastzahlen gebunden ist, diskriminierungsfrei gewährt wird und transparent ist und Sanktionsmechanismen für den Fall vorsieht, dass ein Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen nicht nachkommt.
- (163) Daher folgt der konstanten Praxis der Kommission, dass Beihilfen nur dann für mit dem Binnenmarkt für vereinbar erklärt werden, wenn
- sie zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse beitragen, etwa zur Finanzierung neuer Flugverbindungen, mit denen ein Regionalflughafen der Kategorie C oder D oder ausnahmsweise B mit einem anderen EU-Flughafen verbunden wird, wenn die Flugstrecke letztlich rentabel ist
 - der Beihilfebetrag notwendig und angemessen in Bezug auf die Zusatzkosten der Inbetriebnahme der Flugstrecke ist und einen Anreizeffekt hat
 - sie transparent und diskriminierungsfrei gewährt werden
 - sie Sanktionen für den Fall vorsehen, dass ein Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen nicht nachkommt
 - sie den Wettbewerb nicht in einer Weise verfälschen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (164) Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse, neue und letztlich rentable Flugverbindungen: Die Kommission erkennt an, dass ein regionaler Flughafen einen wichtigen Faktor für die Regionen darstellen kann. AOC ist ein Flughafen der Kategorie D („kleine Regionalflughäfen“) mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von weniger als einer Million. Der Kommission liegen keine Auskünfte über die Rentabilität bzw. über die von Ryanair festgelegten Flugverbindungen mit Ausgangspunkt AOC vor.
- (165) Notwendigkeit, Angemessenheit und Anreizeffekt: Die im Rahmen der beiden Verträge mit Ryanair von 2003 gewährte Ermäßigung bezieht sich auf die Flugstrecke London-Stansted. Während sich der Vertrag zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vom 3. März 2003 ausdrücklich auf die Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted bezieht, nimmt der Marketingvertrag vom 7. April 2003 seinerseits Bezug auf den Vertrag vom 3. März 2003. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, ob

die Flugstrecke nach London-Stansted als neue Flugverbindung oder neue Frequenz betrachtet wurde.

- (166) Anlaufbeihilfen müssen befristet, dem Ziel angemessen und degressiv sein, um ihren Zweck zu erfüllen, d. h. um Luftfahrtunternehmen zu veranlassen, von Regionalflughäfen aus neue Flugverbindungen zu etablieren, die mittelfristig rentabel werden und einen Anreizeffekt haben, also Fluglinien zum Aufbau von Verbindungen veranlassen und deren Effizienz erhöhen. Die Verträge zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vom 3. März 2003 sind auf eine Dauer von 10 Jahren angelegt. Die Beihilfe wird nicht mit der Zeit geringer, sondern steigt nach dem fünften Jahr im Gegenteil an: Die „Erfolgsgebühr“ („Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren einschließt“), die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair zu zahlen ist, steigt in der niedrigsten Kategorie von [...] * EUR (Jahre 1-5) auf [...] * EUR (Jahre 6-10) und in der höchsten Kategorie von [...] * EUR (Jahre 1-5) auf [...] * (Jahre 6-10) (siehe Randnummer (39)). Zudem scheint aus den Marketingverträgen hervorzugehen, dass der Beihilfebetrug tatsächlich mit der Zeit steigt und nicht abnimmt.
- (167) Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Anlaufbeihilfe mit 10 Jahren Laufzeit nicht notwendig oder angemessen ist, da die Erfahrung aus der Luftfahrtbranche, die im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Leitlinien von 2005 gesammelt wurde, nahelegt, dass einem Luftfahrtunternehmen ein Zeitraum von maximal drei bis fünf Jahren für die Feststellung genügen sollte, ob ein Flugziel rentabel ist oder nicht. Zudem sind die Anlaufbeihilfen nicht degressiv. Die Kommission stellt ferner fest, dass Deutschland nicht nachgewiesen hat, dass die Beihilfeintensität, insbesondere eine Ermäßigung gegenüber der Gebührenordnung, notwendig ist, um die neuen Flugverbindungen rentabel zu gestalten. Daher hat die Kommission in diesem Stadium Zweifel an der Notwendigkeit und Angemessenheit der Beihilfe.
- (168) Was den Anreizeffekt betrifft, so geht die Kommission davon aus, dass aufgrund des Nichtvorliegens einer Degressivität der Beihilfe ein Anreizeffekt zweifelhaft ist. Zudem ist der Anreizeffekt nicht gegeben, wenn die Flugverbindung auf unbestimmte Dauer subventioniert wird; er setzt voraus, dass die Zahlung nur im Hinblick auf zusätzliche Ausgaben erfolgen sollte, die mit der Einführung der neuen Flugverbindung oder Frequenz direkt verbunden sind und dass die Flugverbindung nach einigen (im allgemeinen drei) Jahren vom Luftfahrtunternehmen ohne weitere Anlaufbeihilfen betrieben werden könnte. Die Kommission bezweifelt, dass diese Voraussetzungen in diesem Fall erfüllt sind. Daher hat sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel am Anreizeffekt der Beihilfe.
- (169) Die Beihilfe muss transparent und diskriminierungsfrei gewährt werden. Deutschland hat dazu keine Informationen vorgelegt. Die offizielle Gebührenordnung ist nicht eingehalten worden, und auch hier hat die Kommission in diesem Stadium Zweifel an der Einhaltung des Kriteriums.

- (170) Es scheint kein Sanktionsmechanismus für den Fall geschaffen worden zu sein, dass Ryanair seine vertraglichen Verpflichtungen mit dem Flughafen nicht erfüllt. Die Kommission hat Zweifel, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (171) Wettbewerbsverfälschung, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft: Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe sich negativ auf andere Luftfahrtunternehmen auswirken könnte, die von AOC aus tätig waren und denen andere Gebühren angeboten wurden. Zudem wurde die Beihilfe für die Flugverbindung nach London-Stansted gewährt, die seinerzeit nicht nur von AOC aus bedient wurde, sondern auch von anderen Flughäfen wie Leipzig-Halle aus. Wie der Beschwerdeführer vorbringt, betrieb Air Berlin eine Flugverbindung zwischen Leipzig-Halle und London-Stansted, stellte diese jedoch im Januar 2008 ein, weil die Flugverbindung angeblich aufgrund der subventionierten Parallelfugverbindung nicht mehr rentabel war.
- (172) Angesichts dieser Argumente hat die Kommission Zweifel daran, ob die Beihilfe für Ryanair für mit dem gemeinsamen Interesse vereinbar erklärt werden kann.
- (173) Deutschland hat bislang nicht nachgewiesen, dass die Beihilfe die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt. Nach geltender Rechtsprechung des Gerichtshofs³⁷ hat der Mitgliedstaat alle Angaben zu machen, die die Prüfung erlauben, ob die Voraussetzungen vorliegen, und nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für eine solche Vereinbarkeit gegeben sind.
- (174) Für den Zeitraum nach Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 wird die Kommission daher prüfen, ob die Beihilfe als mögliche Anlaufbeihilfe nach den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (175) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 berücksichtigen, dass kleine Flughäfen häufig nicht über das zum Erreichen der kritischen Größe und der Rentabilitätsschwelle notwendige Fluggastaufkommen verfügen und dass deshalb *„Luftfahrtunternehmen nicht immer bereit sind, ohne entsprechenden Anreiz das Risiko einzugehen, Flugverbindungen von unbekanntem oder noch nicht getesteten Flughäfen aus zu eröffnen“*, so heißt es unter Randnr. 74 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005. Daher erhebt die Kommission keine Einwände, wenn befristet und unter bestimmten Bedingungen staatliche Beihilfen als Anreize gewährt werden, *„neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen von Regionalflughäfen aus anzubieten, um ein Fluggastaufkommen anzuziehen und nach einer bestimmten Zeit die Rentabilitätsschwelle zu erreichen“*.
- (176) Wenn die in den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 festgelegten Kriterien eingehalten werden, wird die Anlaufbeihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, alle notwendigen Informationen vorzulegen, damit sie beurteilen kann, ob die fraglichen Maßnahmen als mit den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 vereinbar angesehen werden können.

³⁷ Rechtssache C-364/90 Italienische Republik/Kommission, Randnummer 20.

- (177) Nach Randnummer 75 der Leitlinien von 2005 ist es jedoch nicht hinnehmbar, Anlaufbeihilfen für neue Flugverbindungen zu gewähren, auf denen bereits entsprechende Hochgeschwindigkeitszugverbindungen bestehen. Die Kommission fordert Deutschland auf klarzustellen, ob diese Anforderung erfüllt ist.
- (178) Nach Randnummer 79 der Leitlinien von 2005 gilt:
- (179) (a) ... *“Empfänger der Beihilfen sind Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, die ihnen von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92³⁸ des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde”.*
- (180) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, herauszufinden, welche Fluggesellschaften Beihilfen erhalten haben, und zu klären, ob es sich dabei um Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung 1008/2008 handelt.
- (181) (b) *„... Die Beihilfen werden für Flugdienste zwischen Regionalflughäfen der Kategorien C und D und anderen Flughäfen in der EU gewährt.“*
- (182) Der AOC ist ein Flughafen der Kategorie D.
- (183) (c) *„... Die Beihilfen werden nur für die Eröffnung neuer Flugverbindungen oder für neue Frequenzen gezahlt (die in den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 festgelegt sind), die einen Anstieg des Nettofluggastaufkommens bewirken“.*
- (184) Der zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Airport Marketing Services geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 28. August 2008 bezieht sich auf die Flugstrecken vom AOC nach London-Stansted und nach Girona. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, welche dieser Flugstrecken im Rahmen des Marketingdienstleistungsvertrags vom 28. August 2008 als neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen angesehen wurden.
- (185) Der zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Airport Marketing Services geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 25. Januar 2010, ergänzt durch die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010, bezieht sich auf die Flugstrecken vom AOC nach London-Stansted, Girona und Alicante. Einem Zeitungsartikel zufolge wurde die Flugstrecke von AOC nach Girona während des Winterflugplans ab Oktober 2008 eingestellt. Der Zeitungsartikel zitiert einen Ryanair-Sprecher mit der Erklärung, dass mangelnde Rentabilität aufgrund höherer Kerosinpreise zur Einstellung führe³⁹. Es hat den Anschein, dass die Flugstrecke von AOC nach Girona danach wiedereröffnet wurde. Die

³⁸ Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S.8).

³⁹ <http://www.airliners.de/verkehr/netzwerkplanung/altenburg-verliert-spanien-verbinding/16403>. Der Zeitungsartikel erwähnt auch, dass Ryanair damals die einzige Fluggesellschaft war, die den AOC anflieg.

Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, ob im Rahmen des Marketingdienstleistungsabkommens vom 25. Januar 2010, ergänzt durch die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010, die Flugstrecken nach London-Stansted, Girona und Alicante als neue Flugverbindung oder neue Frequenz betrachtet wurden, und auszuführen, welche Flugstrecke als neue Flugverbindung betrachtet wurde.

- (186) Anhand der derzeit verfügbaren Informationen hat die Kommission ihre Zweifel, ob dieses Kriterium eingehalten wurde.
- (187) *(d) „... Die geförderte Verbindung muss langfristig rentabel, d. h. ohne Beihilfe kostendeckend sein. Anlaufbeihilfen müssen deshalb degressiv gestaffelt und zeitlich begrenzt sein.“*
- (188) Der Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008 hat eine Erstlaufzeit von zwei Jahren. Der Vertrag legt einen von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair im Jahr 2008 zu zahlenden Festpreis und einen im Jahr 2009 zu zahlenden Preis, der [50-60 %]* höher ist, fest. Daher sind die Zahlungen im Rahmen dieses Vertrags nicht degressiv.
- (189) Der Marketingdienstleistungsvertrag vom 25. Januar 2010 hat eine Erstlaufzeit von einem Jahr. Er betrifft dieselben Flugstrecken wie der vorhergehende Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008 plus die Flugstrecke nach Alicante. Der Preis ist für ein Jahr festgelegt. Im Vergleich zu dem Preis für das zweite Jahr des vorhergehenden Vertrags hat sich der Preis jetzt fast [...]*. Daher sind die Zahlungen im Rahmen dieses Vertrags nicht degressiv.
- (190) Die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 ergänzt den Marketingdienstleistungsvertrag vom 25. Januar 2010 um die „Winterperiode 2010“. Dieser Zeitraum ist nicht näher definiert, aber die Zusatzvereinbarung läuft erst am 31. März 2011 aus. Der Preis ist für diesen Zeitraum festgelegt. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, ob sich die Winterperiode 2010 auf den Winterflugplan 2010 bezieht.
- (191) Ferner liegen der Kommission keine Informationen dazu vor, ob die Fluggesellschaft anhand eines Geschäftsplans oder einer anderweitigen Kalkulation die Rentabilität der Flugstrecke während eines erheblichen Zeitraums nach Auslaufen der Beihilfe aufgezeigt hat. Die Flugstrecken nach Girona und Alicante waren wahrscheinlich nicht mehr wirtschaftlich, wie unter Randnummer (10) vermerkt ist. Alles in allem hat sich der Flugbetrieb vom AOC wohl als durchaus unwirtschaftlich erwiesen, sodass Ryanair den Flughafen AOC verlassen hat.
- (192) Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (193) *(e) „...Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die sich aus der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz ergeben und die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen.“*
- (194) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 zählen als zusätzliche beihilfefähige Anlaufkosten solche wie z. B. Einrichtungskosten oder Marketing- und

Werbeausgaben zur Bekanntgabe einer neuen Flugverbindung. Nicht beihilfefähig sind dagegen regelmäßige Betriebskosten.

- (195) Die bisher erhaltenen Informationen zeigen nicht, welche Kategorien von Kosten mit den ermäßigten Entgelten gedeckt werden. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, in Bezug auf die Jahre 2000-2010 zu erklären, ob Ryanair die Betriebskosten auf dem Flughafen AOC gezahlt hat und ob Ryanair von den vollen Kosten des Flughafens anteilige Kosten pro Nutzung gezahlt hat. Zum derzeitigen Stadium kann die Kommission nicht ausschließen, dass die ermäßigten Entgelte für reguläre Betriebskosten gewährt wurden. Angesichts dessen hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (196) *(f) „...Die degressiv gestaffelte Beihilfe kann für maximal drei Jahre gewährt werden. Die Beihilfe darf pro Jahr 50% der beihilfefähigen Kosten des betreffenden Jahres und über den gesamten Beihilfezeitraum durchschnittlich 30% der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen“.*
- (197) Die Beihilfe für die Flugstrecke nach Girona wird in den Marketingdienstleistungsverträgen erwähnt, die für 2008, 2009, 2010 und Winter 2010 gelten, was länger als drei Jahre sein kann, wenn die Zusatzvereinbarung den Winterflugplan bis Ende März 2011 mit umfasst. Ferner lässt sich aus den Verträgen nicht herleiten, dass die Beihilfe degressiv gestaffelt war, da der Preis nach dem Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008 im zweiten Jahr stieg und im Rahmen des Marketingdienstleistungsvertrags vom 25. Januar 2010 wiederum stieg. Außerdem hat es, wie schon weiter oben festgestellt wurde, den Anschein, dass die Ermäßigungen auf reguläre Betriebskosten gewährt werden und somit den Betrag der beihilfefähigen Kosten übersteigen dürften.
- (198) Die Beihilfe für die Flugstrecke nach Alicante wird erst ab 2010 erwähnt und liegt damit unter drei Jahren. Die Kommission hat jedoch ihre Zweifel, ob die Beihilfe degressiv gestaffelt ist und ob die Berechnung auf der Grundlage der beihilfefähigen Gesamtkosten dementsprechend vorgenommen wurde. Außerdem hat es, wie schon weiter oben festgestellt wurde, den Anschein, dass die Ermäßigungen auf reguläre Betriebskosten gewährt werden und somit den Betrag der beihilfefähigen Kosten übersteigen dürften.
- (199) Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (200) *(g) „...Die Beihilfe muss sich nach der Entwicklung der Fluggastzahlen bemessen“.*
- (201) Die folgenden Marketingdienstleistungsverträge von 2008 und 2010 sowie die Zusatzvereinbarung von 2010 enthalten keine Verbindung zur Entwicklung der Fluggastzahlen. Die Verträge befassen sich nur mit der Vorgehensweise für das Marketing auf der Website von Ryanair, enthalten aber keine Vorkehrungen für das Messen des Erfolgs der Marketingmaßnahmen mittels statistischer Daten oder Nachverfolgung von Fluggästen, die den AOC anfliegen, weil sie auf der Website von diesem Flugziel erfahren haben.

- (202) Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist. Die Kommission hat außerdem Zweifel, ob die der Ryanair möglicherweise gewährte Beihilfe auch allen Fluggesellschaften diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.
- (203) Was die weiteren Anforderungen der Luftfahrt-Leitlinien von 2005, Randnummer 79, anbelangt, stellt die Kommission fest, dass Deutschland die einer Fluggesellschaft auf dem AOC gewährte Anlaufbeihilfe nicht hinreichend bekannt gegeben hat (Randnr. 79 Buchstabe h), dass die deutschen Behörden keinen Geschäftsplan und auch vor Gewährung der Startbeihilfe keine Analyse vorweisen konnten (Randnr. 79 Buchstabe i), und dass die erforderliche Bekanntmachung der bezuschussten Flugverbindungen unterblieben ist (Randnr. 79 Buchstabe j). Im derzeitigen Stadium hat die Kommission ihre Zweifel, ob die deutschen Behörden Vorkehrungen für die erforderlichen Nachprüfungsverfahren für etwaige Beschwerden über die ermäßigten Entgelte getroffen haben (Randnr. 79 Buchstabe k), und ob den erforderlichen Sanktionsmechanismen nach Randnr. 79 Buchstabe l Genüge getan wurde.
- (204) Im derzeitigen Stadium hat die Kommission keine Informationen darüber, ob die Anlaufbeihilfe mit anderen Arten von Beihilfe kombiniert wurde, so z. B. Beihilfe sozialer Art oder Ausgleichsleistung für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Ferner wird in den Luftfahrt-Leitlinien von 2005, Randnr. 80, festgestellt, dass Anlaufbeihilfen *„nicht mit anderen Finanzhilfen für den Betrieb einer Strecke kumuliert werden dürfen, auch dann nicht, wenn diese Beihilfen in einem anderen Mitgliedstaat gezahlt werden.“* Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (205) Angesichts dessen ist die Kommission in diesem Stadium der Auffassung, dass im vorliegenden Fall nicht alle Voraussetzungen für die Vereinbarkeit gemäß den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 erfüllt wurden. Dementsprechend hat die Kommission Zweifel, ob die ermäßigten Entgelte, die Ryanair in den Jahren ihres Flugbetriebs auf dem AOC gezahlt hat, gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.
- (206) Die von Ryanair gezahlten ermäßigten Entgelte erfüllen auch nicht die Voraussetzungen einer anderen Ausnahmeregelung nach dem Vertrag. Daher kann die Kommission im derzeitigen Stadium nicht ausschließen, dass die ermäßigten Entgelte, die Ryanair in den Jahren ihres Flugbetriebs auf dem AOC gezahlt hat, rechtswidrige und unvereinbare staatliche Beihilfen darstellen.

BESCHLUSS

Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu

nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an die potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten. Deutschland wird ferner aufgefordert, der Kommission eine nichtvertrauliche Fassung seiner Bemerkungen und der übermittelten Informationen zuzusenden.

Die Kommission fordert Deutschland auf, dem potenziellen Beihilfeempfänger unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zu übermitteln. Dabei sorgt Deutschland dafür, dass Informationen über andere Unternehmen, die nach der Mitteilung der Kommission C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen⁴⁰ der Geheimhaltungspflicht unterliegen, nicht an das betroffene Unternehmen weitergeleitet werden.

Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, dem zufolge alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden können.

Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfesache in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen. Die Beteiligten werden gebeten, auch eine nichtvertrauliche Fassung ihrer Bemerkungen vorzulegen.

Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht für die Veröffentlichung bestimmt sind, können Sie dies der Kommission innerhalb von 20 Arbeitstagen nach dessen Eingang mitteilen. In diesem Zusammenhang wird Deutschland zum Zwecke der Erstellung einer nichtvertraulichen Fassung gebeten, die in diesem Beschluss genannten Unternehmen zu konsultieren, um sich zu vergewissern, dass dieser Beschluss keine Informationen enthält, die im Sinne der vorstehend genannten Mitteilung unter das Berufsgeheimnis fallen. Erhält die Kommission keinen mit Gründen versehenen Antrag auf Nichtveröffentlichung dieser Angaben innerhalb der vorerwähnten Frist, so geht sie davon aus, daß Sie mit der Veröffentlichung des gesamten Wortlauts des Schreibens einverstanden sind. Ihr Antrag und die vorerwähnten von der Kommission verlangten Auskünfte sind per Einschreiben oder Telekopiergerät an folgende Anschrift zu schicken:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb

⁴⁰ ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6.

1049 Bruxelles/Brussel

BELGIQUE/BELGIË

Fax: +32 229-61242

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Mit vorzüglicher Hochachtung
Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident