EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, 15.10.2014

C(2014) 7369 final

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 […].		ÖFFENTLICHE FASSUNG Dies ist ein internes Kommissionsdokument, das ausschließlich Informationszwecken dient.

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 15.10.2014

ÜBER DIE STAATLICHE BEIHILFE

SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008)

die Deutschland

Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair Ltd. gewährt hat

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 15.10.2014

ÜBER DIE STAATLICHE BEIHILFE
SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008)

die Deutschland

Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair Ltd. gewährt hat

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach den oben genannten Bestimmungen[1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 27. August 2008 ging bei der Kommission eine Beschwerde des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften e. V. (im Folgenden „BDF“) ein, in der dieser geltend machte, der Flugplatz Altenburg-Nobitz-GmbH und der Ryanair Ltd. (im Folgenden „Ryanair“) seien rechtswidrige staatliche Beihilfen gewährt worden. Die Beschwerde wurde unter der Beihilfenummer CP 227/2008 registriert.

(2) Am 9. August 2010 leitete die Kommission die Beschwerde an Deutschland weiter und ersuchte um Auskünfte. Deutschland übermittelte die gewünschten Auskünfte mit Schreiben vom 30. September 2010.

(3) Am 8. April 2011 bat die Kommission Air Berlin und Ryanair um Informationen. Air Berlin übermittelte die erbetenen Informationen am 10. Mai 2011. Ryanair übermittelte die erbetenen Informationen am 20. Juni 2011. Eine übersetzte Fassung dieser Stellungnahmen und ihrer Anhänge wurde Deutschland mit Schreiben vom 11. August 2011 übermittelt. Am 28. September 2011 setzte Deutschland die Kommission davon in Kenntnis, dass es im derzeitigen Stadium keine Stellungnahme beabsichtige.

[1] ABl. C 149 vom 25.5.2012, S. 5.

(4) Mit Schreiben vom 26. Januar 2012 informierte die Kommission Deutschland über ihren Beschluss, im Hinblick auf Investitions- und Betriebsbeihilfen zugunsten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, ermäßigte Flughafenentgelte für Fluggesellschaften und Verträge über Marketingdienstleistungen mit Ryanair das in Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)[2] festgelegte Verfahren einzuleiten (im Folgenden „Eröffnungsbeschluss").

(5) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union*[3] veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Abgabe ihrer Stellungnahmen zu der mutmaßlichen Beihilfe bzw. der Maßnahme auf.

(6) Am 21. Februar 2012 ersuchte die Kommission Deutschland um zusätzliche Informationen. Deutschland übermittelte seine Stellungnahme zum Eröffnungsbeschluss sowie seine Antworten zum Auskunftsersuchen der Kommission am 24. Februar 2012, 30. März 2012 und 2. April 2012.

(7) Am 13. April 2012 erhielt die Kommission Stellungnahmen von zwei Beteiligten, nämlich Ryanair und Airport Marketing Services[4] (im Folgenden „AMS").

(8) Da einige Antworten auf ihr Auskunftsersuchen vom 21. Februar 2012 fehlten, ersuchte die Kommission am 20. April 2012 Deutschland um weitere Informationen. Deutschland antwortete am 11. Mai 2012.

(9) Am 25. Juni 2012 gingen bei der Kommission weitere Stellungnahmen Beteiligter ein (Ryanair, die Ryanair-Tochtergesellschaft AMS und ein für Ryanair handelndes Beratungsunternehmen). Die Kommission übermittelte Deutschland diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 22. August 2012. Deutschland bat um eine Übersetzung der Dokumente und übermittelte dann am 4. Dezember 2012 seine Stellungnahme.

(10) Mit Schreiben vom 29. November 2012 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Auskünfte. Deutschland antwortete am 17. Januar 2013.

(11) Am 10. April 2013 übermittelte Ryanair weitere Stellungnahmen[5], die am 3. Mai 2013 an Deutschland weitergeleitet wurden.

---

[2] Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die jeweiligen Artikel sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft" durch „Union" und von „Gemeinsamer Markt" durch „Binnenmarkt" mit sich gebracht. Im vorliegenden Beschluss wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

[3] ABl. C 149 vom 25.5.2012, S. 5.

[4] Airport Marketing Services Limited ist eine 100%ige Tochtergesellschaft von Ryanair. Ihre Haupttätigkeit besteht im Verkauf von Werbeflächen in der Website von Ryanair.

[5] Ryanair übermittelte eine gemeinsame Stellungnahme zu mehreren Luftverkehrssachen, darunter auch der hier betroffenen Beihilfesache.

(12) Am 14. November 2013 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Informationen. Die Antwort Deutschlands erfolgte am 14. Januar 2014. Da die Antworten der deutschen Behörden unvollständig waren, übersandte die Kommission am 19. März 2014 ein Erinnerungsschreiben an Deutschland. Die Antwort Deutschlands erfolgte am 22. April 2014.

(13) Am 20. Dezember 2013 übermittelte Ryanair weitere Stellungnahmen, die am 8. Januar 2014 an Deutschland weitergeleitet wurden. Am 27. Januar 2014 reagierte Deutschland auf die Stellungnahme von Ryanair.

(14) Am 17. Januar 2014 und 31. Januar 2014 übermittelte Ryanair weitere Stellungnahmen, die am 7. März 2014 an Deutschland weitergeleitet wurden. Am 7. April 2014 erklärte Deutschland, dass es zum Beitrag von Ryanair keine weitere Stellungnahme abzugeben habe.

(15) In einem Schreiben vom 25. Februar 2014 informierte die Kommission Deutschland über die am 20. Februar 2014 erfolgte Annahme der Luftfahrt-Leitlinien 2014[6] sowie über die Tatsache, dass diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union auf die vorliegende Sache anzuwenden sein werden. Zudem räumte sie Deutschland die Möglichkeit ein, innerhalb von 20 Tagen nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt eine Stellungnahme zu den Leitlinien und deren Anwendung abzugeben.

(16) Mit Schreiben vom 24. Februar 2014 informierte die Kommission außerdem die Dritten über die am 20. Februar 2014 erfolgte Annahme der Luftfahrt-Leitlinien 2014 sowie über die Tatsache, dass diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union auf die vorliegende Sache anzuwenden sein würden. Zudem räumte sie den betreffenden Dritten die Möglichkeit ein, innerhalb von 20 Tagen nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt eine Stellungnahme zu den Leitlinien und deren Anwendung abzugeben.

(17) Die Luftfahrt-Leitlinien 2014 wurden am 4. April 2014 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie traten an die Stelle der Luftfahrt-Leitlinien von 1994[7] sowie der Luftfahrt-Leitlinien 2005[8].

(18) Am 15. April 2014 erschien im Amtsblatt der Europäischen Union eine Mitteilung, in der Mitgliedstaaten und Beteiligte zur Abgabe von Stellungnahmen zur Anwendung der Luftfahrt-Leitlinien 2014 auf diese Sache aufgefordert wurden, innerhalb einer Frist von einem Monat nach dem Datum der Veröffentlichung der genannten Luftfahrt-Leitlinien 2014[9]

---

6 Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Fluggesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

7 Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf Staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

8 Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1).

9 ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

(19) Am 29. April 2014 übermittelte die Kommission ein Auskunftsersuchen an Deutschland, das dieses am 7. Mai 2014 beantwortete.

(20) Am 6. Mai 2014 übermittelte die Deutsche Lufthansa AG im Zusammenhang mit der Annahme der neuen Leitlinien eine Stellungnahme zu der Beihilfesache. Die nicht vertrauliche Fassung dieser Stellungnahme wurde am 8. Mai 2014 an Deutschland weitergeleitet. Deutschland übermittelte seine Stellungnahme zu diesem Schriftsatz am 15. Mai 2014.

(21) Am 7. Mai 2014 gab der Beschwerdeführer im Zusammenhang mit der Annahme der neuen Leitlinien eine Stellungnahme zu der hier betroffenen Beihilfesache ab. Eine nicht vertrauliche Fassung wurde Deutschland am 21. Mai 2014 zugeleitet. Die Antwort Deutschlands erfolgte am 28. Mai 2014.

(22) Am 10. September 2014 ersuchte die Kommission Deutschland und Ryanair um weitere Informationen. Deutschland und Ryanair antworteten am 16. September 2014.

(23) Am 12. September 2014 übermittelten Ryanair und ein in ihrem Namen handelndes Beratungsunternehmen eine Stellungnahme zu dieser Beihilfesache. Eine nicht vertrauliche Fassung dieser Stellungnahme ging Deutschland am 19. September 2014 zu. Deutschland gab zu diesem Schriftsatz am 6. Oktober 2014 eine Stellungnahme ab.

2. HINTERGRUND DES PRÜFUNGSVERFAHRENS

2.1. Die erste Umstellung des Flughafens auf Billigflugdienste

(24) Seit 1992 ist das staatliche Unternehmen Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH[10] Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Leipzig-Altenburg (früher als Flughafen-Altenburg-Nobitz bezeichnet, im Folgenden „AOC“) im südlichen Teil des Freistaates Thüringen in Deutschland. Beim AOC handelt es sich um einen ehemaligen russischen Militärflugplatz, der zu Beginn der 90er Jahre aufgegeben wurde. Anschließend erhielt die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die Verantwortung für das Bauwesen und den Betrieb des Flugplatzes AOC. Laut Gesellschaftsvertrag verfolgt die Gesellschaft den Zweck, die ökonomisch relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Wirtschaftskraft Ostthüringens und Westsachsens zu stärken.

(25) Die dem AOC am nächsten gelegenen Flughäfen sind:

a) Flughafen Leipzig-Halle, etwa 85 km bzw. 1 Std. 10 Min. Fahrtzeit mit dem PKW vom AOC entfernt;

b) Flughafen Dresden, etwa 113 km bzw. 1 Std. 16 Min. Fahrtzeit mit dem PKW vom AOC entfernt;

[10] Die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH hat derzeit folgende Gesellschafter: Landkreis Altenburger Land (60 %), Gemeinde Nobitz (5 %), THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Alle Gesellschafter sind entweder öffentliche Behörden oder befinden sich vollständig im Besitz der öffentlichen Hand. Die Gesellschaft selbst besitzt 32 % ihrer Anteile. Quelle: Finanzbericht der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH von 2012. Dies ist der letzte Bericht, den Deutschland der Kommission zur Verfügung stellte.

c) Flughafen Erfurt, etwa 140 km bzw. 1 Std. 37 Min. Fahrtzeit mit dem PKW vom AOC entfernt;
d) Flughafen Hof-Plauen, etwa 122 km bzw. 1 Std. 37 Min. Fahrtzeit mit dem PKW vom AOC entfernt;

(26) Seit der Aufnahme des Betriebs als Zivilflughafen wurden auf dem AOC pro Jahr weniger als 150 000 Fluggäste abgefertigt. Tabelle 1 ist eine Übersicht über die Fluggastzahlen am AOC seit dem Jahr 2000 zu entnehmen.

Tabelle 1[11]: Fluggastzahlen am AOC von 2000 bis 2013[12]

Jahr	Gesamtzahl der Fluggäste[13]	Fluggäste auf Linienflügen[14]
2000	27 876	-
2001	27 345	-
2002	26 811	-
2003	71 006	51 289
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	-
2013	5 000	-

(27) Eurowings bot 2000 neun Flüge an. Air Berlin betrieb 2001 62 Flüge, 2002 57 Flüge und stellte dann den Betrieb auf dem AOC ein.

(28) Am 3. März 2003 schlossen der AOC-Betreiber, die Flugplatz- Altenburg-Nobitz-GmbH, und Ryanair einen Zehnjahresvertrag über Flughafendienstleistungen ab.

(29) In den Spitzenjahren (2008–2010) bot Ryanair ab dem AOC bis zu vier Zielflughäfen an. Ryanair bot anfänglich tägliche Flüge nach London und ab 2007 auch Flüge nach Barcelona/Girona an. Die Gesellschaft bediente 2009 auch Edinburgh und begann 2010 eine Verbindung nach Alicante. Ab 1. Mai 2003 war Ryanair die einzige Gesellschaft, die Linienflugverbindung zum und vom AOC anbot.

---

11 Quelle: Finanzberichte der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Angaben Deutschlands.

12 Quelle: Finanzberichte der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

13 Nach Aussage Deutschlands fanden zwischen dem 17.12.2004 und dem 11.1.2005 keine Ryanair-Flüge statt. 2006 wurde der gesamte Flugbetrieb aufgrund von Bauarbeiten zwei Wochen lang unterbrochen.

14 Die Kommission ist der Auffassung, dass die Fluggäste im Linienflugverkehr im Zeitraum 2003 – 2011 Ryanair-Flügen zuzuordnen sind.

(30) Am 31. März 2011 stellte Ryanair seinen Flugbetrieb auf dem AOC ein. Seither betrieben auch keine anderen Fluggesellschaften planmäßige Flüge ab dem AOC, wie auch auf der Website des AOC bestätigt wird.

2.2. Die zweite Umstellung des Flughafens auf allgemeine Luftfahrt

(31) Den Empfehlungen der Beratungsfirma KE-Consult GbR[15] aus dem Jahr 2010 (im Folgenden „KE-Consult-Studie“) entsprechend begann der Flughafen mit dem Ausbau des allgemeinen Luftfahrgeschäfts, wobei er den Schwerpunkt auf Geschäftsflüge legte und sich die Nähe der wachsenden Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau zunutze machte. Der Flughafen stellte das Billigfluggeschäft ein und wurde zudem zur Schulungsstätte für Flug- und Sicherheitspersonal.

(32) Die wichtigsten Gründe für diese Umstellung sind[16]:

a) Die hohe Abhängigkeit des Flughafens von öffentlichen, vor allem vom Freistaat Thüringen und den Gesellschaftern der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bereitgestellten Zuschüssen. In einem von der Geschäftsleitung der Gesellschaft 2011 erstellten Bericht wird angegeben, dass seit 1992 etwa 21 Mio. EUR in den Flughafen investiert wurden, wobei der Freistaat Thüringen 17 Mio. EUR und die Gesellschafter der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH etwa 4 Mio. EUR beisteuerten. Nichtdestotrotz entstand in den beiden Geschäftsjahren 2009 und 2010 eine Deckungslücke[17] in Höhe von etwa 270 000 EUR. Aufgrund fehlender Gesellschaftereinlagen bestand zu diesem Zeitpunkt Gefahr für die Liquiditätslage des Flughafens. Dadurch war die Zukunft des Unternehmens bedroht.

b) Laut Gesellschaftsvertrag der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sollte das Billigfluggeschäft der wirtschaftlichen Entwicklung der Region dienen. Nichtsdestotrotz war die Kapitalrendite des Flughafens negativ. Die positiven fiskalischen Auswirkungen des AOC auf die Kommunen und die finanzierenden öffentlichen Einrichtungen sind geringer als die an den Flughafen gezahlten Zuschüsse[18].

c) Veränderungen in der Gesellschafterstruktur: die Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) gaben am 31. Dezember 2010 ihre Beteiligung, für die die Stadt Altenburg ein Vorkaufsrecht hatte, auf.

d) Im Jahr 2009 fand im Freistaat Thüringen ein Regierungswechsel statt und die neue Regierung erwies sich hinsichtlich der Bereitstellung weiterer Zuschüsse an den Flughafen als zurückhaltender. Insbesondere lehnte die neue Regierung von ihrer Vorgängerin gefasste Beschlüsse zur Bereitstellung von Marketingzuschüssen an den Flughafen für den Zeitraum 2009 – 2012 ab. Da die öffentlichen Gesellschafter die Zahlung weiterer Marketingzuschüsse an Ryanair verweigerten, wurde in der Wintersaison 2010/2011 nur eine Strecke von und nach London mit finanzieller Unterstützung regionaler Unternehmen betrieben. Die Gesellschafter und

---

15 Studie über den Verkehrslandeplatz Leipzig-Altenburg und das angrenzende Industriegebiet, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, September 2010.

16 Quelle: Lagebericht der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“ vom 9. September 2011.

17 „Deckungslücke“.

18 Dies wird in der KE-Consult-Studie nachgewiesen.

der Vorstand der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH lehnten es anschließend ab, die von Ryanair als Marketingentgelt für den Sommerflugplan 2011 verlangte Summe von 420 000 EUR zuzuschießen. Danach beschloss Ryanair, ihren regionalen Netzknoten nach Magdeburg/Cochstedt zu verlegen und ihre Tätigkeiten am AOC im März 2011 zu beenden.

(33) Die Flughafenleitung fasste einige Optionen für eine Umstellung des Flughafens ins Auge. Die praktikabelste Option bestand im Angebot neuer Routen und Charterflüge für das Jahr 2012 ohne Marketingzuschüsse. Zu diesem Zweck wurden 2011 mit Rheinjet Verhandlungen über Flüge nach Barcelona aufgenommen. Nach der Entscheidung von Ryanair vom 26. Juli 2011, ab Leipzig-Halle zu fliegen, änderte sich die Marktlage für den AOC und der Gedanke an derartige neue Routen wurde verworfen.

(34) Daher beschloss man 2011 Aktivitäten zur Umstellung des Flughafens, nämlich:

a) Entwicklung von Beförderungsdiensten für Geschäftsreisende, die aufgrund geringerer Sicherheitsanforderungen gewinnbringender sein müssten;

b) Ansiedlung von Unternehmen mit Interesse am Luftfahrtgeschäft;

c) Ansiedlung von Neugründungen;

d) Bau von Photovoltaikanlagen (2012 wurde eine Photovoltaikanlage errichtet), Vermietung von Parkplätzen und Einrichtungen, Organisation von Veranstaltungen.

(35) Laut Aussage der Geschäftsleitung müssten diese Maßnahmen aufgrund erheblicher Kostensenkungen mittelfristig die Eigenfinanzierung des Unternehmens ermöglichen, da man bis zu 520 000 EUR jährlich einsparen könne. Letztendlich werde so die Finanzlücke des Flughafens verkleinert. Der Flugplatz würde aufrechterhalten werden und zur regionalen Wirtschaftsentwicklung beitragen.

3. DIE GEPRÜFTEN MASSNAHMEN UND DEREN KONTEXT

3.1. Übersicht über die von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH empfangenen öffentlichen Zuschüsse

(36) Von 1992 bis 2010 wurden etwa 21 Mio. EUR in die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH investiert, wobei der Freistaat Thüringen etwa 17 Mio. EUR und die öffentlichen Gesellschafter der Gesellschaft etwa 4 Mio. EUR beisteuerten[19].

(37) Im Zeitraum von 2000 bis 2011 erhielt die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zwei Arten öffentlicher Zuschüsse, nämlich Einlagen ihrer Gesellschafter und Zuschüsse anderer öffentlicher Organisationen, vor allem des Freistaats Thüringen[20]. Laut der Aussage Deutschlands und ausweislich der Finanzberichte der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finanzierte der Freistaat Thüringen vor

[19] Quelle: Lagebericht der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, „Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH“ vom 9. September 2011.

[20] Der Gesellschaftsvertrag des Flughafenbetreibers begrenzt die jährliche Kapitaleinlage für jeden Gesellschafter auf das Fünffache seines Anteils (§ 24 Absatz 3).

allem Infrastrukturinvestitionen, während die Gesellschafter zur Finanzierung von Betriebsverlusten beitrugen. Tabelle 2 enthält eine Aufstellung der vom Flughafen empfangenen öffentlichen Zuschüsse, die für folgende Hauptziele bereitgestellt wurden:

a) Finanzierung von Investitionen, vor allem Infrastrukturinvestitionen;

b) Finanzierung der betrieblichen Tätigkeit (Verlustdeckung);

c) Finanzierung von Marketingmaßnahmen im Rahmen verschiedener Verträge mit Ryanair;

d) Finanzierung öffentlich-rechtlicher Tätigkeiten.

Tabelle 2[21]: Übersicht über die von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH empfangenen öffentlichen Zuschüsse (*in Tausend EUR*)

Geschäftsjahr	Gesellschaftereinlagen	Andere öffentliche Zuschüsse[22]	Gesamt
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
Gesamt	**9 079**	**7 847**	**16 926**

[21] Quelle: Jahresabschlussberichte der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH auf folgenden Seiten:
Jahr 2000: S. 28 und Anhang 6, Seite 20.
Jahr 2001: S. 28 und Anhang 6, Seite 23.
Jahr 2002: S. 28 und Anhang 6, Seite 21.
Jahr 2003: S. 7 und Anhang 6, Seite 21.
Jahr 2004: Anhang 3, Seite 5 und Anhang 6, Seite 19.
Jahr 2005: Anhang VI, Blatt 13 und Anhang III, Blatt 19.
Jahr 2006: Anhang VI, Blatt 12 und Anhang III, Blatt 15–16.
Jahr 2007: Anhang VI, Blatt 13 und Anhang III, Blatt 15–16.
Jahr 2008: Anhang VI, Blatt 12 und Anhang III, Blatt 15–16.
Jahr 2009: Anhang VI, Seite 15 und Anhang III, Seite 14.
Jahr 2010: Anhang VI, Seite 15 und Anhang III, Seite 14.
Jahr 2011: Anhang VI, Seite 13 und Anhang III, Seite 14.

[22] Diese Zuschüsse wurden überwiegend vom Freistaat Thüringen bereitgestellt, obgleich auch andere öffentliche Einrichtungen Zuschüsse gewährt haben könnten.

3.2. Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in den Jahren 2000 – 2011

(38) Deutschland erklärte, dass die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH von 2000 bis 2011 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von insgesamt 6 474 035 EUR vornahm. Diese werden in Tabelle 3 im Einzelnen aufgeschlüsselt. Zu diesen Investitionen zählen die Verlängerung der Start- und Landebahn 2003/2004 in Höhe eines Gesamtbetrags von 687 882 EUR und der Bau eines neuen Terminals im Jahr 2009 für 1 003 571 EUR (der Terminal wurde erst 2010 eröffnet[23]).

Tabelle 3[24]: Übersicht über die Infrastrukturinvestitionen am AOC von 2000 bis 2011 und deren Finanzierung (in EUR)

Jahr	Infrastrukturmaßnahme	Öffentliche Zuschüsse	Eigenmittel[25]	Gesamtbetrag der Investition
2000	Wetter - Anschaffung Zentralrechner, Zusatzausrüstung etc.	13 914	9 276	23 190
	Technische Abnahme Peilanlage RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Wasserversorgung (Anschluss, Umbau) (2)	10 205	6 803	17 008
2001	Sanierung der Start- und Landebahn und Teilen des Rollfeldes	72 652	8 072	80 724
	Anschaffung eines Air Starters	34 495	42 949	77 443
2002	Einfriedung Flugplatzgelände (Restleistung)	26 144	17 429	43 573
	Planungskosten - PIg. Verlegung Bahnende 22 u. Schwelle 22	46 183	5 131	51 314
2003	Verlegung des Bahnendes 22, Sanierungsmaßnahmen an der Start- und Landebahn (1. Auszahlung 2003, 2. Auszahlung 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Verlegung des Bahnendes 22, Sanierungsmaßnahmen an der Start- und Landebahn (2. Auszahlung 2004)	185 450		
2006	Flugplatzleuchtfeuer, Anschaffung einer Software, Anschaffung von 5 Funkalarmempfängern, Einbau Rettungstor, Anbau Terminal, Kauf von 27 Biometrietranspondern, Kabelerweiterung Wetterstation	28 787	12 337	41 124
	Anschaffung eines Feuerlöschfahrzeuges (1. Teilbetrag 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Anschaffung eines Feuerlöschfahrzeuges (2. Teilbetrag 2007)	387 052	165 879	552 931
	Anschaffung eines Kehrblasgerätes	230 040	153 360	383 400
2008	Sicherheitsüberwachungsnetz	11 430	4 899	16 329
	Mäher	5 514	3 676	9 190
	Erwerb von Grundstücken	56 144	24 062	80 206
	Sanierung Start- und Landebahn - Sicherheitsausbau	1 816 538	778 516	2 595 054[26]

[23] www.nachrichten.lvz-online.de: „Aus für Linienflüge ab Altenburg – Ryanair zieht sich komplett zurück".

[24] Quelle: Deutschland.

[25] Eigenmittel der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

[26] Dieser Betrag wird derzeit geprüft und vor dem zuständigen innerstaatlichen Verwaltungsgericht angefochten; hier können sich folglich Änderungen ergeben.

2009	Terminalumbau/Terminalneubau Markierungsarbeiten auf dem Vorfeld Start- und Landebahnreparatur vor Schwelle 04	702 500 4 429 336 853	50 672 1 898 0	753 172[27] 6 327 336 853
2010	Terminalumbau/Terminalneubau Markierungsarbeiten auf dem Vorfeld Start- und Landebahnreparatur vor Schwelle 04	0 0 0	250 399 0 144 366	250 399[28] 0 144 366
2012	Griptester (Flugsicherheit)	28 770	12 330	41 100
INSGESAMT		**4 508 766**	**1 965 269**	**6 474 034**

(39) Wie in Abschnitt 3.4.2 noch im Einzelnen beschrieben wird, gehörten die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Bereitstellung von Dienstleistungsflächen für Mietwagenfirmen zu den Pflichten des AOC im Rahmen des Dienstleistungsvertrags mit Ryanair. Aus den Finanzberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH für die maßgeblichen Jahre geht hervor, dass die Start- und Landebahn verlängert wurde[29].

(40) Auf seiner Sitzung am 23. Juni 2000 erörterte der Vorstand der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafens ein nicht nach Einzelheiten aufgeschlüsseltes zehnjähriges Investitionsprogramm, das eine Gesamtinvestitionssumme von etwa 20 Mio. EUR darstellte.

3.3. Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011

(41) Im Zeitraum 2000 – 2011 erwirtschaftete die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die in Tabelle 4 aufgeführten Jahresverluste aus dem Betrieb des AOC.

[27] Betrag vorbehaltlich Änderungen – siehe Fußnote 26.

[28] Betrag vorbehaltlich Änderungen – siehe Fußnote 26.

[29] Insbesondere wird im Finanzbericht für 2004 erklärt, dass die Start- und Landestrecken auf dem Rollfeld verlängert wurden und den Betrieb des Flugzeugs B 737-800-erlauben. Laut Vertrag zwischen AOC und Ryanair setzte Ryanair auf dem AOC B 737-300-Maschinen oder andere B 737-Varianten ein.

Tabelle 4[30]: Übersicht über die jährlichen Verluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und deren Finanzierung *(in Tausend EUR)*

Geschäftsjahr	Betriebsergebnis ohne öffentliche Zuschüsse und Kosten öffentlicher Aufgaben[31]	Investitionen[32]	Abschreibung	Nettofinanzergebnis[33]	Nettoergebnis
2000	-244	204	1 509	-19	+34
2001	-591	77	1 469	-24	-31
2002	-214	61	1 393	0	+51
2003	-1 161	509	620	+2	-64
2004	-1 192	428	612	-1	0
2005	-671	92	445	-12	-272
2006	-496	2 613	531	-26	-253
2007	-719	1 071	533	-1	-301
2008	-511	664	645	-2	-460
2009	-906	2 354	821	+7	-562
2010	-1 150	1 296	965	-2	-567
2011	-424	8	907	-13	-437

(42) Deutschland übermittelte die in Tabelle 5 aufgeführten Daten zu den für die Deckung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH[34] bestimmten jährlichen Einlagen der Gesellschafter. Diese Kapitaleinlagen belaufen sich auf insgesamt 8,9 Mio. EUR.

30 Quelle: Deutschland und Jahresabschlussberichte der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

31 Ausweislich der Daten aus den Jahresabschlussberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wird das Betriebsergebnis als Einnahmen aus den betrieblichen Tätigkeiten – von denen die Summe der in Tabelle 2 aufgeführten öffentlichen Zuschüsse abgezogen wurde – sowie abzüglich direkter betrieblicher Aufwendungen (Personal + Material + sonstige Aufwendungen) berechnet.

32 Die in Tabelle 4 genannten Investitionsbeträge stammen aus den Jahresabschlussberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und weichen von den Investitionsbeträgen ab, die von den deutschen Behörden in Tabelle 3 übermittelt wurden.

33 Das Nettofinanzergebnis ergibt sich aus der Differenz zwischen den Finanzerträgen und den Finanzaufwendungen. Nach Aussage Deutschlands hatte die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in dem betreffenden Zeitraum keine Bankdarlehen; die Finanzaufwendungen hingen zumeist mit Zinsen zusammen, die auf in der Vergangenheit empfangene aber noch nicht verwendete Zuschüsse gezahlt wurden.

34 Die von Deutschland übermittelten, in Tabelle 5 aufgeführten Daten unterscheiden sich von den in den Jahresabschlussberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH übermittelten Daten, die in Tabelle 2 erscheinen.

Tabelle 5: Gesellschaftereinlagen für Betriebszwecke *(in EUR)*

2000	200 000 – 300 000 […]*[35]
2001	200 000 – 300 000 […]*
2002	200 000 – 300 000 […]*
2003	300 000 – 400 000 […]*
2004	475 000 – 575 000 […]*
2005	700 000 – 800 000 […]*
2006	925 000 – 1 025 000 […]*
2007	1 250 000 – 1 350 000 […]*
2008	1 125 000 – 1 225 000 […]*
2009	1 125 000 – 1 225 000 […]*
2010	1 325 000 – 1 425 000 […]*
2011	425 000 – 525 000 […]*
Gesamt	**8 897 000**

(43) Seit Beginn des hier betroffenen Zeitraums geht aus den Finanzberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH hervor, dass die finanzielle Lage des Flughafens sehr stark von Gesellschaftereinlagen abhängt. Im Finanzbericht 2002 wird erklärt, dass die Existenz des Unternehmens ohne die finanziellen Beiträge der Gesellschafter gefährdet sei und weitere Gesellschaftereinlagen benötigt würden. Auch mehrere andere Finanzberichte (für die Jahre 2003 und 2004) enthalten die Aussage, dass das Unternehmen nur aufgrund der Kapitaleinlagen der Gesellschafter überleben könne[36]. Der Jahresausblick im Finanzbericht für das Jahr 2003 prognostiziert bereits, dass in nächsten Finanzzeitraum Kapitaleinlagen der Gesellschafter erforderlich sein werden. Im Jahr 2006 konnte ausweislich des Geschäftsberichts 2006 eine drohende Insolvenz nur durch Gesellschaftereinlagen abgewendet werden.

(44) Deutschland erklärt, dass sich die Kosten öffentlicher Aufgaben auf Personalkosten für die Flugsicherung, Zaunkontrolle, Verwaltung, das Check-in, die Schulung und die Piloten bezogen und sowohl durch eigenes Kapital der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH als auch durch den Freistaat Thüringen finanziert wurden. Dies wird in den Tabellen 6 und 7 dargestellt.

[35] […]* Unterliegt dem Berufsgeheimnis.

[36] Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, S. 4.

Tabelle 6: Finanzierung der Kosten öffentlicher Aufgaben bei der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH[37] *(in EUR)*

Jahr	Kosten öffentlicher Aufgaben insgesamt	Eigenkapital	Finanzierung durch den Freistaat Thüringen
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
INSGESAMT	**6 497 257**	**4 086 615**	**2 410 642**

Tabelle 7[38]: Aufschlüsselung der Finanzierung durch den Freistaat Thüringen nach Art der Kosten öffentlicher Aufgaben *(in EUR)*

Jahr	Flugsicherung	Flughafenkontrolldienste	Finanzierung durch den Freistaat Thüringen insgesamt
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
INSGESAMT	**1 640 642**	**770 000**	**2 410 642**

[37] Quelle: Deutschland. Deutschland erwähnt, dass die Kosten öffentlicher Aufgaben die in Tabelle 6 genannten Beträge übersteigen, übermittelt aber keine weiteren Angaben zum genauen Betrag.

[38] Quelle: Deutschland.

3.4. Flughafengebühren und Zahlungen an Ryanair im Rahmen der Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing

3.4.1. Die Flughafengebührenordnung am AOC

(45) In Tabelle 8 werden die wichtigsten Bestimmungen der Standard-Flughafengebührenordnungen zusammengefasst, die im Zeitraum 2002 – 2010 am AOC angewendet wurden[39].

Tabelle 8: Zwischen 2002 und 2010 am AOC geltende Flughafengebührenordnung[40]

Preise ohne MwSt	Landegebühren für Luftfahrzeuge mit mehr als 6 001 kg / pro 1 000 kg	Fluggastgebühren / pro Fluggast
Flughafengebührenordnung ab 1.1.2002	7,78 EUR	2,67 EUR
Flughafengebührenordnung ab 18.9.2006	7,45 EUR	3,00 EUR

(46) Im Januar 2011 wurde eine neue Flughafengebührenordnung mit den in den Tabellen 9 und 10 aufgeführten, wesentlichen Bestimmungen festgelegt.

Tabelle 9: Seit 2011 für Luftfahrzeuge geltende Flughafengebührenordnung[41]

Flughafengebührenordnung ab Jan. 2011 (Preise ohne MwSt)	Bis 30 Min. Aufenthaltszeit am Boden	Über 30 Min. Aufenthaltszeit am Boden
Für Passagierflüge mit geplanten Rotationen[42]	0 EUR	7,45 EUR
Für Passagierflüge ohne geplante Rotationen (Linienflugbetrieb) und für Frachtflüge	7,45 EUR	

[39] Die Preise in den Tabellen 8 und 9 gelten für Luftfahrzeuge, die in einem besonderen, als „Bonusliste“ bezeichneten Verzeichnis erfasst sind. In dieser Liste werden verschiedene Luftfahrzeugtypen nach technischen Merkmalen in Bezug auf umweltverschmutzende Emissionen aufgeführt. Luftfahrzeuge mit der besten Umweltleistung werden in die Liste aufgenommen und neue Luftfahrzeuge erscheinen dort automatisch.

[40] Quelle: Deutschland.

[41] Quelle: Deutschland.

[42] Der für geplante Rotationen verwendete deutsche Begriff ist „Linienflugbetrieb“.

Tabelle 10: Seit 2011 für Fluggäste geltende Flughafengebührenordnung[43]

Flughafengebührenordnung ab Jan. 2011 (Preise ohne MwSt)	Fluggastzahl unter 50 000	Fluggastzahl zwischen 50 000 und 100 000
Gebühr pro Fluggast	6,00 EUR	4,20 EUR

3.4.2. Der Ryanair-Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003

(47) Am 3. März 2003 schlossen die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (im Vertrag als „AOC" bezeichnet) und Ryanair („Ryanair Limited")einen Zehnjahresvertrag über Flughafendienstleistungen ab. Der Vertrag trat bei Beginn des täglichen Linienflugbetriebs nach London-Stansted in Kraft, der am 1. Mai 2003 beginnen sollte.

(48) Laut dieses Vertrages leistet Ryanair dem AOC folgende Zahlungen:

a) eine Gebühr für die Erbringung der Passagierflugdienstleistungen nach der am Tag der Dienstleistung geltenden AOC-Gebührenordnung;

b) einen Betrag in Höhe der Fluggast-Sicherheitsgebühren und staatlichen Gebühren („deutsche Steuer") in Höhe des zum Zeitpunkt des betreffenden Fluges geltenden Satzes; Die anfängliche Gebühr beträgt „vier Euro und einundfünfzig Cent (4,08 EUR)"[44]. In dem Vertrag wird auch die Absicht beider Parteien festgelegt, sich um eine Senkung der deutschen Steuer zu bemühen, wenn das Fluggastaufkommen des Flughafens wächst. Ryanair hat in jedem Fall die anfängliche Gebühr als Mindestgebühr einzuziehen.

(49) Deutschland erklärt, dass Ryanair die Gebühren für die Erbringung der Dienstleistungen gemäß der zu der betreffenden Zeit geltenden Standardgebührenordnung des AOC zahlte. Dies entsprach einer festen Landegebühr von […]* pro Flugzeug und einer Fluggastgebühr von […]* pro Fluggast (ohne MwSt)[45] (im Juni 2009 gezahlte Gebühren).

(50) In dem genannten Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003 wird festgelegt, dass der AOC im Gegenzug folgende Verpflichtungen eingeht:

a) Bereitstellung einer bestimmte technische Merkmale erfüllenden Start- und Landebahn bis zum 31. Dezember 2003, die bis zum 31. Mai 2004 zu vervollständigen und zu verlängern ist;

b) Erbringung von Terminal- und Infrastrukturdiensten ([…]*) sowie Dienstleistungen im Zusammenhang mit Verkauf, Marketing und PR (in Anlage A zum Vertrag über Flughafendienstleistungen);

43 Quelle: Deutschland.

44 Die Kommission weist auf den Unterschied zwischen der in Worten und in Ziffern ausgedrückten Zahl hin.

45 Deutschland legte die von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH an Ryanair übermittelte Rechnung für Juni 2009 vor. Trotz weiterer Ersuchen der Kommission übermittelte Deutschland keine weiteren Angaben zu den genauen Gebühren, die von Ryanair während des gesamten Zeitraums 2003 – 2011 pro Fluggast und pro Flugzeug entrichtet wurden.

c) Erbringung von Abfertigungs- und damit zusammenhängenden Dienstleistungen (in Anlage B zum Vertrag über Flughafendienstleistungen aufgeführte Dienstleistungen);

d) Sicherstellung von Busverbindungen zu ortsüblichen Fahrpreisen zwischen dem AOC und Leipzig-Hauptbahnhof sowie zwischen dem AOC und Dresden-Hauptbahnhof;

e) Betrieb eines Buchungssystems (diese Dienstleistung wird im Anhang von Anlage B zum Vertrag über Flughafendienstleistungen festgelegt).

(51) Zusätzlich zu der Verpflichtung der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zur Bereitstellung der Start- und Landebahn sieht Anlage A zum Vertrag mehrere weitere, vom AOC zu erbringende Dienstleistungen vor:

a) Terminal- und Infrastrukturdienste: […]*, Befriedigung des sonstigen „*sachdienlichen Bedarfs von Ryanair auf ‚Ad-hoc-Basis' um sicherzustellen, dass Ryanair seinen planmäßigen Turn-around von 25 Minuten einhalten kann*",

b) Dienstleistungen im Zusammenhang mit Verkauf, Marketing und PR: […]*.

(52) Die von Ryanair entrichteten Entgelte, auf die in Erwägungsgrund (48) Bezug genommen wird, umfassen mehrere Dienstleistungen, die in Anlage B zum Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003 mit dem Titel „Vom Bodenabfertigungsdienstleister zu erbringende Abfertigungs- und damit zusammenhängende Dienstleistungen" aufgeführt sind, wie z. B.[46]: Ver- und Entladen von Fluggepäck (kein Frachtgut); […]* Toilettenbenutzung und Wasserversorgung auf Anfrage; […]* Anlieferung und Anwendung von Enteisungsmitteln auf Verlangen von Ryanair, wobei die Enteisungsflüssigkeiten mit […]* pro Liter berechnet werden, Fluggast-Einchecken, An- und Von-Bord-Gehen und Kontrolle der Reisedokumente.

(53) Laut Anhang von Anlage B zum Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003 mit dem Titel „Buchungssystem" muss der Abfertigungsdienstleister einen Serviceschalter für Fluggäste einrichten und betreiben, das Buchungspersonal auf angemessenem Ausbildungsstand halten, für die Computerhardware sowie 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 […]*.

3.4.3. Die Verträge über Marketingdienstleistungen

(54) Die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH schloss insgesamt drei Marketingverträge, den ersten mit Ryanair, die beiden folgenden mit Airport Marketing Services Limited (AMS) und außerdem eine Zusatzvereinbarung zum letzten Vertrag vom 25. Januar 2010.

[46] Dies ist lediglich eine Aufzählung bestimmter Leistungen. Anlage B enthält die vollständige Aufstellung der Dienste.

Tabelle 11: Marketingverträge zwischen Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair / AMS

Vertrag	Laufzeit	Gegenstand	Vom AOC an Ryanair zu zahlende Gebühren
Vertrag vom 7.4.2003 zwischen AOC und Ryanair	15.4.2003 – 30.4.2013	englischsprachige Werbung für den Internetauftritt sowie Verkaufsförderung und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Marketing des Flugtourismus in das Gebiet Altenburg	- Eine Erfolgsgebühr auf Basis der Anzahl abfliegender Fluggäste, die von den von Ryanair entrichteten Gebühren für Flughafendienstleistungen abzuziehen sind - Eine Erfolgsgebühr auf Basis eines bestimmten Prozentsatzes eventueller Gebührenerhöhungen am Flughafen
Vertrag vom 28.8.2008 zwischen AOC und AMS	28.8.2008 – 27.8.2010	Marketingdienstleistungen unter Nutzung der Website *ryanair.com* als vorrangigem Instrument: 150 Worte umfassender Absatz (bzw. mehrere Absätze) im Abschnitt „Top Five Things to Do“ („Die 5 wichtigsten Dinge, die zu tun sind“) der Flugziele-Seite des AOC.	[…]* EUR im Jahr 2008 […]* EUR im Jahr 2009[47] (beide Beträge ohne MwSt)
Vertrag vom 25.1.2010 zwischen AOC und AMS	25.1.2010 bis zum Ende eines Jahres nach dem Datum der Einführung des ersten Dienstes	Für ein Jahr zur erbringendes Paket von Marketingdienstleistungen	[…]* EUR pro Jahr[48] (ohne MwSt)
Zusatzvereinbarung vom 21.9.2010 zwischen AOC und AMS	21.9.2010 – 31.3.2011	Ergänzungsvereinbarung zum ursprünglichen Vertrag vom 25.1.2010	[…]* EUR für die Wintersaison 2010

3.4.3.1. Der Marketingvertrag vom 7. April 2003

(55) Nach dem ersten Marketingvertrag zwischen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als „AOC“ bezeichnet) und Ryanair vom 7. April 2003, der am 15. April 2003 für zehn Jahre in Kraft trat, hat Ryanair Marketinganstrengungen zur Förderung des Gebiets Altenburg zu unternehmen.

47 Der Vertrag bezieht sich auf die derzeitige Preisliste der AMS.
48 Der Vertrag bezieht sich auf die derzeitige Preisliste der AMS.

Nach dem Vertrag hat Ryanair mit Ausnahme der AOC-Website das letzte Wort bei allen Entscheidungen über Förder- und Werbemaßnahmen.

(56) Als Entgelt für die von Ryanair übernommenen Aufgaben hat die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH folgende Gebühren zu zahlen:

a) Eine „Erfolgsgebühr“ pro abfliegendem Fluggast, deren Ergebnis ein von Ryanair pro Fluggast hinsichtlich der Landung, örtlichen Flugsicherung, Beleuchtung, Parkposition (ohne Nachtparkposition), Vorfeld- und Fluggastabfertigung, Infrastruktur und Flughafen-/Fluggastgebühr zu zahlendes Nettoentgelt für die Flughafendienstleistungen ist. Der AOC berechnet die Nettogebühr pro Fluggast anhand der Beladepläne für Fluggäste (Loadsheets) und legte Ryanair die Berechnung jeweils zum Ende der Woche vor. Ryanair berechnet die Erfolgsgebühr und legt dem AOC die Berechnung innerhalb einer 30-tägigen Frist nach Monatsende vor. Die Berechnung basiert jeweils auf den Dienstleistungen des vorhergehenden Kalendermonats. Ryanair kann seine Erfolgsgebühr von den Monatsrechnungen des AOC für die Landegebühren abziehen.

Tabelle 12: Von Ryanair dem AOC zu entrichtendes Nettoentgelt pro Fluggast *(in EUR)*

Anzahl der Rotationen der Dienste	Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Entgelte (bis auf die Sicherheitsgebühr) einschließt Jahr 1-5	Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Entgelte (bis auf die Sicherheitsgebühr) einschließt Jahr 6-10
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*
[…]*	[…]*	[…]*

b) eine „Erfolgsgebühr“ auf Basis eines bestimmten Prozentsatzes eventueller Gebührenerhöhungen am Flughafen

i) 100 % jeder Erhöhung der vom Staat erhobenen Sicherheitsgebühr bis zu einem Höchstsatz von 10 % des bestehenden, veröffentlichten Satzes innerhalb eines Fünfjahreszeitraums;

ii) 100 % jeder Erhöhung bestehender veröffentlichter Gebühren oder zusätzlicher Gebühren, Abgaben oder Steuern, die in den veröffentlichten Flughafenentgelten eingeführt werden, bis zu einem Höchstsatz von 10 % der bestehenden veröffentlichten, von Ryanair entrichteten Gesamtgebühr innerhalb eines Fünfjahreszeitraums.

3.4.3.2. Der Marketingvertrag vom 28. August 2008

(57) Am 28. August 2008 wurde zwischen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als „AOC“ bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited

ein zweiter Vertrag über Marketingdienstleistungen geschlossen. Laut dieses Vertrags beabsichtigt der AOC, aktiv Werbemaßnahmen für die Einrichtungen der Stadt und der Region zu betreiben und den Anteil ankommender Fluggäste auf den Flügen von Ryanair zu steigern und somit seine Einnahmen aus nicht luftfahrtgebundenen Tätigkeiten zu maximieren. Der Vertrag ist mit der Zusage von Ryanair verknüpft, im Sommer täglich und im Winter viermal wöchentlich eine Strecke vom AOC nach London-Stansted sowie nur im Sommer dreimal wöchentlich eine Strecke nach Girona zu betreiben.

(58) Der Vertrag hat eine Erstlaufzeit von zwei Jahren. Der AOC zahlt für das erste Jahr […]* EUR und für das zweite Jahr […]* EUR. Als Gegenleistung erhält der AOC […]*. Der Vertrag enthält keine Angaben zu Dauer, Platzierung oder anderen Einzelheiten des Links.

(59) Die Flugplatz-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 Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch das Recht, sich Websites auszusuchen, die über einen Link 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 Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH hat zudem zu überwachen, dass die Dienstleistungen nach diesem Vertrag erbracht wurden.

3.4.3.3. Der Marketingvertrag vom 25. Januar 2010

(60) Am 25. Januar 2010 wurde zwischen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als „AOC“ bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited ein dritter Vertrag über Marketingdienstleistungen geschlossen. Nach diesem Vertrag bietet AMS zu dem Zweck tourismusbezogene Marketingdienstleistungen auf der Ryanair-Website an, dass der AOC Werbung für seine Geschäftspotenziale und touristischen Attraktionen machen kann. Für den Vertrag gilt die Verpflichtungszusage von Ryanair, ab Sommer 2010 und ausschließlich in der IATA-Sommersaison[49] Flugverbindungen vom AOC nach London Stansted (siebenmal pro Woche), Girona (dreimal pro Woche) und Alicante (zweimal pro Woche) anzubieten.

(61) Der Vertrag hat eine Erstlaufzeit von einem Jahr. Der AOC bezahlt […]* EUR für ein Jahr und erhält als Gegenleistung folgendes Paket von Marketingdienstleistungen: […]*. Die Rechte und Pflichten des AOC hinsichtlich der bevorzugten Zeitfenster, der Beschaffenheit der Websites und des „letzten Worts“ von Ryanair sind mit denen des vorhergehenden Vertrags identisch.

3.4.3.4. Die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010

[49] Die IATA-Sommersaison beginnt am 28. März 2010 und endete am 30. Oktober 2010.

(62) Die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 wurde zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (in der Vereinbarung als „AOC“ bezeichnet) und der Airport- Marketing-Services geschlossen. Die Vereinbarung ergänzt den ursprünglichen Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 25. Januar 2010, da der AOC weitere Werbedienstleistungen[50] nur für die Wintersaison 2010 in Höhe von […]* EUR einkaufen wollte. Die Zusatzvereinbarung läuft am 31. März 2011 aus.

(63) Die von der AMS laut Zusatzvereinbarung zu erbringenden Werbedienstleistungen bestehen „*in der Stellung eines Links zu einer von der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH bestimmten Website, der in der Laufzeit der Zusatzvereinbarung 12 Tage lang auf der britischen Homepage ryanair.com erscheinen soll*“.

(64) Laut der Aussage Deutschlands wurden die Zahlungen im Rahmen dieser Zusatzvereinbarung von Privatunternehmen geleistet, nachdem diese einer Aufrechterhaltung des Betriebs von Ryanair am AOC zugestimmt hatten.

4. Gründe für die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens und erste Würdigung durch die Kommission

(65) In ihrem Eröffnungsbeschluss erhob die Kommission folgende Fragen bezüglich der zur würdigenden Maßnahmen:

> *a) Maßnahme 1: Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in den Jahren 2000 – 2011:* Ob die im Zeitraum 2000 – 2011 für die Infrastruktur des Flughafens geleisteten Zahlungen in Höhe von insgesamt 6 474 034 EUR – einschließlich der Verlängerung der Start- und Landebahn gemäß dem am 3. März 2003 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag – staatliche Beihilfe darstellt und wenn ja, ob diese staatliche Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
>
> *b) Maßnahme 2: Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011:* Ob die öffentlichen Gesellschafter bei der Gewährung der jährlichen Betriebsbeihilfen in Höhe von insgesamt 9,079 Mio. EUR an die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH im Zeitraum 2000 – 2011 im Einklang mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vorgingen und, falls dies nicht zutrifft, ob diese staatliche Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
>
> *c) Maßnahme 3: Flughafengebühren und Zahlungen an Ryanair im Rahmen der Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing*: Ob die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, indem sie durch den Mechanismus der von ihr an Ryanair bzw. AMS für den Zeitraum vom 1. Mai 2003 bis zum 31. März 2011 zu entrichtenden Marketinggebühren eine Minderung der Einnahmen aus Flughafendienstleistungen akzeptierte, als

[50] In Abschnitt 3.2 des Vertrags vom 25. Januar 2010 erhält AMS die Möglichkeit, nach Vereinbarung der Vertragsparteien zusätzliche Marketingdienstleistungen zu erbringen.

marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber handelte und ob, falls diese Minderungen staatliche Beihilfe darstellen, diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Durch den Erhalt ermäßigter Flughafenentgelte gingen dem öffentlichen Betreiber des Flughafens, der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, Einnahmen verloren. Die Marketingzahlungen an Ryanair und AMS erfolgten durch den öffentlichen Betreiber. Hiervon ausgenommen ist der letzte Marketingvertrag, nämlich die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010, für die Privatunternehmen die Zahlungen übernahmen. Diesbezüglich wird die Kommission diesen letzten, am 21. September 2010 mit AMS geschlossenen Marketingvertrag von der Prüfung ausnehmen, weil dessen Finanzierung durch private regionale Unternehmen gewährt wurde, die der Aufrechterhaltung der Tätigkeit von Ryanair am Flughafen zugestimmt hatten.

5. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

5.1. Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in den Jahren 2000 – 2011 (Maßnahme 1)

(66) Deutschland erklärt, die sich die öffentlichen Zuschüsse zu den Infrastrukturinvestitionen am Flughafen unmittelbar aus der Logik ergäben, die der Umstellung des Flughafens zugrunde lag. Dessen Umwandlung von einem Militärflugplatz in einen zivilen Flughafen sei aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen Ostthüringen und Westsachsen gerechtfertigt gewesen[51]. In Absatz 2 Ziffer 1 des Gesellschaftsvertrags der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wird in der Tat als Zweck der Gesellschaft festgelegt, die geschäftlich relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Regionen Ostthüringen und Westsachsen wirtschaftlich zu stärken. In einem von der Geschäftsleitung der Gesellschaft erstellten Bericht[52] werden die bei ausländischen, im Flughafen umsteigenden Fluggästen erzielten jährlichen Einnahmen für die gesamte Region Mitteldeutschland mit 10,7 Mio. EUR angesetzt.

(67) Laut Aussage Deutschlands ist die Bereitstellung von Infrastruktur Bestandteil der Befugnisse des Staates im Rahmen seiner Zuständigkeit für Raumplanung, Regionalentwicklung und regionale Beförderungspolitik. Diese Arten von Infrastrukturinvestitionen stützen sich daher nicht nur auf ausschließlich wirtschaftliche Gründe zugunsten eines Unternehmens, sondern sind auch Bestandteil der Aufgabe des Staates, dem allgemeinen Interesse zu dienen.

(68) Deutschland fügt hinzu, dass der Freistaat nur berechtigt[53] sei, bestimmte Tätigkeiten, die in seinem unmittelbaren Interesse liegen und ohne öffentliche Subventionen nicht durchführbar wären, zu finanzieren. Überkompensationen

[51] Deutschland gibt an, dass in die Entwicklung des Industriegebiets, in dem derzeit etwa 250 Menschen auf etwa 58 ha beschäftigt sind, über 16,5 Mio. EUR investiert worden seien.

[52] Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9. September 2011.

[53] § 23 der Thüringer Landeshaushaltsordnung.

werden durch eine *Ex-post*-Kontrolle der korrekten Verwendung der bereitgestellten Mittel vermieden[54].

(69) Laut Aussage Deutschlands ist bekannt, dass insbesondere Regionalflughäfen häufig ihre Kosten und Investitionen nicht aus den Flughafenentgelten decken können, so dass eine öffentliche Kofinanzierung erforderlich sein kann. Deutschland trägt hier insbesondere das Argument vor, dass die Infrastrukturinvestitionen von öffentlichen Behörden zu finanzieren waren, damit die gesetzlichen Anforderungen an Sicherheit und Gefahrenabwehr erfüllt werden konnten. Als Regionalflughafen sei der AOC nicht in der Lage, durch Flughafenentgelte genügend Einnahmen zu erwirtschaften, um sämtliche Infrastrukturinvestitionen finanzieren zu können. Auch hätte das Unternehmen ohne öffentliche Subventionen seine gesetzlichen Verpflichtungen, einschließlich der Sicherheitsanforderungen an das Luftverkehrsgeschäft, nicht erfüllen können.

(70) Deutschland weist darauf hin, dass die Umbauarbeiten am Terminal im Jahr 2009 aufgrund von Sicherheitsanforderungen erfolgt seien, um die Vorschrift der getrennten Abfertigung von Fluggästen aus Schengen- und Nicht-Schengen-Staaten einhalten zu können. Nach Aussage Deutschlands habe man Alternativen zu diesem Umbau in Betracht gezogen. Angesichts der höheren Fluggastzahl und des hohen Kostenaufwands für diese alternativen Optionen habe man aber die langfristige Lösung eines Umbaus des Terminals verfolgt.

(71) Deutschland erklärt, dass der gesamte, während des Zeitraums 2000 – 2011 in die Infrastruktur investierte Betrag in Höhe von 6 474 034 EUR[55] ausschließlich mit nicht ökonomischen Tätigkeiten zusammenhing. Laut Aussage Deutschlands stellen diese Infrastrukturinvestitionen keine staatliche Beihilfe dar und unterliegen nicht den Vorschriften für staatliche Beihilfe nach Artikel 107 AEUV. Deutschland erläutert weiter, dass sich diese Investitionen für die Zwecke nicht ökonomischer Tätigkeiten in Sicherheitsinvestitionen und in Investitionen zur Gefahrenabwehr für die Öffentlichkeit und die Luftfahrt unterteilen ließen. Deutschland führt im Einzelnen aus, dass Gefahrenabwehr und Polizeifunktionen, Brandschutz, öffentliche Sicherheit und Betriebssicherheit, Wetterdienst und Flugsicherung dem hoheitlichen Aufgabenbereich zuzuordnen seien. Deutschland erläutert darüber hinaus, dass ein erheblicher Betrag der empfangenen Mittel zur Gewährleistung der Sicherheit der Infrastruktur und ihrer Sanierung gedient habe, nicht zum Bau neuer Infrastruktur.

(72) Deutschland erklärt ferner, dass 30 % des Investitionsbetrags von insgesamt 6 474 034 EUR aus dem Eigenkapital der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH finanziert worden seien, während der restliche Betrag vom Freistaat Thüringen gestammt habe. Deutschland weist darauf hin, dass die Mittel für diese Infrastrukturinvestitionen als nicht rückzahlbare Finanzhilfen, nicht mittels Darlehen, bereitgestellt wurden. Die Bedingungen für diese Finanzhilfen

[54] Diesbezüglich übermittelte Deutschland ein Beispiel für eine Subvention, die 2009 beschlossen und ausgezahlt wurde und 2012 Gegenstand einer *Ex-post*-Kontrolle und teilweisen Rückerstattung war.

[55] Siehe Tabelle 3.

ergeben sich aus den in der *Thüringer Landeshaushaltsordnung*[56] aufgeführten Anforderungen.

(73) Deutschland erklärt ferner, dass auch in anderen Ländern Umstellungsprojekte zur Förderung der regionalen wirtschaftlichen Entwicklung im Einklang mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV vollständig durch öffentliche Mittel finanziert worden seien. Deutschland bezieht sich hier auch auf einen früheren Kommissionsbeschluss[57] in dem erklärt wird, dass der Bau oder Ausbau von Regionalflughäfen in strukturschwachen Gebieten mit dem Vertrag über die Europäische Union vereinbar sei.

Speziell auf Ryanair ausgelegte Infrastruktur

(74) Hinsichtlich der von Ryanair in ihrem Dienstleistungsvertrag geforderten Investitionen (eine Start- und Landebahn, die bestimmte technische Merkmale erfüllt, bis zum 31. Dezember 2003 bereitzustellen und bis zum 31. Mai 2004 zu vervollständigen und zu verlängern ist[58]) gibt Deutschland an, dass diese spezielle Verlängerung nicht vollständig durchgeführt worden sei und dass sie auch nicht als vertragliche Pflicht betrachtet worden sei, sondern als für jede Fluggesellschaft zutreffende Voraussetzung für die Landung auf dem AOC. Deutschland führt im Einzelnen aus, dass die Länge der Start- und Landebahn am AOC im Laufe der Jahre von 2 185 m (7.7.2003) auf anschließend 2 235 m (9.9.2004) und schließlich auf 2 435 m (9.12.2008) angepasst worden sei. Die Start- und Landebahn stehe jedoch allen Nutzern offen. Laut der Aussage Deutschlands ändert die Tatsache, dass diese Start- und Landebahn nur von Ryanair benutzt wurde, nichts an dieser Wertung.

(75) Deutschland weist auch das vom Beschwerdeführer vorgetragene Argument zurück, dass die Start- und Landebahn speziell für die Boeings 737-800 (107 Flugzeuge im Jahr 2007) von Ryanair verlängert worden sei, da dieses Flugzeug auch bei anderen Fluggesellschaften, beispielsweise der Deutschen Lufthansa (132 Flugzeuge im Jahr 2007), in großem Umfang eingesetzt werde. Deutschland weist ferner darauf hin, dass die Andeutung des Beschwerdeführers, dass bis 2007 öffentliche Mittel in Höhe von 28 Mio. EUR in die Modernisierung des Flughafens investiert worden seien, fehlerhaft sei. Der Beschwerdeführer beziehe sich auf Informationen, in denen nur Schätzungen möglicher Kosten vorgenommen wurden. Die tatsächlichen Investitionen hätten nach Aussage Deutschlands 16,7 Mio. EUR betragen.

(76) Deutschland trägt außerdem das Argument vor, dass die im Vertrag über Flughafendienstleistungen, Anlagen A und B sowie im Anhang von Anlage B

---

[56] In der *Thüringer Landeshaushaltsordnung* sind die Haushaltsvorschriften des Freistaates Thüringen festgelegt. In § 23 der Haushaltsordnung werden die Anforderungen angegeben, die für den Empfang von Zuwendungen aus dem Landeshaushalt erfüllt werden müssen. Der Freistaat Thüringen muss an der Durchführung des Projekts, für das die Zuwendungen gewährt werden und das ohne die Zuwendungen nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann, ein erhebliches Interesse haben. Die Voraussetzungen für den Empfang von Zuwenden werden in den *Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P*) näher ausgeführt.

[57] SA 16588 (N 644i/2002) – Deutschland - Errichtung oder Ausbau von Regionalflughäfen.

[58] Siehe Erwägungsgrund (50 a).

durch Ryanair verlangten Verpflichtungen allgemeine Pflichten seien, die ein Flughafen erfüllen müsse, um die von Fluggesellschaften verlangte Dienstleistung erbringen zu können. Deutschland erklärt, dass die Dienste, auf die in den Erwägungsgründen (50) –(53) Bezug genommen wird, übliche Pflichten eines jedes Flughafens seien und dass die Infrastruktur des Flughafens allen Nutzern offenstehe. Deutschland ergänzt, dass einige der in Anlage A zum Vertrag über Flughafendienstleistungen erwähnten Dienstleistungen wie Pressekonferenzen, Journalistenreisen und Abendveranstaltungen von Reisebüros nicht erbracht worden seien.

Würdigung der staatlichen Beihilfe

(77) Zwischen 1993 und 1997 investierte der Freistaat Thüringen 12,25 Mio. EUR in die Infrastruktur des Flughafens. Für die Jahre 1998 bis 2011 bewilligte der Freistaat Thüringen Mittelzuwendungen von 4,5 Mio. EUR an die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Diese Mittel wurden auf der Grundlage veröffentlichter Beihilferegelungen des Freistaates Thüringen gewährt, deren Anmeldung nicht für erforderlich erachtet wurde. Laut der Aussage Deutschlands stehen Beihilfen nach diesen Regelungen allen Flughafenbetreibern in Thüringen offen. Nach diesen Beihilferegelungen sind öffentliche Mittel für Infrastrukturinvestitionen zu gewähren, die für den Luftverkehr erforderlich sind, allen potenziellen Nutzern offenstehen und dem allgemeinen öffentlichen Interesse dienen. Diese Mittel sind ferner auf angemessene und erforderliche Beträge begrenzt. Deutschland führt zudem im Einzelnen aus, dass sich Flughäfen seit 1997 auch an den Infrastrukturkosten beteiligten. Deutschland erklärt daher, dass aus diesen Regelungen keine Verfälschung des Wettbewerbs entstehen konnte.

(78) Was die zwischen dem 12. Dezember 2000 - dem Datum, an dem das Urteil des Gerichtshofs in der Beihilfesache *Aéroports de Paris* erging - und dem 9. Dezember 2005 - dem Datum an dem Luftfahrt-Leitlinien 2005 in Kraft traten - erfolgten Infrastrukturinvestitionen betrifft, ist Deutschland der Auffassung, dass die anwendbaren Kriterien unklar seien. Bei Anwendung der Luftfahrt-Leitlinien 1994 kann die Infrastruktur nicht von vornherein als staatliche Beihilfe betrachtet werden. Diesbezüglich trägt Deutschland das Argument vor, dass die Leitlinien von 1994 bis zum Inkrafttreten der Leitlinien 2005 anzuwenden gewesen seien und dass das Urteil in der Sache *Aéroports de Paris* dies nicht ändere. Da die Leitlinien von 1994 nach dem Grundsatz des berechtigten Vertrauens für die Kommission verbindlich seien, sollten diese folglich auf Infrastrukturmaßnahmen bis zum Jahr 2005 angewendet werden. Daher könne die Maßnahme nicht als staatliche Beihilfe eingestuft werden. Obgleich Zahlungen für Infrastruktur aus öffentlichen Mitteln geleistet worden seien, beziehe sich diese Mittelbereitstellung auf Tätigkeiten des öffentlichen politischen Aufgabenbereichs und betreffe keine wirtschaftliche Tätigkeit.

(79) Was die nach dem 9. Dezember 2005 durchgeführten Infrastrukturinvestitionen betrifft, so ist Deutschland zunächst der Auffassung, dass diese aus den in den Erwägungsgründen (66) bis (73) genannten Gründen keine Beihilfe darstellen. Für den Fall, dass die Kommission nichtsdestotrotz zu dem Schluss gelangt, dass diese Investitionen in der Tat Beihilfen darstellen, macht Deutschland

geltend, dass diese Beihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar seien, weil sie sämtliche Voraussetzungen nach Randnummer 61 der Luftfahrt-Leitlinien 2005 erfüllten.

a) Hinsichtlich der ersten Voraussetzung trägt Deutschland vor, dass die Infrastrukturinvestitionen auf ein klar definiertes Ziel von gemeinschaftlichem Interesse ausgerichtet seien, d. h. der Bereitstellung von Beförderungsinfrastruktur und Regionalentwicklung in einer strukturschwachen Region. Diesbezüglich sei der AOC der erste Militärflugplatz gewesen, der nach der Wiedervereinigung Deutschlands auf eine zivile Nutzung umgestellt wurde. Der AOC spiele außerdem für die Unternehmen im nahegelegenen Industriegebiet eine wichtige Rolle. Einreisetourismus müsse darüber hinaus die Verbesserung des regionalen Tourismus und die Schaffung von Arbeitsplätzen unterstützen.

b) Hinsichtlich der zweiten Voraussetzung macht Deutschland geltend, dass die Infrastrukturinvestitionen für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen seien. Deutschland wiederholt, dass alle Investitionen der Sanierung und Modernisierung des Flughafens gedient hätten. Da die Betreiberin, die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, nicht über genügend Mittel verfügt habe, seien öffentliche Mittel erforderlich gewesen.

c) Hinsichtlich der dritten Voraussetzung ist Deutschland der Meinung, dass die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der bestehenden Infrastruktur, zumindest bis 2009, zufriedenstellend gewesen seien. Ausweislich dreier 2007 durchgeführter Studien[59] sollte der Flughafenbetreiber seine Jahresergebnisse verbessern und bis 2015 ein beinahe ausgeglichenes Betriebsergebnis erreichen. Dazu komme eine Stärkung des nahegelegenen Industriegebiets. Eine Studie[60] nimmt speziell auf die Rentabilität des Billigflugverkehrs Bezug und stellt ein mögliches Szenario vor, nach dem der AOC bis 2015 500 000 Fluggäste erreichen könnte, wobei dies sogar als konservative Prognose beschrieben wird. Dies belegt nach der Aussage Deutschlands, dass sich die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und ihre Gesellschafter stets wie private Kapitalgeber verhielten.

d) Hinsichtlich der vierten Voraussetzung erläutert Deutschland, dass alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten.

---

59 „Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg- Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010" (31 August 2007) und "Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015" (16. November 2007) vom BDO - Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz" von Prof. Dr. Richard Klophaus, September 2007; "Planentwurf für den Zeitraum 2011 – 2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan", Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 15. November 2007.

60 „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz", Prof. Dr. Richard Klophaus, September 2007.

e) was die fünfte Voraussetzung betrifft, so erklärt Deutschland, dass die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werde, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft. Beim AOC handele es sich um einen Flughafen mit weniger als 150 000 Fluggästen pro Jahr, also einem Flughafen der Kategorie D und es bestehe keine Wettbewerbsverfälschung gegenüber anderen Flughäfen.

(80) Schließlich ist Deutschland der Auffassung, dass die Maßnahme den Wettbewerb im Binnenmarkt nicht zu verfälschen drohe oder verfälsche, weil die Infrastruktur allen Nutzern diskriminierungsfrei offenstehe. Darüber hinaus zähle der Flughafen weniger als 150 000 Fluggäste jährlich. Als Flughafen der Kategorie D nach den Luftfahrt-Leitlinien 2005 konkurriere er insofern nicht mit anderen Flughäfen. Der Wettbewerb zwischen dem AOC und den anderen Flughäfen in Dresden, Erfurt-Weimar und Hof sei vernachlässigbar gering. Da darüber hinaus der Anteil des AOC am gesamten Verkehr aller, bei der ADV[61] erfassten deutschen Flughäfen nur 0,1 % ausmache, erklärte Deutschland, dass dieser Flughafen nicht im Wettbewerb mit europäischen Flughäfen stehe. Dies bedeute, dass der Wettbewerb im Binnenmarkt nicht beeinflusst werde und keine Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten vorliege. Diesbezüglich führt Deutschland weiter aus, dass der AOC nur 2 % der beispielsweise am Flughafen Leipzig/Halle abgefertigten Verkehrseinheiten abfertige.

Schlussfolgerungen aus der Studie der KE-Consult von 2010 über die zukünftigen Entwicklungsaussichten des Flughafens und seiner Region

(81) Als offenbar wurde, dass das in den Studien aus dem Jahr 2007 vorausgesagte Szenario nicht eintreten würde, bat der Flughafen das Beratungsunternehmen KE-Consult um die Anfertigung einer Studie über den AOC und das angrenzende Industriegebiet. Die Studie wurde 2010 vorgelegt. Die Schlussfolgerung der Studie lautete, dass ein weiterer Ausbau des Flughafens als Billigfliegerziel wirtschaftlich nicht rentabel sei. Sie empfiehlt, den allgemeinen Luftverkehr in den Mittelpunkt zu rücken. Aus diesem Grund legte der Vorstand der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH im September 2011 ein neues Entwicklungskonzept für den Flughafen vor, das die Zustimmung des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung erhielt. Der AOC wird weder für Billigfluggesellschaften noch für das gewerbliche Luftverkehrsgeschäft offenstehen und soll bis 2015 durch diese neue Geschäftsentwicklung rentabel werden.

(82) Die KE-Consult-Studie erkennt an, dass die Gesellschafter der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH das Unternehmen ständig subventionierten. Aufgrund dieses stetig steigenden Subventionsbedarfs war für die Gesellschafter die Grenze wirtschaftlicher Effizienz erreicht.

(83) Die KE-Consult-Studie wurde zur Sondierung möglicher Entwicklungsperspektiven des AOC auf der Grundlage der regionalen, politischen, wirtschaftlichen und fiskalischen Auswirkungen des Flughafens

[61] Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen.

durchgeführt. Diesbezüglich wurden verschiedene Szenarios für die Einstellung, unveränderte Beibehaltung oder Erweiterung des Luftverkehrs mit Billigfluganbietern sowie die Entwicklung des Industriegebiets rund um den Flughafen ausgearbeitet.

(84) Nur das Szenario „allgemeiner Luftverkehr“, das die Einstellung des Billigflugverkehrs am AOC beinhaltet, kann die Anforderungen eines betriebswirtschaftlichen und fiskalischen Gleichgewichts erfüllen. Es ist das einzige Szenario, bei dem der Flughafen nur die jährliche zusätzliche Pflichteinlage der Gesellschafter in Höhe von 227 000 EUR pro Gesellschafter, aber keine weiteren Zahlungen, benötigt. Dieses Szenario weist einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen auf. Bis 2015 würde dieses Szenario die Gesellschafter 0,83 Mio. EUR kosten, die durch die Pflichteinlagen von 227 000 EUR Jahr gedeckt werden könnten. Nach 2015 würden keine weiteren Subventionen der Gesellschafter benötigt, sofern die Abschreibungen weiterhin sinken. Diese regionalwirtschaftliche Effizienz ist viel höher als in allen anderen Szenarios. Auch die fiskalische Bilanz 2015 für Thüringen und die Kommunen im Freistaat ist positiv.

(85) Alle anderen Szenarios, in denen der Billigflugverkehr fortgesetzt oder erweitert wird, können sich durch die Pflichteinlagen der Gesellschafter allein wirtschaftlich nicht selbst tragen. Der fiskalische Effekt für Thüringen würde je nach Szenario zwischen 115 000 EUR und 375 000 EUR betragen. In allen Szenarien mit Billigfluganbietern wäre der aus dem AOC und den Kommunen entstehende positive haushaltspolitische Effekt niedriger als die vom Flughafen benötigten Einlagen und Zuschüsse. Folglich ist die Einnahmen-Kosten-Bilanz negativ.

(86) Die zusätzlichen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Billigflugverkehrs sind nur erzielbar, wenn zusätzlich zu den Pflichteinlagen der Gesellschafter Investitionen in Höhe von 6,7 bis 10 Mio. EUR bereitgestellt werden. Die regionalwirtschaftliche Effizienz in den Szenarios mit Billigfluganbietern ist niedriger als in dem Szenario mit allgemeinem Luftverkehr. Im Vergleich zu dem Szenario „allgemeiner Luftverkehr“ ist das Niveau der erforderlichen Zuwendungen bei den Szenarios mit Billigfluganbietern um das 11- bis 15-fache höher, während die Wertschöpfungseffekte nur zwei- bis dreimal so hoch sind. Während die fiskalische Einnahmen-Kosten-Bilanz im Szenario „allgemeiner Luftverkehr“ positiv ist, ist sie in allen Szenarien mit Billigfluganbietern negativ.

(87) Zusätzlich wurden mehrere Rahmenbedingungen berücksichtigt:

a) Unsicherheiten aufgrund monopolistischer Nutzer und äußerer Einflüsse: die Entwicklung des Luftverkehrs am AOC hängt, zumindest was den Billigflugverkehr betrifft, in großem Umfang von den Verträgen mit den maßgeblichen Fluggesellschaften und von äußeren Einflüssen wie der britischen Touristensteuer oder der deutschen Luftverkehrssteuer ab. Dies kann sehr große negative Auswirkungen auf den Umfang des Billigflugverkehrs haben.

b) Keine Billigung weiterer, ständiger Subventionen: ein fairer, subventionsfreier Wettbewerb würde gefährdet und dies entspräche nicht dem Luftverkehrskonzept für Deutschland und den Koalitionsverträgen.
c) Mangelnde Nachhaltigkeit: in den Szenarios mit Billigfluganbietern ist keine Verbesserung der fiskalischen und betriebswirtschaftlichen Bilanzen zu erkennen. Das Geschäftsmodell mit Billigfluganbietern würde nur einen steigenden Subventionsbedarf bis 2015 und darüber hinaus auslösen.

(88) In der KE-Studie wird daher der Schluss gezogen, dass eine Fortsetzung oder Erweiterung des Billigflugverkehrs am AOC den Gesellschaftern und dem Freistaat Thüringen nicht empfohlen werden kann.

5.2. Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011 (Maßnahme 2)

(89) In den Finanzberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz wird erklärt, dass der Flughafen ohne öffentliche Zuschüsse zur Deckung der Verluste den Betrieb nicht sicherstellen konnte. Die Gesellschaft hatte ein System eingerichtet, nach dem jedes Jahr für das kommende Jahr Wirtschaftspläne aufgestellt und von der Gesellschafterversammlung genehmigt und dann im Verlauf des jeweils betroffenen Geschäftsjahrs mit den aktuellen Ergebnissen des Flughafens aktualisiert wurden[62]. Dieses System erlaubte dem Flughafen also, die zur Deckung der Verluste erforderlichen Finanzzuschüsse der öffentlichen Hand stets auf aktuellem Stand zu halten.

(90) Deutschland erklärt, dass die seit dem Beginn der 2000er Jahre erfassten Verluste, die Gesellschaftereinlagen nach sich zogen, nicht ausschließlich durch Infrastrukturinvestitionen verursacht wurden. Abschreibungen erklären die Verluste nicht vollständig und auch Finanzierungskosten begründen diese nicht, da für den Flughafen keine Darlehensfinanzierung bestand. Die jährlichen Verluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH hingen nur teilweise mit Abschreibungskosten zusammen und Deutschland bringt sie auch nicht unmittelbar mit Ryanair in Verbindung.

(91) Was die vom Beschwerdeführer vorgetragenen, im Eröffnungsbeschluss zitierten Behauptungen betrifft, so weist Deutschland diese Behauptungen in ihrer Gesamtheit zurück. Nach Aussage Deutschlands berücksichtigt der Beschwerdeführer den beim AOC angewendeten Single-Till-Ansatz[63] nicht. Deutschland erklärt, dass die nicht-luftverkehrsbezogenen Einnahmen 2009 dieselbe Höhe erreichten wie die Einnahmen aus dem Luftverkehr. Diesbezüglich weist Deutschland die Behauptung zurück, dass die wachsende Fluggastzahl für die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH aufgrund der geheimen Zahlungen an Ryanair wachsende Verluste beinhaltete. Deutschland

---

62 Deutschland übermittelte der Kommission die für die Jahre 2000 – 2005 aufgestellten Wirtschaftspläne sowie die entsprechenden, im Folgejahr aufgestellten Nachträge zum Wirtschaftsplan.

63 Der Single-Till-Ansatz bedeutet, dass sämtliche Gewinne, luftverkehrsbezogene (Fluggastgebühren) und nicht-luftverkehrsbezogene Einnahmen (wie Mieten für Geschäfte am Flughafen, Parkgebühren) zu berücksichtigen sind, nicht nur die Zahl der Fluggäste und die sich daraus ergebenden Fluggastgebühren.

erklärt, dass die entstandenen Verluste aus vielen unterschiedlichen Gründen entstanden, die nicht mit Ryanair zusammenhingen.

(92) Deutschland weist insbesondere die Behauptung zurück, dass die Ryanair-Verbindung vom AOC nach London-Stansted in unmittelbarem Wettbewerb mit der von Air Berlin betriebenen Verbindung von Leipzig-Halle nach London-Stansted gestanden habe und dass dies der Grund dafür gewesen sei, dass Air Berlin die Verbindung von Leipzig-Halle nach London-Stansted einstellte. Deutschland betont, dass die Einstellung des Flugbetriebs der Air Berlin auf der Strecke nach London-Stansted dem Umstand zuzuschreiben war, dass Leipzig-Halle die Air Berlin nicht mehr subventionierte und dass ein Nachtflugverbot eingeführt wurde.

(93) Deutschland ist der Auffassung, dass jährliche Gesellschaftereinlagen in die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH keine staatliche Beihilfe darstellen, da die Anforderungen des Prinzips des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, gemäß dem alle dem Landkreis Altenburger Land, d. h. dem Hauptgesellschafter, gewährten wirtschaftlichen Vorteile zu berücksichtigen sind, erfüllt werden[64]. Deutschland nimmt auf die 2007 von Prof. Dr. Klophaus[65] durchgeführte Studie „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz" (im Folgenden „die Klophaus-Studie“) Bezug, in der „verlorene Zuschüsse“ des Landkreises Altenburger Land erwähnt werden. Zahlungen der Gesellschafter hätten aufgrund zusätzlicher Steuerzahlungen positive wirtschaftliche Auswirkungen auf den Landkreis Altenburger Land. Die gesamten, im Jahr 2006 aus dem Betrieb des AOC bezogenen Einnahmen der öffentlichen Hand betragen 7,9 Mio. EUR, von denen 1 Mio. EUR überwiegend dem Landkreis Altenburger Land zugutekommt. Diese Summe müsste sich bis 2015 verdreifachen, sofern die jährlichen Fluggastenzahlen auf 500 000 steigen. Da die durch Steuerzahlungen erzielte Rendite höher ist als die jährlichen Zahlungen der Gesellschafter, gelangt Deutschland zu dem Schluss, dass der Landkreis Altenburger Land wie ein privater Kapitalgeber handelte.

(94) Bezüglich der Argumentation, anstelle weiterer Gesellschaftereinlagen möglicherweise eine Schließung des Flughafen vorzunehmen, bestätigt Deutschland, dass der Landkreis Altenburger Land wie ein privater Kapitalgeber handelte, denn im Fall einer Schließung des Flughafens hätte der Flughafenbetreiber für die Rückzahlung von etwa 7 Mio. EUR an den Freistaat Thüringen gehaftet, da es sich um eine vorzeitige Einstellung der Nutzung von Infrastruktur gehandelt hätte. Durch die Vermeidung dieser Rückerstattung handelten die Gesellschafter ebenfalls wie private Kapitalgeber.

Die Klophaus-Studie

(95) In der Klophaus-Studie aus dem Jahr 2007 werden die folgenden Schlüsse gezogen. In der Studie wird erklärt, dass die direkten, indirekten und

[64] Deutschland bezieht sich auf die Rechtssache T-196/04 Ryanair gegen Kommission, Slg. 2008, II-3643, Randnummer 59 („Charleroi-Urteil“).

[65] „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz", von Prof. Dr. Richard Klophaus, September 2007.

induzierten Effekte sowie die Katalysatorwirkung des AOC auf die Wirtschaft und die Attraktivität der Region insbesondere im Hinblick auf Arbeitsplätze positiv und erheblich seien. Ausweislich der Studie sind auch die weiteren Aussichten für den AOC positiv, da der AOC über das Potenzial verfüge, die Ryanair-Basis für Mitteldeutschland zu werden. Dies decke sich mit den Bestrebungen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Daher könnten die Fluggastzahlen, nachdem so viele Ryanair-Flugzeuge am AOC stationiert seien, mittelfristig möglicherweise auf 1 Mio. pro Jahr ansteigen. Dies würde den AOC zu einem regionalen Flughafen werden lassen und böte dem Altenburger Land die Chance, sein internationales Profil zu ändern und somit seine Wirtschafts- und Handelsstruktur zu verbessern. Die Studie erklärt, dass der AOC als Billigflughafen einen erheblichen wirtschaftlichen Gesamtnutzen erbringen werde.

(96) Ausweislich der in der Studie vorgenommenen Berechnungen sei zu erwarten, dass der AOC bis 2015 658 Arbeitsplätze bereitstelle (95,3 % Zunahme gegenüber 2006). Zusätzlich würden 881 indirekte Arbeitsplätze (157,6 % Zunahme) und 438 induzierte Arbeitsplätze (184,4 % Zunahme) geschaffen. Die Studie hebt ferner die Bedeutung der nationalen und internationalen Erreichbarkeit von Regionen hervor, die sehr großen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Region habe.

(97) Diesbezüglich sollten ausweislich der Studie nicht nur die öffentlichen Zuschüsse für die Sanierung und Erweiterung des AOC sowie die damit verbundenen Marketingkosten berücksichtigt werden, sondern man solle auch die Steuereinnahmen für den Freistaat Thüringen und seine Kommunen in die Betrachtung einbeziehen. Die Studie schließt mit der Aussage, dass nicht nur betriebswirtschaftliche Aspekte sondern auch gesamtwirtschaftliche Effekte zu berücksichtigen seien.

5.3. Flughafengebühren und Zahlungen an Ryanair im Rahmen der Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing (Maßnahme 3)

(98) Deutschland macht geltend, dass weder die Flughafengebühren noch die Marketingverträge staatliche Beihilfe darstellen. Deutschland betont, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen nicht miteinander verbunden seien. Sie sollten getrennt gewürdigt werden. Verträge über Marketingdienstleistungen beinhalten keine Verringerung der Einnahmen für den Flughafen sondern sehen die Erbringung von Werbedienstleistungen vor.

<u>Der Dienstleistungsvertrag mit Ryanair</u>

(99) Deutschland erklärt, dass der Flughafen positive wirtschaftliche Erwartungen aus der durch Ryanair ausgelösten Entwicklung des Luftverkehrsgeschäfts berücksichtigte. Bei seiner Entscheidung zur Aufnahme von Geschäftsbeziehungen mit der Fluggesellschaft berücksichtigte die Gesellschaftsversammlung vom 22. April 2003 die in Tabelle 13 dargestellten

Daten[66] und gelangte zu dem Schluss, dass sogar bei einem konservativen Szenario (ein Flug pro Tag bei einem Auslastungsfaktor von 70 %) ein jährliches Ergebnis in Höhe von insgesamt […]* mit Ryanair erzielt werden können.

Tabelle 13: Erwartete Einnahmen aus Tätigkeiten der Ryanair am AOC[67] (2003) *(in EUR)*

Gebühr pro Fluggast	[…]*
Anzahl der Fluggäste pro Luftfahrzeug, bei einem Kapazitätsnutzungsgrad von 70 %[68]	104
Erwartete Monatseinnahmen	[…]*
Monatsausgaben für geplante Investitionen	12 138
Erwartetes Monatsergebnis	[…]*
Erwartetes Jahresergebnis	[…]*

(100) Zu den in Tabelle 13 berücksichtigten monatlichen Ausgaben gehören Personalkosten, die Enteisung der Start- und Landebahn und Schneeräumdienste. Die Kommission stellt fest, dass in dem der Gesellschafterversammlung vom 22. April 2003 vorgelegten Dokument als Summe der jährlichen Investitionen ein Betrag von 902 155 EUR ausgewiesen wird. Diese Summe wurde in den in Tabelle 13 dargestellten Vorhersagen nicht berücksichtigt.

(101) Deutschland erklärt, dass Ryanair nach der zu der betreffenden Zeit geltenden Flughafengebührenordnung eine Landegebühr von […]* pro Flugzeug und eine Fluggastgebühr von […]* pro Fluggast[69] zahlte. Dies sind Gebühren, die für alle potenziellen Fluggesellschaften gelten und die die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Anbetracht des Verkehrs und der Einnahmen, die Ryanair für den AOC erwirtschafte, als angemessen betrachte.

(102) Deutschland erklärt, dass die laut Anlage A zu dem mit Ryanair am 3. März 2003 geschlossenen Vertrag zu erbringenden Dienstleistungen nicht erbracht worden seien. Die in Anlage B und dem Anhang „Buchungssystem“ zu

[66] „Umsatzaufstellung Ryanair“ – Diese Tabelle wurde von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH anhand unterschiedlicher Annahmen bei der Anzahl der täglichen Flüge (1 bis 10) und dem Fahrgastkapazitätsgrad (70 % bis 90 %) erstellt.

[67] Konservatives Szenario mit einem täglichen Flug

[68] Deutschland legt seinen Vorhersagen die Annahme zugrunde, dass die von Ryanair 2003 eingesetzten Luftfahrzeuge eine Fluggastkapazität von 148 Sitzplätzen hatten.

[69] Diese Beträge stammen aus der monatlichen Rechnung, die die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH der Ryanair im Juni 2009 übermittelte. Trotz eines entsprechenden Ersuchens der Kommission legte Deutschland keine Informationen über die von Ryanair während des gesamten Zeitraums von 2003 bis 2011 zu zahlenden monatlichen Gebühren pro Fluggast und Luftfahrzeug vor.

Anlage B des Vertrags vom 3. März 2003 enthaltenen Dienstleistungen wurden ohne zusätzliche Kosten für Ryanair erbracht.

Die Ryanair-Marketingverträge

(103) Deutschland erläutert, dass Ryanair dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003 entsprechend dem AOC von 2003 bis 2011 gemäß der Standard-Flughafengebührenordnung Gebühren für Flughafendienstleistungen in einer Höhe von insgesamt […]* EUR zahlte. Gemäß Marketingvertrag vom 7. April 2003 zahlte der AOC der Ryanair zwischen 2003 und 2011 einen Beitrag für Marketingdienstleistungen in Höhe von insgesamt […]* EUR. Die Differenz zwischen beiden Zahlungen ergibt eine von Ryanair an den AOC geleistete Nettozahlung in Höhe von […]* EUR über den gesamten Zeitraum 2003–2011. Da die Gesamtzahl der Fluggäste in diesem Zeitraum 408 291[70] betrug, zieht Deutschland den Schluss, dass Ryanair dem AOC ein Nettoentgelt von ca. […]* EUR pro abreisenden Fluggast zahlte.

Tabelle 14: Rechnungen von und an Ryanair im Zeitraum 2003–2011 *(in EUR)*[71]

Jahr	Eingehende Rechnungen der Ryanair	Ausgehende Rechnungen des Flughafens	Fluggastzahl
2003	[…]*	[…]*	25 750
2004	[…]*	[…]*	37 160
2005	[…]*	[…]*	50 714
2006	[…]*	[…]*	44 580
2007	[…]*	[…]*	60 678
2008	[…]*	[…]*	62 876
2009	[…]*	[…]*	66 367
2010	[…]*	[…]*	55 641
2011	[…]*	[…]*	4 525
Gesamt	[…]*	[…]*	408 291

(104) Deutschland erklärt, dass der Flughafenbetreiber nach der Ankündigung von Ryanair, die vom AOC abgehenden Flugverbindungen im März 2011 einzustellen, im Februar und März 2011 keine weiteren Marketingzuschüsse mehr zahlte.

(105) Deutschland erläutert, dass die Marketingzahlungen im Rahmen der zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossenen Vereinbarung vom 21. September 2010 von Privatunternehmen geleistet worden seien, nachdem diese einer Aufrechterhaltung des Betriebs von Ryanair am AOC zugestimmt hatten. In einem Bericht der Geschäftsleitung der Gesellschaft aus dem Jahr 2011[72] wird erklärt, dass die Luftfahrtsaison

[70] Diesbezüglich übermittelt Deutschland von den Fluggastzahlen aus den Finanzberichten des Flughafenbetreibers abweiche Fluggastzahlen – siehe Tabelle 1.

[71] Von Deutschland übermittelte Informationen.

[72] Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9. September 2011.

Winter 2010/2011, in der es nur eine Strecke nach London gab, nur durch die Unterstützung regionaler Unternehmen ermöglicht worden sei.

(106) Deutschland trägt vor, dass Ryanair auf seiner Website Werbung für den AOC und die Region machte. Diese Website ist die zweitbeliebteste europäische Website nach der Google-Website und hat daher einen entsprechenden Preis. Ein Adword bei Google kostet zwischen 0,05 EUR und 2,00 EUR pro Klick. Den Berechnungen Deutschlands zufolge generieren 100 000 bis 150 000 jährliche Ryanair-Fluggäste auf dem AOC bei einem Adword-Preis von 1,00 EUR pro Klick einen Anzeigenpreis von 100 000 bis 150 000 EUR pro Jahr, wobei davon ausgegangen wird, dass jeder Fluggast nur einen Klick durchführt. Da Fluggäste gewöhnlich nicht nur einen sondern mehrere Klicks durchführen und da es Fluggäste gibt, die den Klick bereits nutzten, ohne zu buchen, gelangt Deutschland zu dem Schluss, dass der zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossene Marketingvertrag auf einem angemessenen Preis beruht, der Ryanair keinen Vorteil verschafft.

(107) Laut Aussage Deutschlands finanzierte Ryanair die in Tabelle 15 dargestellte Maßnahme.

Tabelle 15: Von AOC an Ryanair geleistete Marketingzahlungen

Zeitraum	Betrag	Zweck
2003	50 000 – 150 000 […]* EUR	Print-Anzeigen in der Leipziger Volkszeitung
2004	25 000 – 125 000 […]* EUR	Print-Anzeigen in der Leipziger Volkszeitung
Mai 2007 – März 2008	75 000 – 175 000 […]* EUR	Zeitungsanzeigen, Postversandwerbung und andere Werbemaßnahmen
Mai 2008 – März 2009	50 000 – 150 000 […]* EUR	Zeitungsanzeigen, Postversandwerbung und andere Werbemaßnahmen
Summe (2003 – März 2009)	**225 000 – 325 000 […]* EUR**	

(108) Deutschland macht geltend, dass die Erfolgsgebühr keinen Vorteil für Ryanair darstelle, da sie die marktkonforme Bezahlung für die von Ryanair unternommenen Marketingtätigkeiten sei. Laut Aussage Deutschlands waren die Marketingmaßnahmen erfolgreich, denn die Fluggastzahlen stiegen von 25 000 (2002) auf 140 000 (2009), was wiederum zu einem Anstieg der Gesamteinnahmen von 316 000 EUR auf 1,12 Mio. EUR führte. Die Einnahmen aus Flughafengebühren stiegen von 132 000 EUR auf 530 000 EUR während die Einnahmen aus Parkgebühren von Null auf 263 000 EUR anwuchsen.

(109) Deutschland macht geltend, dass die Zahlungen im Rahmen der Verträge über Marketingdienstleistungen aus folgenden Gründen keine staatliche Beihilfe darstellen:

a) Deutschland betont, dass das maßgebliche Ministerium, anders als von der Kommission im Eröffnungsbeschluss[73] vorgetragen, beim Abschluss der Verträge kein Mitspracherecht hatte, außer sofern Infrastrukturmaßnahmen betroffen waren. § 43 der LuftVZO[74] bedeutet nicht, dass eine Genehmigung des Ministeriums erforderlich war.

b) Die Tatsache, dass sich die örtliche Handelskammer hinter den AOC[75] stellte, zeigt nur, dass der private Markt die Flugverbindungen von Ryanair befürwortete.

c) Deutschland erklärt, dass die von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH an Ryanair vorgenommenen Marketingzahlungen keine Anlaufbeihilfe nach den Luftfahrt-Leitlinien 2005 darstellen, sondern einfach gewerbliche Vertragsvereinbarungen sind, die nicht in den Bereich staatlicher Beihilfe fallen.

6. STELLUNGNAHMEN BETEILIGTER

6.1. Stellungnahme von Ryanair

Zurechenbarkeit zum Staat

(110) Ryanair argumentiert, dass die staatliche Beihilfe an Flughäfen nicht Ryanair zugerechnet werden sollte. Die Vermutung einer Übertragung staatlicher Beihilfe durch Flughäfen an Fluggesellschaften verstoße gegen EU-Gesetzgebung. Diese Vermutung diskriminiere öffentliche Flughäfen, obgleich die Wettbewerbsregeln ohne Unterschied für öffentliche und private Unternehmen gelten sollten. Ryanair macht geltend, dass die von der Kommission verwendeten Belege zum Nachweis einer Zurechenbarkeit zum Staat nicht ausreichten. Die Nachweise spiegelten vielleicht das Interesse der Behörden an den Geschäftsbeziehungen und der Zukunft des Flughafens wieder, seien aber kein Beweis für eine tatsächliche Beteiligung irgendeiner öffentlichen Behörde an den Verhandlungen und Verträgen des Flughafens mit Ryanair. Das Indiz, dass die Ministerien des Freistaats Thüringen die Verträge mit Ryanair ablehnten, weise zumindest darauf hin, dass die Kommission die Zurechenbarkeit der Verträge von Ryanair zum Staat einer fundierteren Prüfung unterziehen müsse.

(111) Ryanair bringt vor, dass es nicht um die Frage gehe, ob der Staat sein Geld hätte anderweitig anlegen sollen, sondern darum, ob der Staat einer Fluggesellschaft einen Vorteil verschafft habe, den sie auf andere Weise nicht erhalten hätte. Ryanair habe einfach Bedingungen mit öffentlichen Flughäfen ausgehandelt, die denen ähnlich waren, die sie bei vergleichbaren privaten Flughäfen erzielen konnte.

---

73 Siehe Eröffnungsbeschluss der Kommission, Erwägungsgründe (133) – (134).

74 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung - Siehe Eröffnungsbeschluss der Kommission, Erwägungsgrund (134).

75 Siehe Eröffnungsbeschluss der Kommission, Erwägungsgrund (137).

Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

(112) Ryanair trägt vor, dass sie keine mittelbar Begünstigte staatlicher Beihilfe sei. Solange die Bedingungen eines gewerblichen Verhältnisses zwischen Ryanair und einem Flughafen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechend zu rechtfertigen seien, könnten sich Rückzahlungsverpflichtungen nicht auf Ryanair erstrecken. Ryanair argumentiert, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in jedem Fall einer mutmaßlichen Gewährung staatlicher Beihilfe an Ryanair durch im öffentlichen Eigentum stehende Flughäfen anzuwenden sei. Laut Aussage der Fluggesellschaft bestehe in der Tat keine wirtschaftliche oder juristische Rechtfertigung für den Ausschluss öffentlicher Flughäfen vom Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Die Kommission habe den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auf Verträge angewendet, die eine Finanzierung großer öffentlicher Infrastrukturvorhaben in anderen Beförderungsarten, beispielsweise öffentlichen Seehäfen, beinhalten. Durch das Eingehen von Vereinbarungen übe der Flughafen eine wirtschaftliche Funktion aus. Ferner konkurrierten Flughäfen des privaten und des öffentlichen Sektors in den Märkten miteinander. Zudem könnten Verträge zwischen Fluggesellschaften und Flughäfen für Letztere gewinnbringend sein.

(113) Ryanair meint, dass eine Effizienzbewertung Bareinlagen für Investitionen im Bereich öffentlicher Aufgaben nicht berücksichtigen sollte. Ferner sollten die inkrementellen Kosten und nicht die verlorenen Kosten in die Bewertung einbezogen werden und schließlich sollte die Prüfung anhand der Referenzgröße eines typischen, gut geführten Flughafens durchgeführt werden. Ryanair trägt vor, dass dann, wenn ein Regionalflughafen meine, dass ein Vertrag zur Verbesserung seiner Effizienz beitragen wird, ein Geschäft auch dann gewinnbringend sein könne, wenn es zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung eine nicht kostendeckende Preisbildung zu beinhalten scheint. Von ineffizienten und unausgelasteten Flughäfen könne man nur dann Rentabilität erwarten, wenn sie größenbedingte Einsparungen und externe Netzeffekte erreichten. Der zeitliche Rahmen hierfür könne 25 bis 30 Jahre betragen. Billigfluganbieter seien ideal aufgestellt, um Regionalflughäfen bedeutende Einnahmensteigerungen zu verschaffen, wobei hierfür gewöhnlich keine neue Infrastruktur oder sonstige Investitionen erforderlich seien. Ryanair zitiert hier als Beleg die Entscheidung der zivilen Luftfahrtbehörde des Vereinigten Königreichs vom 27. Mai 2011, in der die kostengünstigere Inanspruchnahme von Flughafendienstleistungen durch Billigfluganbieter anerkannt wird.

(114) Ryanair argumentiert, dass verlorene Kosten bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers sowohl in einer vergleichenden Analyse als auch in einer Kostenanalyse außer Acht gelassen werden sollten. Ryanair führt an, dass ein privater, den AOC seit 1992 betreibender Kapitalgeber sowohl die Infrastrukturkosten als auch die festen Betriebskosten des Flughafens als verlorene Kosten betrachten müsse. In Anbetracht der geringen wirtschaftlichen Attraktivität und der sehr begrenzten Marktmacht des AOC bestehe bei realistischer Betrachtungsweise

keine Möglichkeit, derartige Kosten wieder hereinzuholen. Unter derartigen Umständen entspreche die Annahme jedes alternativen Szenarios, das bessere oder einfach nur weniger belastende Aussichten für den oder die Flughafeneigentümer bietet als das kontrafaktische Szenario, nichts zu unternehmen oder den Flughafen zu möglicherweise erheblichen Kosten zu schließen, in vollem Umfang dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers.

(115) Ryanair betont auch, dass die spezifischen, mit Ryanair verbundenen Kosten getrennt von den Kosten zu betrachten seien, die für den Flughafen angefallen sind, insgesamt aber niedriger ausfallen könnten als die aus den durch die Tätigkeiten von Ryanair am Flughafen entstehenden, positiven externen Netzwirkungen erzielten Erlöse.

Die Studien eines für Ryanair handelnden Beratungsunternehmens

(116) Ryanair erklärt, dass die Gebührenvereinbarung mit dem AOC die Anforderungen des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfülle. Zu diesem Zweck stellte Ryanair der Kommission zwei von einem Beratungsunternehmen erstellte Berichte zur Verfügung. In diesen Studien wird der hier betroffene Vertrag mit andern Gebührenvereinbarungen zwischen Ryanair und Flughäfen verglichen, die entweder mehrheitlich im Privateigentum stehen und privat finanziert werden, oder die in einer Lage, die der des AOC hinreichend ähnlich ist, als marktwirtschaftliche Kapitalgeber handeln.

(117) Ryanair erläutert die in den Berichten für den Vergleich der Flughäfen angewendete Methode wie folgt: der Untersuchung wurden nur andere Ryanair-Verträge zugrunde gelegt, weil Ryanair ein anderes Geschäftsmodell hat als die meisten anderen Fluggesellschaften, nämlich Verzicht auf Fluggastbrücken, Passagierbusse oder Lounges, keine Anschlussflüge, Bodenzeiten von 20 Minuten und großenteils Handgepäck. Außerdem wurden nur nach dem logischen Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers betriebene Flughäfen in dem Studienumfang aufgenommen. Flughäfen, die eventuell in erheblichem Umfang Unterstützung durch staatliche Beihilfen erhielten, wurden ausgeschlossen. Demnach erfüllen etwa fünfzehn Flughäfen im Netz von Ryanair diese Kriterien. Sie wurden in den Studienumfang aufgenommen.

(118) Im ersten Bericht wird […]* als am besten geeigneter Vergleichsflughafen betrachtet. In dem Bericht wird erklärt, dass „*ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions,* […]* *Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here*" [...der zu Analysezwecken ausgewählte Flughafen im Idealfall eine ähnliche Größe wie der Flughafen Altenburg haben sollte. Es konnte zwar kein Vergleichsflughafen gefunden werden, der in allen maßgeblichen Bereichen große Ähnlichkeit mit dem Flughafen Altenburg hat, aber der Flughafen […]* ist für die Zwecke der hier vorgelegten Analyse

hinreichend ähnlich.]. Im zweiten Bericht wird der Kreis der Vergleichsflughäfen auf die Flughäfen […]* erweitert und die an diesen Flughäfen zwischen 2003/2004 und 2010/2011 entrichteten Entgelte werden sowohl pro Fluggast als auch pro Flugzeugabfertigung verglichen.

(119) Die Berichte gelangen zu dem Schluss, dass die Entgeltsumme, die Ryanair am AOC zahlte, im Durchschnitt höher als oder gleich mit der vergleichbaren Entgeltsumme ist, die die Fluggesellschaft im Untersuchungszeitraum an den Vergleichsflughäfen zahlte. Dies lässt darauf schließen, dass die von Ryanair am AOC im Rahmen der verschiedenen Verträge entrichteten Entgelte der Höhe nach den Entgelten entspricht, die Ryanair unter ähnlichen Umständen von einem marktwirtschaftlich handelnden, einen Flughafen besitzenden Kapitalgeber angeboten worden wären.

(120) Ryanair macht geltend, dass man sich bei der Betrachtung der Flughafengebühren eher an den Grenzkosten orientieren sollte als an den durchschnittlichen variablen Kosten oder den durchschnittlichen Gesamtkosten.

(121) Ryanair betont, dass die Verträge des AOC mit Ryanair und AMS getrennt zu würdigen seien und dass die beiden Unternehmen nicht als ein einziger Begünstigter der mutmaßlichen staatlichen Beihilfe angesehen werden können. Bei den Verträgen handele es sich um gesonderte und unabhängig voneinander verhandelte Verträge, die unterschiedliche Dienstleistungen zum Gegenstand hätten und die nicht so miteinander verknüpft seien, dass eine Betrachtung als einzige Quelle mutmaßlicher staatlicher Beihilfe gerechtfertigt sei. Der Abschluss eines Marketingvertrags mit AMS sei keine Voraussetzung für den Betrieb der Flugverbindungen von Ryanair von und zu einem Flughafen gewesen. Auf der Grundlage der eigenen Wahrnehmung ihrer Marketingbedürfnisse würden viele Flughäfen, die von Ryanair bedient werden, keine Verträge mit AMS abschliessen. Ryanair betont, dass der Erwerb von Marketingdienstleistungen zu Marktpreisen getrennt von einer damit zusammenhängenden vertraglichen Vereinbarung zwischen Flughafen und Fluggesellschaft zu betrachten sei.

(122) Ryanair erläutert weiter, dass kein Hinweis darauf vorliege, dass eine Fluggesellschaft, die sich zur Garantie einer ähnlichen Anzahl an Fluggästen und/oder Flugzeugabfertigungen am Boden verpflichtet hätte, nicht ebenfalls ähnliche „ermäßigte Entgelte“ erhalten hätte. Auch setze sich die Kommission nicht mit der Frage auseinander, ob eine Fluggesellschaft, die ähnliche Verpflichtungen angeboten hätte, von einem vergleichbaren privaten Flughafen Entgelte in einer ähnlichen Höhe erhalten hätte.

(123) Was den Wert des Marketings betrifft, so macht Ryanair geltend, dass die Werbeflächen auf der Website von Ryanair begrenzt seien und die entsprechende Nachfrage, auch seitens anderer Unternehmen als Flughäfen, hoch sei. Derzeit verzeichne die Website rund 4,5 Milliarden Seitenaufrufe pro Jahr. Sogar traditionelle Fluggesellschaften würden sich jetzt des Wertes ihrer Websites für Marketing- und Werbezwecke bewusst. Auf der anderen Seite träfen viele Flughäfen die wirtschaftlich sinnvolle Wahl, zum Aufbau einer

Marke die Werbeflächen auf *ryanair.com* oder auf Websites anderer Fluggesellschaften zu nutzen. Von dieser größeren Markenbekanntheit könnten die Flughäfen in ergänzender und einander verstärkender Weise profitieren. Der Flughafen Altenburg sei international weit weniger bekannt als die Aéroports de Paris oder der Flughafen Heathrow, und daher müsse er in Werbung investieren, um seine Markenbekanntheit zu stärken und den Anteil der ankommenden Fluggäste zu vergrößern.

(124) Ryanair legt eine von dem Beratungsunternehmen erstellte Analyse zum Vergleich der von AMS für Web-Marketingdienste erhobenen Preise mit den von anderen Reise-Websites für ähnliche Dienstleistungen berechneten Preisen vor. In der Analyse werden die von AMS in ihrer ersten Preisliste von 2005 erhobenen Preise mit der Referenzgröße ähnlicher, zu der betreffenden Zeit von Reise-Websites gebotener Dienstleistungen verglichen. Außerdem werden die in der derzeitigen Preisliste der AMS (2013) erhobenen Preise mit den Preisen ähnlicher, von anderen reisebezogenen Websites vertriebenen Dienstleistungen verglichen. In dieser Analyse wird der Schluss gezogen, dass die von AMS für Werbung auf *ryanair.com* erhobenen Preise entweder unter dem Durchschnitt lagen oder im mittleren Bereich der von Websites in der Vergleichsgruppe in den Preislisten erhobenen Preise lagen. Diese Schlussfolgerung bestätigt nach Aussage von Ryanair, dass die Vereinbarungen öffentlicher Flughäfen mit AMS den Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten bestehen.

(125) Mit Hilfe verschiedener Screenshots, aus denen ersichtlich ist, dass die im Rahmen von Verträgen mit AMS erbrachten Dienstleistungen überwacht wurden, legt Ryanair außerdem Nachweise für die geleisteten Dienste vor. Diese Screenshots wurden im Allgemeinen dem Flughafen, der einen Vertrag mit AMS geschlossen hatte, als Nachweis für die Aktivierung der erworbenen Dienste auf *ryanair.com* übermittelt. Ryanair hebt den Wert der den Flughäfen erbrachten Dienstleistungen der AMS hervor und vertritt die Meinung, dass der den Flughäfen aus dem Abschluss von Verträgen mit AMS erwachsende Nutzen seriös quantifizierbar sei.

(126) Unbeschadet der Stellung von Ryanair, dass der AMS-Vertrag und der Vertrag über Flughafendienstleistungen getrennt zu behandeln seien, legt Ryanair eine von dem Beratungsunternehmen nach dem Grundsatz des Marktwirtschaftsteilnehmers durchgeführte Rentabilitätsanalyse vor, die sowohl den zwischen Ryanair und dem Flughafen geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen als auch die zwischen AMS und dem Flughafen geschlossenen Marketingverträge umfasst. Laut der Aussage von Ryanair soll diese Analyse – mittels Überlegungen zu einer möglichen Einbeziehung der AMS in eine gemeinsame Rentabilitätsanalyse der AMS-Verträge und des Vertrags über Flughafendienstleistungen – der Kommission Hilfestellung bei ihrem Ansatz einer gemeinsamen Betrachtung des Vertrags über Flughafendienstleistungen und der AMS-Verträge leisten.

(127) Das Beratungsunternehmen gelangt zu dem Schluss, dass der Cashflow-Ansatz eine angemessene Methode zur Einbeziehung des Werts von AMS in eine gemeinsame Rentabilitätsanalyse der AMS-Verträge und des Vertrags

über Flughafendienstleistungen sei. Mit diesem Ansatz würden die dem Flughafen durch die Unterzeichnung des Vertrags über Flughafendienstleistungen erwachsenden kumulierten inkrementellen Gewinne ebenso wie der Nutzen der Werbung mittels AMS-Vertrag erfasst. Nach diesem Ansatz könnten die Ausgaben des Flughafens für die AMS im Rahmen der abgezinsten Cashflow- und Rentabilitätsanalyse als inkrementelle Betriebsausgabe behandelt werden. Dieser Ansatz berücksichtige außerdem den Nutzen der aus den AMS-Verträgen und dem Vertrag über Flughafendienstleistungen entstehenden Marketingaktivitäten über die Vertragslaufzeit und über das geplante Ende der Flughafendienstleistungen hinaus, denn Marketingaktivitäten trügen zur Hebung des Markenwerts bei und lösten wahrscheinlich auch zukünftige Geschäftsmöglichkeiten und Gewinne aus.

(128) Als Schlussfolgerung aus dieser Studie hebt Ryanair die Tatsache hervor, dass die Kommission, sofern sie den Vertrag über Flughafendienstleistungen und die AMS-Verträge weiterhin gemeinsam betrachte, die von dem Beratungsunternehmen dargelegten Grundsätze auf die hier betroffene Beihilfesache anwenden solle, um die Rentabilitätsanalyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten korrekt auf die Prüfung sowohl des Vertrags über Flughafendienstleistungen als auch der AMS-Verträge anwenden zu können.

(129) Ryanair legte ferner eine Reihe von Anlagen, die das Beratungsunternehmen erstellt hatte, sowie eine von Professor Damien P. McLoughlin erarbeitete Analyse vor.

Ermittlung der Marktreferenzgröße in Vergleichsgrößenanalysen für Tests[76] nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten[77]

(130) Das Beratungsunternehmen ist der Überzeugung, dass der Ansatz der Kommission, nur im gleichen Einzugsgebiet wie der zu prüfende Flughafen liegende Vergleichsflughäfen zu akzeptieren, fehlerbehaftet ist. Das Beratungsunternehmen führt das Argument an, dass bei Vergleichsflughäfen eingeholte Marktreferenzpreise nicht durch staatliche Beihilfe „belastet“ seien, die umliegenden Flughäfen gewährt worden sei. Die solide Schätzung einer Marktreferenzgröße für den Test nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten sei möglich, denn:

a) Vergleichsgrößenanalysen würden auch außerhalb des Bereichs staatlicher Beihilfe für Tests nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten bei vielen Gelegenheiten eingesetzt;

b) Unternehmen beeinflussten ihre Preisbildungsentscheidungen nur in dem Umfang gegenseitig, in dem ihre Erzeugnisse einander ersetzen oder ergänzen;

[76] Ryanair-Beihilfesachen, von dem Beratungsunternehmen im Auftrag von Ryanair erstellt, 9. April 2013.

[77] Marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter.

c) Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet stünden nicht notwendigerweise im Wettbewerb miteinander und die in den übermittelten Berichten verwendeten Vergleichsflughäfen seien nur in begrenztem Umfang einem Wettbewerb durch in staatlichem Eigentum stehende Flughäfen ausgesetzt (weniger als ein Drittel der gewerblichen Flughäfen im Einzugsgebiet der Vergleichsflughäfen befinden sich vollständig in staatlichem Eigentum und keiner von ihnen war im April 2013 von Prüfungen im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen betroffen);

d) auch wenn Vergleichsflughäfen einem Wettbewerb durch innerhalb des gleichen Einzugsgebiet gelegene, in staatlichem Eigentum stehende Flughäfen ausgesetzt seien, könne es Gründe für die Annahme geben, dass ihr Verhalten dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht (wenn beispielsweise ein großer Privatanteil besteht oder wenn der Flughafen durch ein Privatunternehmen verwaltet wird);

e) Flughäfen marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter würden keine Preise unterhalb der inkrementellen Kosten festsetzen.

Grundsätze der Rentabilitätsanalyse für Tests nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten[78]

(131) Das Beratungsunternehmen führte das Argument an, dass die von ihm in den der Kommission übermittelten Berichten durchgeführte Rentabilitätsanalyse den Grundsätzen folge, die ein rational handelnder Kapitalgeber des Privatsektors anwenden würde. Diese Rentabilitätsanalyse spiegele den aus Grundsatzentscheidungen der Kommission hervorgehenden Ansatz wider. Die Rentabilitätsanalyse beruhe auf folgenden Grundsätzen:

a) die Bewertung werde auf inkrementeller Basis durchgeführt;

b) ein *Ex-ante*-Wirtschaftsplan sei nicht unbedingt erforderlich;

c) bei einem nicht überlaufenen Flughafen sei der Single-Till-Ansatz eine angemessene Preisbildungsmethode;

d) es seien nur die mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des in Betrieb befindlichen Flughafens zusammenhängenden Einnahmen zu berücksichtigen;

e) es sei die gesamte Vertragslaufzeit, einschließlich möglicher Verlängerungen, zu berücksichtigen;

f) zur Bewertung der Rentabilität der Verträge seien zukünftige Finanzflüsse abzuzinsen;

g) die inkrementelle Rentabilität der Ryanair-Verträge für die Flughäfen sei auf der Grundlage von Schätzungen des internen Zinsfußes oder des Netto-Kapitalwerts zu bewerten.

[78] Ryanair-Beihilfesachen, von dem Beratungsunternehmen im Auftrag von Ryanair erstellt, 9. April 2013.

Analyse von Professor Damien P. McLoughlin[79] - Brand building: why and how small brands should invest in marketing - [Markenbildung: warum und wie kleine Marken in Marketing investieren sollten]

(132) Das Ziel dieser Arbeit besteht darin, die wirtschaftliche Logik darzulegen, die den Entscheidungen regionaler Flughäfen, bei AMS Werbeflächen auf *ryanair.com* zu kaufen, zugrunde liegen. Der Autor führt an, dass es eine große Zahl sehr starker, gut bekannter und gewohnheitsmäßig in Anspruch genommener Flughäfen gebe. Zur Ausweitung ihres Geschäfts müssten schwächere Wettbewerber das statische Kaufverhalten der Verbraucher überwinden. Kleine Regionalflughäfen müssten eine Möglichkeit zur fortwährenden Mitteilung ihrer Markenbotschaft an ein möglichst großes Publikum finden. Traditionelle Formen der Marketingkommunikation erforderten Ausgaben, die ihre Mittel übersteigen.

Stellungnahmen zu den Zahlungen an AMS

(133) Ryanair stimmt nicht mit dem Urteil der Kommission überein, dass die Zahlungen an AMS Kosten für den Flughafen darstellen, da dieser Ansatz den Wert der Dienstleistungen der AMS für den Flughafen außer Acht lasse. Ryanair ist ferner davon überzeugt, dass für die Zwecke der Analyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligen der Kauf wertvoller Marketingdienstleistungen zu Marktpreisen gesondert von einer verwandten vertraglichen Regelung zwischen Flughafen und Fluggesellschaft betrachtet werden sollte. Zur Unterstützung ihrer Analyse übermittelt Ryanair eine Studie des Beratungsunternehmens über einen Benchmark-Vergleich der von AMS erhobenen Preise mit Preisen für ähnliche, von anderen Reise-Websites angebotene Dienstleistungen.[80] Die Studie gelangt zu dem Schluss, dass die von AMS erhobenen Preise entweder niedriger als der Durchschnitt waren oder im mittleren Bereich der von Websites in der Vergleichsgruppe erhobenen Preise lagen. Daraus leitet Ryanair ab, dass die Preise der AMS den Marktpreisen entsprechen und dass die Entscheidung eines öffentlichen Flughafens zum Kauf von AMS-Dienstleistungen den Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligen besteht. Zum Nachweis des Werts dieser Dienstleistungen für die Flughäfen legt Ryanair darüber hinaus Belege für die den Flughäfen im Rahmen von AMS-Verträgen erbrachten Dienstleistungen vor.

(134) Ryanair bittet die Kommission, ihren bisher bezüglich der AMS-Verträge angewendeten Ansatz zu überdenken. Ryanair ist der Überzeugung, dass die Vereinbarungen mit AMS getrennt von den Vereinbarungen von Ryanair über Flughafendienstleistungen betrachtet und einem gesonderten Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligen unterzogen werden sollten. Sollte die Kommission auf einem gemeinsamen Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligen der Vereinbarungen mit AMS und der Vereinbarungen von Ryanair über Flughafendienstleistungen

[79] Erstellt für Ryanair, 10. April 2013.

[80] „Are prices set by AMS in line with the market rate?“ [Entsprechen die von AMS festgelegten Preise den Marktsätzen?] Erstellt für Ryanair, 20. Dezember 2013.

bestehen, so sollte der Wert von AMS' Dienstleistungen für den Flughafen nicht außer Acht gelassen werden.

(135) Der Bericht des Beratungsunternehmens vom 20. Dezember 2013 über die Preise der AMS bezieht sich auf Schlussfolgerungen aus zuvor übermittelten Berichten, in denen die Bedeutung der Werbung für kleine Marken umrissen wurde. Diese Berichte bestätigen, dass Ryanair eine starke gesamteuropäische Marke ist, die für ihre Werbedienstleistungen Aufpreise verlangen kann. Die Sätze der AMS werden mit einer gleichzeitig gezogenen Stichprobe von Preisen für Website-Werbung verglichen, wobei als Vergleichsgrundlage Anzeigen gleicher Größe für den Zeitraum 2004 – 2005, also der Zeit der erstmaligen Einführung der AMS-Preisliste, und für das Jahr 2013 dienen. *ryanair.com* habe mehr als doppelt so viele Besucher pro Monat als die auf der Beliebtheitsskala nächstfolgende Reise-Website. Auch bestehe eine größere Wahrscheinlichkeit, dass Besucher weitere Transaktionen im elektronischen Geschäftsverkehr vornehmen. Diese einzigartigen Merkmale in Verbindung mit einer hohen Markenbekanntheit erlaubten der Fluggesellschaft die Erhebung eines Aufpreises.

(136) Der Vergleich erfolgte zwischen Anzeigen gleicher Größe, die durch verfügbare Daten bestimmt und auf der Homepage der einzelnen Websites platziert waren. Aufgrund mangelnder Transparenz bei Sonderangeboten und nach Ermessen gewährten Rabatten, die jedoch gewerblicher Standardpraxis entsprechen, wurden nur Preise aus Preislisten miteinander verglichen. Ein Preis laut Preisliste wird als Preis pro tausend Impressionen angeboten, also als Preis, der jedes Mal, wenn die Anzeige von 1000 Besuchern der Website angesehen wurde, zu zahlen ist. Preise für Web-Anzeigen variieren je nach ihrer in Pixel gemessenen Größe und ihrer Platzierung auf einer Webseite. Der auf *ryanair.com* im Zeitraum 2004 – 2005 angebotene, wichtigste Homepage-Anzeigendienst war ein Banner im Format 468 x 60 Pixel. Banner werden gewöhnlich in oberen mittleren Abschnitt einer Webseite angeordnet. Bezüglich des Zeitraums 2004 – 2005 wurde der von AMS laut Preisliste 2005 angebotene Preis für Banneranzeigen mit dem von 54 europäischen Reise-Websites verlangten Preis verglichen.

(137) Bezüglich des Jahres 2013 werden zwei weitere Anzeigentypen einbezogen, nämlich Skyscraper im Format 120 x 600 Pixel und Mid Page Units im Format 300 x 250 Pixel. Skyscraper-Anzeigen sind hoch und schmal und werden entlang der Kante einer Webseite angeordnet, während Mid Page Units gewöhnlich zwischen redaktionellen online-Inhalten liegen und somit eine hohe Auffälligkeit haben. Die Preise laut der AMS-Preisliste für Skyscraper-Anzeigen und Mid Page Units werden mit den Gebühren von 22 Reise-Websites und135 sonstigen Websites verglichen. Für beide Zeiträume und sämtliche Sektoren erwies sich, dass die Gebührensätze der AMS in die Bandbreite der von Websites in der Vergleichsgruppe erhobenen Preise fallen oder darunter liegen.

<u>Behandlung der AMS-Verträge in der als Teil des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligens durchgeführten Rentabilitätsanalyse</u>

(138) Ryanair legte einen von dem Beratungsunternehmen erstellten Bericht über die Grundsätze vor, die ihrer Meinung nach für einen Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gelten sollten, der sowohl die zwischen Ryanair und Flughäfen geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen als auch die zwischen AMS und eben diesen Flughäfen geschlossenen Marketingverträge umfasst.[81] Ryanair betont, dass dies ihren Standpunkt, dass AMS-Verträge und Verträge über Flughafendienstleistungen getrennten Tests des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligt en unterzogen werden sollten, unberührt lasse.

(139) In dem Bericht wird erklärt, dass mit der AMS zusammenhängende Einnahmen in die Einnahmenseite einer gemeinsamen Rentabilitätsanalyse eingeschlossen werden sollten, in der die Ausgaben für AMS auf der Kostenseite erfasst werden. In dem Bericht wird eine auf den Cashflow gestützte Methode vorgeschlagen, in der die Ausgaben für AMS als inkrementelle Betriebskosten behandelt werden. In dem Bericht wird geltend gemacht, dass Marketingtätigkeiten zur Schaffung und Erhöhung des Markenwertes beitrügen. Daraus wiederum könnten über die Laufzeit des Marketingvertrags, aber auch über sein Auslaufen hinaus, Geschäfte und Gewinne entstehen. Durch einen Vertrag mit Ryanair würden auch andere Fluggesellschaften an den Flughafen kommen. Dies wiederum würde ihn für gewerbliche Unternehmer attraktiv machen und die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens steigern.[82] Sofern die Kommission eine gemeinsame Rentabilitätsanalyse durchführe, sollten diesen Vorteile durch eine Behandlung der Ausgaben für AMS als inkrementelle Betriebskosten berücksichtigt werden, wobei die inkrementellen Gewinne um die AMS-Zahlungen bereinigt zu berechnen seien.

(140) Darüber hinaus sollte in die prognostizierten inkrementellen Gewinne am Ende des Vertrags über Flughafendienstleistungen ein Endwert aufgenommen werden, um auch über den Ablauf des Vertrags hinaus entstehende Werte erfassen zu können. Der Endwert könne anhand einer vorsichtigen Annahme hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit einer Verlängerung des Vertrags mit Ryanair oder der Vereinbarung ähnlicher Bedingungen mit anderen Fluggesellschaften angepasst werden. Dies ermögliche die Schätzung einer niedrigeren Grenze für die gemeinsam aus den AMS-Verträgen und dem Vertrag über Flughafendienstleistungen entstehenden Vorteile unter Berücksichtigung der Ungewissheit inkrementeller Gewinne über den Ablauf des Vertrags über Flughafendienstleistungen hinaus.

(141) Als Beleg für diesen Ansatz werden in dem Bericht die Ergebnisse von Studien über die Auswirkungen von Werbung auf den Markenwert zusammengefasst. Diese Studien erkennen an, dass Werbung den Wert einer Marke aufbauen und die Kundentreue verbessern kann. Insbesondere erhöhe Werbung auf *ryanair.com* die Markenpräsenz eines Flughafens. Besonders

---

81 „Behandlung der AMS-Verträge in der als Teil des „Marktwirtschaftsteilnehmer-Tests“ durchgeführten Rentabilitätsanalyse“ Erstellt für Ryanair, 17. Januar 2014.

82 Ausweislich eines Berichts von York Aviation (2007) *„Social benefits of low fare airlines in Europe“ [Soziale Vorteile von Billigfluggesellschaften in Europa*] machte Ryanair den Flughafen Eindhoven für andere Billigfluganbieter als Betriebsstandort attraktiv.

kleinere Regionalflughäfen, die eine Erhöhung ihres Verkehrsaufkommens anstreben, könnten durch den Abschluss von Werbeverträgen mit AMS den Wert ihrer Marke ausbauen.[83]

(142) Der Bericht schlägt vor, den Cashflow-Ansatz gegenüber einem Kapitalisierungsansatz, nach dem die Ausgaben für AMS als vermögenswirksame Ausgaben für immaterielle Vermögenswerte (nämlich den Markenwert des Flughafens) behandelt würden, zu bevorzugen. Die Marketingausgaben würden als immaterieller Vermögenswert aktiviert und dann über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts abgeschrieben, mit einem Restwert am Ende der angesetzten Laufzeit des Vertrags über Flughafendienstleistungen. Dieser Ansatz würde jedoch den dem Flughafen aus dem Abschluss des Vertrags über Flughafendienstleistungen mit Ryanair zusätzlich entstehenden Nutzen nicht erfassen. Außerdem gestalte sich die Schätzung des Werts des immateriellen Vermögenswerts aufgrund der Aufwendungen für die Markenpflege und der Länge der Nutzungsdauer des Vermögenswerts schwierig.

(143) Schließlich wird das Argument vorgetragen, dass der Cashflow-Ansatz im Einklang mit Grundsatzentscheidungen der Kommission zu staatlicher und nichtstaatlicher Beihilfe stehe. Hier wird die Beihilfesache BayernLB[84] angeführt, in der die Kommission angab, dass sie zur Schätzung der Geldflüsse (Cashflows) ein Bewertungsmodell nach der Dividend-Discount-Methode anwenden und dann auf der Grundlage eines prognostizierten Dividendenwachstums einen Endwert zuweisen würde. Außerdem wird der Fall der Preis-Kosten-Schere im Zusammenhang mit Telefónica[85] genannt, in dem die Kommission in ihre abgezinste Geldflussrechnung einen Endwert einbezog.

6.2. Stellungnahme der Airport Marketing Services (AMS)

(144) Die Airport Marketing Services definiert sich selbst als ein Tochterunternehmen von Ryanair, das einem echten wirtschaftlichen Zweck dient und geschaffen wurde, um sich einer Tätigkeit zu widmen, die nicht zum Kerngeschäft von Ryanair gehört. Sie wird von Ryanair als Vermittlerin für den Verkauf von Werbeflächen auf ihrer Website genutzt. Grundsätzlich werden Marketingverträge von AMS mit Flughäfen gesondert von den Verträgen von Ryanair mit denselben Flughäfen verhandelt und abgeschlossen.

(145) AMS erklärt, dass sie keine Begünstigte staatlicher Beihilfe gewesen sei und dass der Flughafen bei seinen Geschäften mit AMS gemäß dem Grundsatz des

---

83 Hier wird insbesondere auf einen Bericht von Professor Damien P. McLoughlin (2013) verwiesen, den Ryanair am 13. April 2013 übermittelte und der folgenden Titel hat: *„Brand building: why and how small brands should invest in marketing“* [Markenbildung: warum und wie kleine Marken in Marketing investieren sollten].

84 Europäische Kommission Staatliche Beihilfe NN 72/2005 – Deutschland, Kapitalerhöhung BayernLB, Randnummern 27 – 29.

85 Entscheidung der Kommission vom 4. Juli 2007 bezüglich eines Verfahrens nach Artikel 82 des EG-Vertrags (Sache COMP/38.784 – Wanadoo España gegen Telefónica), Randnummern 360 und 363.

marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gehandelt habe. AMS argumentiert, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllt sei, weil bei den Gebührensätzen für von AMS bereitgestellte Werbeflächen und dem zugehörigen Umfang dieser Werbeflächen nicht zwischen öffentlichen und privaten Werbekunden unterschieden werde. Öffentliche und private Einrichtungen träten in einen Wettbewerb, um Zugang zur nur begrenzt vorhandenen Werbefläche auf *ryanair.com* zu erhalten.

(146) AMS erklärt, dass die Marketingverträge unter Befolgung geschäftlicher Grundprinzipien mit einem kommerziellen Wert zum Marktpreis ausgehandelt wurden. Viele Flughäfen, und zwar sowohl Regional- als auch Drehkreuzflughäfen, träfen die Wahl, zur Stärkung ihrer Markenbekanntheit Anzeigen auf der Website von Ryanair oder anderen Website zu schalten. Aus dieser größeren Markenbekanntheit könnten die Flughäfen auf verschiedene Weise Nutzen ziehen. So könne diese Markenbekanntheit ankommende Fluggäste über die Website der Fluggesellschaft anziehen, auf der die Werbung des Flughafens geschaltet wird. Am Flughafen ankommende Fluggäste generierten Einnahmen aus nicht luftfahrtgebundenen Tätigkeiten, denn Fluggäste von außerhalb gäben an einem Flughafen sehr viel eher Geld für Souvenirs, lokale Erzeugnisse, Mietwagen, Restaurants o. Ä. aus. Diese Einnahmen machten fast die Hälfte der Einnahmen der Flughäfen aus nicht luftfahrtgebundenen Tätigkeiten aus.

(147) Dies treffe besonders auf den AOC zu, denn als Ryanair seinen Betrieb mit der Flugverbindung Altenburg-London aufnahm, habe der Flughafen noch keinen regelmäßigen Fluggastverkehr aufgewiesen. Tätigkeiten, durch die Einnahmen aus nicht luftfahrtgebundenen Tätigkeiten hätten erwirtschaftet werden können, hatten sich zu dieser Zeit noch nicht entwickelt. Marketingaktivitäten sei in diesem Zusammenhang ein besonders hoher Stellenwert zugekommen, um den Anteil ankommender Fluggäste an der Anzahl der Fluggäste insgesamt, zu der sich Ryanair verpflichtet hatte, zu erhöhen und die Aufnahme von nicht luftfahrtgebundenen Geschäftstätigkeiten am Flughafen zu fördern.

(148) Die Website von Ryanair weise aus Marketingsicht besonders wertvolle Merkmale auf: Die Website von Ryanair sei eine der beliebtesten Reise-Websites der Welt; die Marke und die Website von Ryanair hätten einen hohen Bekanntheitsgrad; bei einer Absprungrate (Bounce Rate) von lediglich […]* sei der Inhalt attraktiv; die durchschnittliche Dauer eines Besuchs auf der Website sei extrem lang und sie spreche gezielt potenzielle Kunden des jeweiligen Flughafens an. Diese Merkmale der Website spiegelten sich in den dem AOC berechneten Marketinggebühren wider.

(149) AMS erklärt, dass ihre Marketinggebühren auf der Grundlage des Marktpreises festgelegt worden seien. AMS unterscheide bei ihren Kunden nicht zwischen Flughäfen und Unternehmen, die in anderen Bereichen tätig sind. Die von AMS berechneten Preise stützten sich auf objektive Kriterien

und seien auf ihrer Website[86] transparent angegeben Die Preise, die AMS dem Flughafen berechnete, hätten ihrer Preisliste entsprochen. Zum Vergleich: Eine einseitige Werbeanzeige des Flughafens in der Zeitung *Daily Telegraph* würde rund 2 385 000 EUR für eine Dauer von 45 Tagen kosten (46 000 GBP pro Tag). Die Werbeflächen, die AMS auf der Website von Ryanair anbiete, seien außerdem fest eingebunden, während diejenigen auf zahlreichen anderen Websites in der Regel im Wechsel angezeigt würden.

(150) Die zweijährige Laufzeit der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des Marketingvertrags mit AMS aus dem Jahr 2008 sah vor, dass der Flughafen für die Marketingdienstleistungen ein Entgelt zahlte, das auf der Anzahl der Seitenaufrufe im Jahr 2007 basierte. Auch der Marketingvertrag aus dem Jahr 2010 stützte sich in ähnlicher Weise auf Annahmen bezüglich der Anzahl der Seitenaufrufe im Jahr 2009. Die verfügbaren Daten aus der Vergangenheit zeigen, dass die Anzahl der Aufrufe der Website von Ryanair in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist.

(151) Die AMS gelangt zu dem Schluss, dass sie keine Begünstigte staatlicher Beihilfe gewesen sei und dass die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bei ihren Geschäften mit AMS gemäß dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers handelte.

6.3. Stellungnahme der Lufthansa

(152) Die Lufthansa merkt an, dass in den Jahresabschlüssen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH für 2010 und 2011 jährliche Verluste in Höhe von 567 000 EUR bzw. 437 000 EUR ausgewiesen werden. Dies zeige, dass das Unternehmen trotz öffentlicher Unterstützung immer noch keine Gewinne abwerfe. Laut der Aussage von Lufthansa erfolgen die jährlichen Einlagen der Gesellschafter in zwei unterschiedlichen Formen.

a) Im Haushaltsplan des Landkreises Altenburger Land für 2014 wird angegeben, dass die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gemäß Artikel 24 ihres Gesellschaftsvertrags zusätzliche Einlagen von 228 000 EUR pro Jahr erhielt.

b) Die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH erhielt zwischen 2009 und 2011 außerdem nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von 2 406 000 EUR. Ausweislich der Jahresabschlüsse sichern diese Zuschüsse die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens. Diese Zuschüsse werden laut Haushaltsplan des Landkreises Altenburger Land auch 2014 bereitgestellt (350 000 EUR für 2014). Insgesamt betrugen die Zuschüsse und Einlagen der Gesellschafter 409 000 EUR im Jahr 2014 und 174 000 EUR im Jahr 2013.

(153) Bezüglich der laufenden Prüfungen merkt Lufthansa an, dass die Infrastruktur, wie im Vertrag mit Ryanair vereinbart, offensichtlich ausschließlich für Ryanair geschaffen worden sei. Lufthansa erklärt, dass ein privater

[86] www.airportmarketingservices.com.

Kapitalgeber nur dann in dieser Weise gehandelt hätte, wenn sich Ryanair im Gegenzug verpflichtet hätte, den Flughafen für eine bestimmte Anzahl von Jahren zu bedienen.

(154) Lufthansa macht auch geltend, dass die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zwischen 2003 und 2011 öffentliche Rettungsbeihilfen erhielt, weil die Flughafenentgelte zur Deckung der Betriebskosten nicht ausreichten. Lufthansa definiert die Gesellschaft als „in Schwierigkeiten befindliches Unternehmen" im Sinne der *Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten*[87], wobei diese Leitlinien demzufolge nicht eingehalten worden seien, da die Beihilfe nicht angemeldet wurde. Diese Beihilfe sei daher mit dem Binnenmarkt nicht vereinbar.

(155) Hinsichtlich der Flughafenentgelte und der Marketingunterstützung merkt Lufthansa an, dass Ryanair erhebliche Beihilfen in Form von vorteilhaften Entgelten und Unterstützung beim Marketing geleistet worden seien. Lufthansa macht geltend, dass diese Vorteile mit dem Binnenmarkt unvereinbar seien, da die Vereinbarkeitskriterien der Luftfahrt-Leitlinien 2005 nicht angewendet werden könnten, weil sie für Fälle, in denen dauerhaft und ständig Betriebsbeihilfe geleistet wird, nicht gelten. Auch die Luftfahrt-Leitlinien 2014 könnten nicht angewendet werden, weil sie nur Anlaufbeihilfen für Fluggesellschaften beträfen, die entweder angemeldet oder nach dem Inkrafttreten dieser Leitlinien gewährt wurden. Aber auch wenn die Luftfahrt-Leitlinien 2014 anwendbar seien, wären die Kriterien für die Vereinbarkeit von Anlaufbeihilfen an Fluggesellschaften nicht erfüllt.

6.4. Stellungnahme des Bundesverbands der deutschen Fluggesellschaften

(156) Was die Anwendung der Luftfahrt-Leitlinien 2014 betrifft, so ist der Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften („BDF") mit der Anwendung dieser Leitlinien auf nicht angemeldete, vor der Veröffentlichung der Leitlinien gewährte Betriebsbeihilfe nicht einverstanden, weil dies dem Ziel der Verhinderung von Wettbewerbsverfälschungen und Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Binnenmarkt zuwiderlaufe. Laut BDF würde eine solche Anwendung für diejenigen Unternehmen, die den vor dem 4. April 2014 geltenden Leitlinien entsprechend handelten, einen Vorteil darstellen. Nach Meinung des BDF würde durch die neuen Luftfahrt-Leitlinien 2014 rechtswidriges Verhalten rückwirkend legalisiert. Die Anlaufbeihilfe für Ryanair und die Investitionsbeihilfe für die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH sollten daher auf der Grundlage des zur maßgeblichen Zeit anzuwendenden Rechts als nicht angemeldete Beihilfe bewertet werden.

7. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

7.1. Stellungnahme Deutschlands zur Stellungnahme von Ryanair

[87] OJ C 249, 31.07.2014, p.1.

(157) Hinsichtlich des Berichts des Beratungsunternehmens stellt Deutschland fest, dass der Bericht eine mögliche Bedienung des AOC durch Germanwings andeute. Deutschland bescheinigt jedoch, dass Germanwings diesen Flughafen nie bediente.

(158) Was die Stellungnahme von Ryanair betrifft, so erklärt Deutschland, dass die Behörden des Freistaates Thüringen an den Verhandlungen zwischen dem Flughafen und Ryanair bzw. AMS über den Abschluss der Verträge nicht beteiligt gewesen seien.

(159) Hinsichtlich der Marketingverträge zwischen Ryanair und dem AOC leistet Deutschland umfassende Unterstützung für die Haltung von Ryanair, nach der diese Marketingverträge dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen und folglich keine staatliche Beihilfe beinhalten. Deutschland stimmt insbesondere der Schlussfolgerung des letzten, von Ryanair am 20. Dezember 2013 übermittelten Berichts des Beratungsunternehmens zu und erklärt, dass die der AMS bzw. Ryanair geleisteten Zahlungen für die im Kontext eines normalen Dienstleistungsvertrags in einer geschäftlichen Angelegenheit erbrachte Dienstleistung angemessen gewesen seien.

7.2. Stellungnahme Deutschlands zur Stellungnahme der Lufthansa

(160) Deutschland trägt vor, dass die Stellungnahme der Lufthansa keine neuen Erkenntnisse für die laufenden Prüfungen ergäbe und dass der Kommission in dieser Sache bereits alle maßgeblichen Informationen vorlägen.

(161) Deutschland weist einige Erklärungen der Lufthansa zurück. Sie sind nach der Aussage Deutschlands fehlerhaft.

a) Laut der Aussage Deutschlands wurde der AOC nicht ausschließlich für Ryanair gebaut und betrieben. Diesbezüglich verweist Deutschland auf seine Stellungnahme und den langfristigen Investitionsplan für die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH.

b) Deutschland betont ferner, dass die Infrastruktur jedem diskriminierungsfrei zur Nutzung offenstehe. Seit 2001 nutzten auch Air Berlin und Air Omega den Flughafen regelmäßig.

c) Die Ergebnisse der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wurden durch die Verträge mit Ryanair verbessert. Daher hätte auch ein privater Kapitalgeber diese Verträge geschlossen.

d) Entscheidungen dieser Art sind für Unternehmen wie die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH üblich. Beispielsweise wurde 2008 und 2009 auch geprüft, ob ein Pilotenausbildungsunternehmen den AOC nutzen könnte. Der Vertrag kam jedoch nicht zustande, weil die Anforderungen des Unternehmens an die Infrastruktur zu dem betreffenden Zeitpunkt nicht erfüllt werden konnten. Ein weiteres Beispiel ist, dass im Dezember 2010 beschlossen wurde, keine neuen Verträge mit Ryanair zu schließen.

e) Aufgrund der KE-Consult-Studie wurde das Geschäftsmodell der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH auf allgemeinen Luftverkehr umgestellt. Dadurch sank der Betrag erforderlicher öffentlicher Zuschüsse.

(162) Deutschland erklärt ferner, dass aufgrund der Tatsache, dass der Aufsichtsrat der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH im Dezember 2013 die Aufnahme eines privaten Kapitalgebers beschloss, die öffentlichen Zuschüsse weiter gesenkt werden können. Aufgrund der neuen Ausrichtung des Flughafens, der nicht mehr von Charter- oder Linienflügen bedient werden wird, müsste der AOC zudem bald aus dem Anwendungsbereich der Vorschriften über staatliche Beihilfen herausfallen.

(163) Deutschland führt das Argument an, dass der AOC nach den Luftfahrt-Leitlinien 2005 zur Flughafenkategorie D mit höchstens 150 000 Fluggästen pro Jahr gehöre. Daher sei der Flughafen für den Wettbewerb mit anderen Flughäfen zu klein, von einer Verfälschung des Wettbewerbs ganz zu schweigen. Folglich bestehe keine Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten. Deutschland weist die Behauptungen der Lufthansa hinsichtlich der Ryanair gewährten, mutmaßlichen Beihilfe zurück. Deutschland weist auch die Behauptung zurück, dass Ryanair durch Flughafenentgelte und Marketingunterstützung mutmaßliche Beihilfen gewährt worden seien und verweist diesbezüglich auf seine früheren Stellungnahmen.

(164) Zuletzt nimmt Deutschland auf eine Pressemitteilung der Kommission vom 19. Januar 2005[88] Bezug, die bestätigt, dass ein Beihilfeprogramm zum Bau und zur Entwicklung von Regionalflughäfen in strukturell und wirtschaftlich schwachen Regionen mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

8. WÜRDIGUNG

8.1. Vorliegen einer Beihilfe

(165) 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.“*

(166) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV vorgesehenen Kriterien sind kumulativ. Um folglich feststellen zu können, ob die fraglichen Maßnahmen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, müssen sämtliche der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein. Im Einzelnen muss die finanzielle Unterstützung:

a) staatlich sein oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;
b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen;
c) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und
d) den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

<u>Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit</u>

[88] http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=FR.

(167) Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission zuerst feststellen, ob die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist. Unter den Unternehmensbegriff fällt jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform, ihrer Eigentumsverhältnisse und der Art ihrer Finanzierung.[89] Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die im Angebot von Waren oder Dienstleistungen auf einem gegebenen Markt besteht[90].

(168) In seinem Urteil in der Rechtssache Flughafen Leipzig-Halle bestätigte der Gerichtshof, dass der Betrieb eines Flughafens zu gewerblichen Zwecken und der Bau der Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen.[91] Sobald ein Flughafenbetreiber durch das Angebot von Flughafendienstleistungen gegen Vergütung eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, stellt er unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar. Folglich können die Vorschriften des Vertrags für staatliche Beihilfen auf Vorteile angewendet werden, die dem betreffenden Flughafenbetreiber durch den Staat oder durch staatliche Mittel gewährt werden.[92]

(169) Bezüglich des Zeitpunktes, ab dem der Bau und Betrieb eines Flughafens zur wirtschaftlichen Tätigkeit wird, erinnert die Kommission daran, dass die schrittweise Entwicklung von Marktkräften im Flughafensektor die Bestimmung eines genauen Datums unmöglich macht. Die europäischen Gerichte haben jedoch die Entwicklungen in der Beschaffenheit der Tätigkeiten von Flughäfen anerkannt. Bezüglich des Flughafens Leipzig/Halle führte das Gericht aus, dass sich ab dem Jahr 2000 die Anwendung der staatlichen Beihilfevorschriften auf die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur nicht mehr ausschließen lasse. Folglich muss der Bau und Betrieb von Flughafeninfrastruktur ab dem Datum des Urteils in der Sache Aéroports de Paris (12. Dezember 2000) als wirtschaftliche Tätigkeit betrachtet werden.

(170) Der Würdigung in den Erwägungsgründen (168) und (169) entsprechend ist der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit. Wettbewerb findet einerseits zwischen Flughäfen zur Gewinnung von Fluggesellschaften und des entsprechenden Luftverkehrs (Fluggäste und Fracht) und andererseits zwischen Flughafenbetreibern statt. Diese können untereinander um die Beauftragung mit dem Betrieb eines bestimmten Flughafens konkurrieren.

---

89 Rechtssache C-35/96 *Kommission gegen Italien*, Slg. 1998, I-3851; Rechtssache C-41/90 *Höfner und Elser*, Slg. 1991, I-1979; Rechtssache C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances gegen Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, Slg. 1995, I-4013; Rechtssache C-55/96 Job Centre, Slg. 1997, I-7119.

90 Rechtssache 118/85 *Kommission gegen Italien*, Slg. 1987, 2599; Rechtssache 35/96 *Kommission gegen Italien*, Slg. 1998, I-3851.

91 Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle, insbesondere Randnummern 93 – 94; bestätigt durch Rechtssache C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle gegen Kommission*, 2012, noch nicht in der Slg. veröffentlicht; siehe auch Rechtssache T-128/89 *Aéroports de Paris gegen Kommission*, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch Rechtssache C-82/01P *Aéroports de Paris gegen Kommission*, Slg. 2002, I-9297 und Rechtssache T-196/04 *Ryanair gegen Kommission* (im Folgenden „Charleroi-Urteil"), Slg. 2008, II3-643.

92 Rechtssachen C-159/91 und C-160/91 *Poucet gegen AGV und Pistre gegen Cancave*, Slg. 1993, I-637.

Darüber hinaus können insbesondere im Hinblick auf Billigfluganbieter und Charterfluggesellschaften Flughäfen, die sich nicht im gleichen Einzugsgebiet, ja nicht einmal im gleichen Mitgliedstaat befinden, miteinander im Wettbewerb um die Gewinnung dieser Fluggesellschaften stehen.

(171) Die Kommission stellt fest, dass die in diesem Beschluss betroffene Flughafeninfrastruktur vom Flughafenbetreiber, der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, auf gewerblicher Basis betrieben werden soll. Da der Flughafenbetreiber bei den Nutzern Gebühren für die Nutzung dieser Infrastruktur erheben wird, ist letztere wirtschaftlich verwertbar. Daraus folgt, dass die diese Infrastruktur verwertende Einheit für die Zwecke des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ein Unternehmen darstellt.

Öffentlicher Aufgabenbereich

(172) Nicht alle Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers sind notwendigerweise wirtschaftlicher Art[93]. Der Gerichtshof[94] führte aus, dass Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat in Ausübung seiner amtlichen Befugnisse als öffentliche Behörde zuständig ist, nicht wirtschaftlicher Art sind und nicht in den Geltungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfe fallen. Zu Tätigkeiten dieser Art zählen beispielsweise Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw. Die Finanzierung dieser Tätigkeiten ist strikt auf einen Ausgleich der entstehenden Kosten zu beschränken und eine Verwendung zur Finanzierung anderer wirtschaftlicher Tätigkeiten ist nicht zulässig.[95]

(173) Daher stellt die Finanzierung von in den öffentlichen Aufgabenbereich fallenden Tätigkeiten oder mit diesen Tätigkeiten unmittelbar zusammenhängender Infrastruktur im Allgemeinen keine staatliche Beihilfe dar.[96] Auf einem Flughafen gelten Tätigkeiten wie Flugsicherung, Polizei, Zoll, Feuerwehr, Tätigkeiten zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen sowie Investitionen für die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nicht ökonomische Tätigkeiten.[97]

(174) Die öffentliche Finanzierung nicht ökonomischer Tätigkeiten, die zwingend mit der Durchführung einer ökonomischen Tätigkeit verbunden sind, muss nicht zu einer unzulässigen Diskriminierung zwischen Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern führen. Tatsächlich entspricht es ständiger Rechtsprechung, dass dann ein Vorteil besteht, wenn öffentliche Behörden Unternehmen von den ihren wirtschaftlichen Tätigkeiten innewohnenden

---

93 Rechtssache C-364/92 SAT Fluggesellschaft gegen Eurocontrol, Slg. 1994, I-43.

94 Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003, Luftsicherheit – Ausgleich der Kosten aufgrund der Anschläge vom 11. September 2001.

95 Rechtssache C-343/95 Cali & Figli gegen Servizi ecologici porto di Genova, Slg. 1997, I-1547; Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003; Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002, N 438/2002, Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben.

96 Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003.

97 Siehe insbesondere Rechtssache C-364/92 SAT/Eurocontrol, Slg. 1994, I-43, Randnummer 30 und Rechtssache C-113/07 P Selex Sistemi Integrati gegen Kommission, Slg. 2009, I-2207, Randnummer 71.

Kosten entlasten.[98] Wenn es also in einer bestimmten Rechtsordnung üblich ist, dass Fluggesellschaften oder Flughafenbetreiber die Kosten bestimmter Dienstleistungen tragen, während einige Fluggesellschaften oder Flughafenbetreiber, die im Auftrag der gleichen öffentlichen Behörden die gleichen Dienstleistungen erbringen, diese Kosten nicht tragen müssen, dann genießen letztere eventuell auch dann einen Vorteil, wenn die betreffenden Dienstleistungen an sich als nichtökonomische Tätigkeiten gelten. Aus diesem Grund ist eine Analyse des für den Flughafenbetreiber geltenden rechtlichen Rahmens erforderlich, um beurteilen zu können, ob Flughafenbetreiber oder Fluggesellschaften nach diesem rechtlichen Rahmen die Kosten für die Durchführung von Tätigkeiten tragen müssen, die an sich nicht ökonomischer Art sind, aber Bestandteil der Ausübung ihrer wirtschaftlichen Tätigkeiten sind.

(175) Deutschland erläutert, dass die in Erwägungsgrund (71) erwähnten öffentlichen Subventionen für Infrastrukturinvestitionen ausschließlich mit nichtökonomischen Tätigkeiten verknüpft sind. Deutschland zählt Sicherheitsinvestitionen und Investitionen zur öffentlichen Gefahrenabwehr und zur Luftfahrtsicherheit zu diesen nichtökonomischen Tätigkeiten. Deutschland weist insbesondere darauf hin, dass Aufgaben der Gefahrenabwehr und polizeiliche Aufgaben, Brandschutzmaßnahmen, öffentliche Sicherheit und Betriebssicherheit, Wetterdienst und Flugsicherheit Teil des öffentlichen Aufgabenbereichs seien.

(176) Der maßgebliche Rechtsrahmen in Deutschland wird insbesondere durch § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, der Sicherungsmaßnahmen der Flughäfen regelt, und § 27 Buchstabe c Ziffer 2 *Luftverkehrsgesetz*, der Maßnahmen zur Gewährleistung von Betriebsschutz, Luftverkehrskontrolle und Sicherheit des Luftverkehrs regelt, bestimmt.

(177) Die Kommission ist der Ansicht, dass Maßnahmen nach § 8 *Luftsicherheitsgesetz*, Maßnahmen nach § 27 Buchstabe c Ziffer 2 *Luftverkehrsgesetz*, Wetterdienst und Feuerwehr grundsätzlich als in den öffentlichen Aufgabenbereich fallende Tätigkeiten betrachtet werden können.

(178) Was jedoch Maßnahmen betrifft, die allein mit der Betriebssicherheit zusammenhängen, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Gewährleistung eines sicheren Betriebs am Flughafen einen ganz normalen Bestandteil der wirtschaftlichen Tätigkeit des Betreibens eines Flughafens bildet.[99] Vorbehaltlich einer detaillierteren Überprüfung der einzelnen Tätigkeiten und Kosten stellt die Kommission fest, dass auf die Gewährleistung eines sicheren Betriebs am Flughafen ausgelegte Maßnahmen keine in den öffentlichen Aufgabenbereich fallenden Tätigkeiten darstellen. Jedes Unternehmen, das einen Flughafen betreiben möchte, muss die

[98] Siehe u. a. Rechtssache C-172/03 Wolfgang Heiser gegen Finanzamt Innsbruck, Slg. 2005, I-01627, Randnummer 36 und die zitierte Rechtsprechung.

[99] Kommissionsbeschluss vom 20. Februar 2014 in der Beihilfesache SA.35847 (2012/N) – Tschechische Republik – Flughafen Ostrava , noch nicht im ABl. veröffentlicht, Erwägungsgrund (16).

Sicherheit der Anlagen, beispielsweise der Start- und Landebahn und der Vorfelder, gewährleisten.

(179) Bezüglich des Brandschutzes merkt die Kommission an, dass die Kostenvergütung regionalen Zuständigkeiten unterliegt und diese Kosten gewöhnlich von den maßgeblichen Regionalbehörden vergütet werden. Die Vergütung dieser Kosten ist auf den zur Deckung der betreffenden Kosten erforderlichen Umfang beschränkt.

(180) Bezüglich der Flugsicherung und der Flugsicherungsmaßnahmen ist in § 27 Buchstabe d *Luftverkehrsgesetz* vorgesehen, dass die mit den Maßnahmen nach § 27 Buchstabe c *Luftverkehrsgesetz* zusammenhängenden Kosten bei einer Reihe bestimmter Flughäfen vom Staat gedeckt werden. Flughäfen können eine Kostenentlastung als nach § 27 Buchstabe d *Luftverkehrsgesetz* „anerkannte Flugplätze" erhalten, wenn das Bundesministerium für Verkehr aus Sicherheitsgründen und verkehrspolitischen Interessen einen Bedarf für Flugsicherungsdienste und Flugsicherungsmaßnahmen anerkannt hat.[100] Deutsche Flughäfen, die über keine derartige Anerkennung verfügen, haben keinen Anspruch auf eine Kostenentlastung nach § 27 Buchstabe d *Luftverkehrsgesetz* und müssen folglich grundsätzlich die mit den in § 27 Buchstabe c *Luftverkehrsgesetz* vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Kosten selbst tragen. Diese Kosten sind Bestandteil des Betriebs der Flughäfen. Da einige Flughäfen diese Kosten selbst tragen müssen, andere aber nicht, könnte Letzteren auch dann ein Vorteil gewährt worden sein, wenn Kontroll- und Flugsicherungsmaßnahmen als nichtökonomische Maßnahmen betrachtet werden können. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der AOC nicht zu den unter § 27 Buchstabe d des genannten Gesetzes fallenden Flughäfen gehört, und stellt fest, dass die mit Flugsicherungsdiensten und Flugsicherungsmaßnahmen verbundenen Investitionen nicht als in den öffentlichen Aufgabenbereich fallende Kosten in Betracht kommen können.

(181) Was Maßnahmen nach § 8 *Luftsicherheitsgesetz* betrifft, so ist Deutschland scheinbar der Auffassung, dass alle Kosten im Zusammenhang mit den dort vorgeschriebenen Maßnahmen von den maßgeblichen öffentlichen Behörden getragen werden können. Die Kommission merkt jedoch an, dass nach § 8 Absatz 3 *Luftsicherheitsgesetz* nur die Kosten für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen, die für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 5 *Luftsicherheitsgesetz* erforderlich sind, erstattet werden können. Alle anderen Kosten müssen vom Flughafenbetreiber getragen werden. Soweit die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gewährte öffentliche Finanzierung das Unternehmen von Kosten entlastete, die es gemäß § 8 Absatz 3 *Luftsicherheitsgesetz* zu tragen hatte, ist diese öffentliche Finanzierung folglich nicht von einer genauen Prüfung nach den Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen ausgenommen.

[100] § 27 Buchstabe d Ziffer 1 Luftverkehrsgesetz: „Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt".

(182) Abschließend akzeptiert die Kommission in Anbetracht der zwischen den Jahren 2000 und 2011 getätigten Infrastrukturinvestitionen und entstandenen Betriebskosten, dass unmittelbar mit dem Brandschutz und der Bereitstellung von Wetterdiensten zusammenhängende Aufwendungen als Aufwendungen des öffentlichen Aufgabenbereichs in Betracht kommen, soweit sich die Erstattung dieser Kosten strikt auf das zur Durchführung dieser Tätigkeiten Notwendige beschränkt. Hinsichtlich der Investitionen und Betriebskosten in Verbindung mit den gemäß § 8 *Luftsicherheitsgesetz* getroffenen Maßnahmen ist die Kommission der Auffassung, dass nur diejenigen Kosten, für die der Flughafenbetreiber einen Erstattungsanspruch nach § 8 Absatz 3 *Luftsicherheitsgesetz* hat, als Kosten des öffentlichen Aufgabenbereichs in Betracht kommen.

(183) Bezüglich der mit Flugsicherungsdiensten und Flugsicherungsmaßnahmen verbundenen Investitionen nach § 27 Buchstabe c Ziffer 2 *Luftverkehrsgesetz* stellt die Kommission unter Berücksichtigung dessen, dass der AOC nicht zu den unter § 27 Buchstabe d dieses Gesetzes fallenden Flughäfen zählt, fest, dass Investitionen und Betriebskosten in Verbindung mit Flugsicherungsdiensten und Flugsicherungsmaßnahmen nicht als Kosten des öffentlichen Aufgabenbereichs in Betracht kommen können. Schließlich kommen mit der Gewährleistung der Betriebssicherheit des Flughafens zusammenhängende Investitionen und Betriebskosten nicht als Kosten des öffentlichen Aufgabenbereichs in Betracht. Dies bedeutet insbesondere, dass Investitionen in die Modernisierung und Verlängerung der Start- und Landebahn sowie die Installation von Flugplatzleuchtfeuern usw. nicht als in den öffentlichen Aufgabenbereich fallend eingestuft werden können.

(184) Ungeachtet der rechtlichen Einstufung dieser Kosten als in den öffentlichen Aufgabenbereich fallend oder nicht wurde nachgewiesen, dass diese Kosten nach dem geltenden rechtlichen Rahmen vom Flughafenbetreiber zu tragen sind. Wenn also der Staat diese Kosten bezahlte, würde der Flughafenbetreiber von Kosten entlastet, die ihm normalerweise entstanden wären.

(185) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH für die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen und Betriebsverlusten gewährten öffentlichen Mittel das Unternehmen von seiner wirtschaftlichen Tätigkeit innewohnenden Kosten entlastet. Hiervon ausgenommen sind die in den Erwägungsgründen (182) und (183) dargelegten Kosten des öffentlichen Aufgabenbereiches. Die in Tabelle 7 offengelegten Finanzmittel des Freistaates Thüringen zur Deckung der Flugsicherung und der Flughafenkontrolldienste können daher, im Gegensatz zu der Meinung Deutschlands, nicht als Tätigkeiten des öffentlichen Aufgabenbereichs bezeichnet werden. Ebenso fällt ein Teil der in Tabelle 3 offengelegten Infrastrukturinvestitionen, im Gegensatz zu Deutschlands Meinung, nicht in den öffentlichen Aufgabenbereich. Dies trifft insbesondere für die Modernisierung und Verlängerung der Start- und Landebahn zu.

8.1.1. Maßnahme 1: Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in den Jahren 2000 – 2011

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(186) Von staatlicher Beihilfe ist immer dann die Rede, wenn der Staat selbst oder eine kraft der ihr übertragenen Befugnisse handelnde zwischengeschaltete Stelle aus staatlichen Mitteln einen Vorteil gewährt.[101] Auf Mittel örtlicher Behörden ist Artikel 107 des AEUV über staatliche Mittel anzuwenden.[102]

(187) In der vorliegenden Sache werden die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gewährten Zuschüsse zur Deckung von Infrastrukturinvestitionen aus dem Haushalt öffentlicher Einrichtungen finanziert, d. h. entweder der öffentlichen Gesellschafter[103], des Freistaates Thüringen oder anderer öffentlicher Einrichtungen sowie regionaler und örtlicher Behörden. Folglich beinhalten die Zuschüsse staatliche Mittel und sind ebenfalls dem Staat zurechenbar.

Wirtschaftlicher Vorteil

(188) Für die Überprüfung der Frage, ob ein Unternehmen in den Genuss eines durch die Gewährung von Finanzmitteln zu Vorzugsbedingungen ausgelösten wirtschaftlichen Vorteils kam, wendet die Kommission das Kriterium des „marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“ an. Nach diesem Grundsatz sollten Finanzmittel, die der Staat einem Unternehmen mittel- oder unmittelbar unter üblichen Marktbedingungen entsprechenden Umständen zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfe bezeichnet werden.[104]

(189) In der vorliegenden Sache hat die Kommission zu beurteilen, ob die Bedingungen der der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH geleisteten öffentlichen Subventionen dem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, den die Begünstigte unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

(190) Die öffentlichen Zuschüsse zu der hier betroffenen Maßnahme wurden der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH „kostenlos“, ohne Zinsen oder Rückzahlungsverpflichtungen, gewährt[105]. Folglich befreiten die von den deutschen Behörden zu den Infrastrukturinvestitionen geleisteten Zuschüsse das Unternehmen von der Last, die Infrastruktur entweder durch Bankdarlehen oder aus dem Eigenkapital vollständig selbst finanzieren zu müssen. Daher verschaffen diese Zuschüsse dem Flughafen einen wirtschaftlichen Vorteil.

---

101 Rechtssache C-482/99 *Frankreich gegen Kommission* (im Folgenden: *„Stardust Marine“*), Slg. 2002, I-4397.

102 Urteil vom 12. Mai 2011 in den verbundenen Rechtssachen T-267/08 und T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, noch nicht in der Slg. veröffentlicht, Randnummer 108.

103 Siehe Fußnote 10.

104 Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG auf öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, ABl. C 307 vom 13. November 1993, S. 3, Randnummer 11. Diese Mitteilung behandelt die verarbeitende Industrie, ist aber auch auf andere Branchen anzuwenden. Siehe auch Rechtssache T-16/96 Cityflyer, Slg. 1998, II-757, Randnummer 51.

105 Rückzahlungen erfolgten nur in bestimmten Fällen, wenn der betreffende öffentliche Zuschuss für die Investition, für die er gedacht war, nicht vollständig genutzt worden war.

Selektivität

(191) Artikel 107 Absatz 1 des AEUV schreibt vor, dass eine Maßnahme, damit sie als staatliche Beihilfe definiert werden kann, *„bestimmte(...) Unternehmen oder Produktionszweige“* begünstigen muss. Die Kommission weist darauf hin, dass die Zuschüsse für die Infrastrukturinvestitionen nur an die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gezahlt wurden. Folglich handelt es sich bei diesen Zuschüsse um selektive Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel

(192) Stärkt die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen, im Binnenmarkt konkurrierenden Unternehmen, ist davon auszugehen, dass letztere durch die betreffende Beihilfe beeinträchtigt wurden. Nach ständiger Rechtsprechung[106] liegt bereits dann eine Verfälschung des Wettbewerbs vor, wenn der Begünstigte einer Beihilfe auf für den Wettbewerb offenstehenden Märkten in Konkurrenz zu anderen Unternehmen steht.

(193) Wie dargelegt wurde, stellt der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit dar und zwischen den Flughäfen findet Wettbewerb um die Gewinnung von Fluggästen und Fluggesellschaften statt. Die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH konkurriert auf einem dem Wettbewerb offen stehenden Markt mit anderen Unternehmen. Der empfangene wirtschaftliche Vorteil stärkt ihre Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienstleistungen.

(194) Daher verfälschen die hier geprüften öffentlichen Finanzmittel den Wettbewerb oder drohen ihn zu verfälschen. Außerdem beeinträchtigen sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

(195) Aus den dargestellten Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die in der Zeit nach dem 12. Dezember 2000 erfolgten Zuschüsse der deutschen Regional- und Kommunalbehörden zu den Infrastrukturinvestitionen des AOC staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV sind .

8.1.2. Maßnahme 2: Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(196) Von staatlicher Beihilfe ist immer dann die Rede, wenn der Staat selbst oder eine kraft der ihr übertragenen Befugnisse handelnde zwischengeschaltete

[106] Rechtssache T-214/95 *Het Vlaamse Gewest gegen Kommission*, Slg. 1998, II-717.

Stelle aus staatlichen Mitteln einen Vorteil gewährt.[107] Auf Mittel örtlicher Behörden ist Artikel 107 des AEUV über staatliche Mittel anzuwenden.[108]

(197) In der vorliegenden Sache werden die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gewährten Zuschüsse zur Deckung der Betriebsverluste aus dem Haushalt öffentlicher Einrichtungen finanziert, d. h. entweder der öffentlichen Gesellschafter[109], des Freistaates Thüringen oder anderer öffentlicher Einrichtungen sowie regionaler und örtlicher Behörden. Folglich beinhalten die Zuschüsse staatliche Mittel und sind ebenfalls dem Staat zurechenbar.

Wirtschaftlicher Vorteil

(198) Ein Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist jeder wirtschaftliche Nutzen, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, das heißt ohne staatliche Intervention, nicht erzielt hätte.[110] Maßgeblich ist nur die Auswirkung der Maßnahme auf das Unternehmen, nicht dagegen die Ursache oder der Zweck der staatlichen Intervention.[111] Immer wenn sich die Finanzlage des Unternehmens infolge der staatlichen Intervention verbessert, liegt ein Vorteil vor.

(199) Die Kommission erinnert ferner daran, dass „*Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind*“.[112] Um im vorliegenden Fall feststellen zu können, ob die öffentliche Finanzierung der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH dem Unternehmen einen Vorteil verschafft, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, muss die Kommission das Verhalten der die Kapitalzuführungen vornehmenden öffentlichen Behörden mit dem Verhalten eines von langfristigen Gewinnaussichten geleiteten, marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten vergleichen.[113]

(200) Deutschland argumentiert, dass die Wirkung der betreffenden öffentlichen Zuschüsse unter Berücksichtigung der der Region insgesamt erbrachten wirtschaftlichen Vorteile bewertet werden sollte und dass der Hauptgesellschafter der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, der Landkreis Altenburger Land, folglich als privatwirtschaftlicher Investor unter normalen

---

107 Rechtssache C-482/99 *Frankreich gegen Kommission* (im Folgenden: *„Stardust Marine“*), Slg. 2002, I-4397.

108 Urteil vom 12. Mai 2011 in den verbundenen Rechtssachen T-267/08 und T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, noch nicht in der Slg. veröffentlicht, Randnummer 108.

109 Siehe Fußnote 10.

110 Rechtssache C-39/94 Syndicat français de l'Express international (SFEI) und andere gegen La Poste und andere aus dem Jahr 1996, Slg. I-3547, Randnummer 60 und Rechtssache C-342/96 Königreich Spanien gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Slg. 1999, I-2459, Randnummer 41.

111 Rechtssache 173/73 Republik Italien gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Slg. 1974, 709, Randnummer 13.

112 Rechtssache C-482/99 *Frankreich gegen Kommission* („*Stardust Marine*"), Slg. 2002, I-4397, Randnummer 69.

113 Rechtssache C-305/89 *Italien gegen Kommission* (*„Alfa Romeo“)*, Slg. 1991, I-1603, Randnummer 23; Rechtssache T-296/97 *Alitalia gegen Kommission*, Slg. 2000, II-03871, Randnummer 84.

Marktbedingungen handelte. Berücksichtige man die Vorteile für die Region, so war nach Aussage Deutschlands der Nutzen für den Landkreis Altenburger Land höher als die gezahlten Zuschüsse. Deutschland erkennt sogar an, dass die Gesellschaftereinlagen als „verlorene Zuschüsse“[114] für den Flughafen bezeichnet werden könnten. Bei einer Würdigung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers können die möglichen Vorteile für die Region jedoch nicht berücksichtigt werden. Bei der Bewertung sind positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, außer Acht zu lassen, denn der Gerichtshof hat klargestellt, dass die maßgebliche Frage bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten lautet, „*ob ein privater Gesellschafter 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*“[115].

(201) In der vorliegenden Beihilfesache wurden der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH öffentliche Mittel „kostenlos“, ohne Zinsen oder Rückzahlungsverpflichtungen, gewährt. Öffentliche Einrichtungen gewährten dem Betreiber des Flughafens Mittel, ohne von ihm eine Gegenleistung zu verlangen und befreiten ihn folglich von der Last, sich durch Bankdarlehen oder aus Eigenkapital selbst finanzieren zu müssen.

(202) Die jährlichen Kapitalzuführungen der Gesellschafter dienten zur Deckung der jährlichen Verluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Letztendlich dienten die jährlichen Kapitalzuführungen also zur Deckung eines Teils der normalen betrieblichen Aufwendungen des Flughafens und entlasteten das Unternehmen daher von einer wirtschaftlichen Belastung, die es normalerweise zu tragen hätte. Deutschland hat nicht erklärt, warum ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter einem fortwährend Verluste erwirtschaftenden Unternehmen auch weiterhin Kapitel zuführen würde.

(203) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass sich ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter nicht dafür entschieden hätte, die wachsenden Verluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH Jahr für Jahr zu decken. Aus diesem Grund befreiten die von den deutschen Regionalbehörden und öffentlichen Einrichtungen geleisteten Zuschüsse zu den Betriebsverlusten die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH von der Belastung durch die Deckung sämtlicher eigener Betriebsverluste und verschafften ihr einen wirtschaftlichen Vorteil, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erlangt hätte.

Selektivität

(204) Artikel 107 Absatz 1 AEUV schreibt vor, dass eine Maßnahme, damit sie als staatliche Beihilfe definiert werden kann , *„bestimmte(...) Unternehmen oder Produktionszweige“* begünstigen muss. Die Kommission weist darauf hin,

[114] „verlorene Zuschüsse“ – Siehe die Mitteilung der deutschen Behörden vom 30.3.2012.
[115] Rechtssache 40/85 *Belgien gegen Kommission*, Slg. 1986, I-2321.

dass die Zuschüsse für die Betriebsverluste nur an die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gezahlt wurden. Folglich handelt es sich bei diesen Zuschüsse um selektive Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel

(205) Stärkt die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen, im Binnenmarkt konkurrierenden Unternehmen, ist davon auszugehen, dass letztere durch die betreffende Beihilfe beeinträchtigt wurden. Nach ständiger Rechtsprechung[116] liegt bereits dann eine Verfälschung des Wettbewerbs vor, wenn der Begünstigte einer Beihilfe auf dem Wettbewerb offenstehenden Märkten in Konkurrenz zu anderen Unternehmen steht.

(206) Wie dargelegt wurde, stellt der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit dar und zwischen den Flughäfen findet Wettbewerb um die Gewinnung von Fluggästen und Fluggesellschaften statt. Aus diesem Grund konkurriert die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH auf einem dem Wettbewerb offen stehenden Markt mit anderen Unternehmen. Der wirtschaftliche Vorteil, den das Unternehmen erhält, stärkt seine Stellung gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienstleistungen.

(207) Daher verfälschen die geprüften öffentlichen Finanzmittel den Wettbewerb oder drohen ihn zu verfälschen. Außerdem beeinträchtigen sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

(208) Aus den dargelegten Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die nach dem 12. Dezember 2000 gewährten Zuschüsse der deutschen Regionalbehörden und öffentlichen Einrichtungen zu den Betriebsverlusten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

8.1.3. Maßnahme 3: Flughafengebühren und Zahlungen an Ryanair im Rahmen der Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing

(209) Die Kommission nimmt den letzten, am 21. September 2010 mit AMS geschlossenen Marketingvertrag und die „Zusatzvereinbarung“ von der Prüfung aus, weil die Finanzierung dieser Verträge durch private regionale Unternehmen erfolgte, die sich zur Aufrechterhaltung der Tätigkeit von Ryanair am Flughafen verpflichtet hatten[117].

Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

(210) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 des AEUV gelten die Vorschriften für staatliche Beihilfe nur dann, wenn der Empfänger ein „Unternehmen“ ist. Der Gerichtshof der Europäischen Union definierte Unternehmen beständig als

[116] Rechtssache T-214/95 *Het Vlaamse Gewest gegen Kommission*, Slg. 1998, II-717.
[117] Siehe Erwägungsgrund (105).

jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform, ihrer Eigentumsverhältnisse und der Art ihrer Finanzierung[118]. Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die im Angebot von Waren oder Dienstleistungen auf einem gegebenen Markt besteht[119].

(211) Ryanair bietet auf dem Markt Linienluftverkehrsdienste zur Beförderung von Fluggästen an. Sie übt eindeutig eine wirtschaftliche Tätigkeit aus.

(212) AMS ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft von Ryanair. Demzufolge kann davon ausgegangen werden, dass Ryanair entscheidenden Einfluss auf das Verhalten von AMS ausübte. Darüber hinaus wurden die Marketingverträge der Jahre 2008 und 2010 im Namen der AMS von Herrn Eddie Wilson unterschrieben, der zu dieser Zeit eine Direktorenstelle bei AMS und zugleich eine Direktorenstelle bei Ryanair innehatte.[120] In den hier in Rede stehenden Marketingverträgen wird in der Präambel erklärt, dass *„AMS die ausschließliche Lizenz hat, Marketingdienstleistungen auf der Reise-Website www.ryanair.com*, der Website des irischen Billigfluganbieters Ryanair, anzubieten". Für den Zweck der Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen werden AMS und Ryanair daher im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV als ein einziges Unternehmen betrachtet.

Staatliche Mittel

(213) Von staatlicher Beihilfe ist immer dann die Rede, wenn der Staat selbst oder eine kraft der ihr übertragenen Befugnisse handelnde zwischengeschaltete Stelle aus staatlichen Mitteln einen Vorteil gewährt.[121] Auf Mittel örtlicher Behörden ist Artikel 107 des AEUV über staatliche Mittel anzuwenden.[122]

(214) In der vorliegenden Sache übte der Staat zu allen wesentlichen Zeitpunkten die mittel- oder unmittelbare Kontrolle über die in dieser Sache betrachteten Mittel aus. Seit der Zeit, als die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH Geschäftsbeziehungen mit Ryanair aufnahm, befand sie sich im Besitz einer Mehrheit öffentlicher Gesellschafter. Derzeit befindet sie sich vollständig im Besitz öffentlicher Gesellschafter: alle Gesellschafter sind entweder öffentliche Behörden oder befinden sich vollständig im Besitz der öffentlichen Hand und die Gesellschaft selbst besitzt 32 % ihrer Anteile.

---

[118] Siehe die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4) Teil 2.1 und die verbundene Rechtsprechung, insbesondere die verbundenen Rechtssachen C-180/98 bis C-184/98 *Pavlov und Andere*, Slg. 2000, I-6451.

[119] Rechtssache 118/85 *Kommission gegen Italien*, Slg. 1987, 2599, Randnummer 7; Rechtssache C-35/96 *Kommission gegen Italien*, Slg. 1998, I-3851, Randnummer 36; *Pavlov und Andere*, Randnummer 75.

[120] Siehe http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/, Zugang am 23. Juni 2014.

[121] Rechtssache C-482/99 *Frankreich gegen Kommission* (im Folgenden: *„Stardust Marine"*), Slg. 2002, I-4397.

[122] Urteil vom 12. Mai 2011 in den verbundenen Rechtssachen T-267/08 und T-279/08 *Nord-Pas-de-Calais*, noch nicht in der Slg. veröffentlicht, Randnummer 108.

(215) Die Kommission ist folglich der Auffassung, dass sämtliche Mittel der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH als staatliche Mittel betrachtet werden müssen.

Zurechenbarkeit zum Staat

(216) Der Gerichtshof hat entschieden, dass sogar dann, wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und beherrschenden Einfluss über sein operatives Geschäft auszuüben, im konkreten Fall nicht automatisch von der tatsächlichen Ausübung dieser Kontrolle ausgegangen werden kann. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, 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 Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 und die darauffolgenden Marketingverträge dem Staat zuzurechnen[123].

(217) Laut Gerichtshof sind Indizien, aus denen sich eine Zurechenbarkeit ableiten lässt[124]:

> a) die Tatsache, dass das fragliche Unternehmen die beanstandete Entscheidung nicht treffen konnte, ohne den Anforderungen der öffentlichen Stellen Rechnung zu tragen;
> b) die Tatsache, dass das Unternehmen die von öffentlichen Stellen erlassenen Verfügungen zu beachten hatte;
> c) die Eingliederung des öffentlichen Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung;
> d) die Art der Tätigkeiten des öffentlichen Unternehmens und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern;
> e) der Rechtsstatus des Unternehmens;
> f) die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung;
> g) jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, deren Inhalt oder deren Bedingungen zu berücksichtigen sind.

(218) Deutschland trägt das Argument vor, dass das Ministerium für Bau und Verkehr des Freistaates Thüringen beim Abschluss der Verträge mit Ryanair bzw. AMS kein Einflussnahmerecht hatte. Deutschland zufolge waren das maßgebliche Ministerium sowie die Regierung des Freistaates Thüringen nur am Entscheidungsvorgang bezüglich der Infrastrukturinvestitionen in den Flughafen beteiligt. Deutschland weist die Argumentation der Kommission hinsichtlich der Aufsichtsfunktion des Ministeriums für Bau und Verkehr des Freistaates Thüringen und somit die vermutete Zurechenbarkeit der fraglichen Maßnahme zum Staat zurück.

---

123 Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, Randnummern 52 und 57.
124 Ebenda.

(219) Deutschland weist auch die Argumentation der Kommission zurück, nach der die Festlegung von Flughafengebühren vor ihrer Inkraftsetzung laut deutschem Luftverkehrsgesetz, d. h. § 43 a LuftVZO, von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden muss. Laut der Aussage Deutschlands konnte die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH die Flughafengebühren auch ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschließen, weil die Aufsichtsbehörde nur zu prüfen hat, ob die Gebühren eine bestimmte Höhe nicht übersteigen.

(220) Im August 2010 unternahm die Handelskammer Gera, eine öffentliche Einrichtung, eine Kampagne für die Fortführung des Billigflugkonzeptes am AOC und forderte die Regierung des Freistaates Thüringen dringend zu Verhandlungen mit Ryanair über Zielorte und Marketingmaßnahmen auf[125]. Nach Aussage Deutschlands unterstützt dieses Argument die Prüfung nach dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, gemäss dem die Aufrechterhaltung und Unterstützung der Ryanair-Strecken wirtschaftlich gerechtfertigt war.

(221) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass die zuständigen Ministerien des Freistaates Thüringen am Abschluss der Verträge mit Ryanair beteiligt waren. Bevor die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH den Vertrag über Flughafendienstleistungen mit Ryanair schloss, nahm der Freistaat Thüringen anscheinend an den Verhandlungen teil. Aus einem Presseartikel geht hervor, dass sich die Verhandlungen länger hinzogen, weil die Ministerien des Freistaates Thüringen versuchten, das Geschäft zu blockieren[126]. Gleichzeitig behauptete der thüringische Wirtschaftsminister Schuster, dass der Freistaat in der Lage sei, die erforderlichen Maßnahmen zu genehmigen. Er wird mit der Äußerung zitiert, dass in dem Fall, dass Ryanair eine längere Start- und Landebahn benötige, diese Verlängerung auch erfolgen werde. In dem Artikel wird auch erklärt, dass mit der Betriebsaufnahme von Ryanair am AOC die Fluggastzahlen an den Flughäfen Dresden und Leipzig-Halle zurückgehen könnten[127].

(222) Das Bau- und Verkehrsministerium des Freistaates Thüringen ist die Aufsichtsbehörde der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Darüber hinaus ist nach deutschem Luftverkehrsgesetz, d. h. § 43 LuftVZO, für die Festlegung

---

[125] http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm, Osterländer Volkszeitung vom 24. *„Er forderte deshalb die Landesregierung auf, umgehend mit Ryanair über den Aufbau von drei bis fünf Linienverbindungen zu verhandeln und parallel in den Zielländern die Tourismus-Werbung aufzubauen“.*

[126] *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 hinhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten*."

[127] 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".

von Flughafengebühren vor ihrer Inkraftsetzung die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erforderlich. Zudem ist in der Gebührenordnung des AOC vom 18. September 2006 die Unterschrift eines Vertreters des Bau- und Verkehrsministeriums vorgesehen.

(223) Die Beteiligung der Ministerien auf politischer Ebene ist auch aus der Debatte im Landtag des Freistaates Thüringen ersichtlich. Dort wurden laut ausführlichem Protokoll der Debatte nicht nur Fachfragen sondern auch die allgemeine wirtschaftliche Rentabilität des Flughafens erörtert[128].

(224) Die Marketingverträge mit Ryanair wurden zudem auf Kreistagsebene erörtert. In einem Presseartikel wird berichtet, dass der Kreistag die Zahlung von 670 000 EUR für Marketingmaßnahmen hinsichtlich der Einrichtung einer neuen Flugverbindung durch Ryanair genehmigte[129]. Der Landrat wird mit der Aussage zitiert, dass die Linienflugverbindungen ohne die Marketingzahlungen eingestellt worden wären.

(225) Schließlich merkt die Kommission an, dass die Beteiligung der Handelskammer Gera - einer öffentlich-rechtlichen Selbstverwaltungsbehörde - am Abschluss der Ryanair-Verträge die Ausübung öffentlichen Einflusses auf den Entscheidungsprozess bezüglich dieser Verträge bestätigt.

(226) Betrachtet man abschließend die Aufsichtsführung des Bau- und Verkehrsministeriums des Freistaates Thüringen, die Beteiligung der Ministerien auf politischer Ebene, die verschiedenen Debatten im Landtag des Freistaates Thüringen und die Beteiligung öffentlicher Einrichtungen, so scheint es, dass öffentliche Organe in der Lage waren, die Tätigkeiten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zu kontrollieren. Auch waren sie anscheinend an wichtigen Entscheidungen bezüglich der wirtschaftlichen Nutzung des Flughafens beteiligt. Insbesondere als der Geschäftsbetrieb am Flughafen mit Problemen kämpfte, waren öffentliche Behörden an Diskussionen über die Zukunft des Flughafens beteiligt. Auf politischer Ebene fanden im Freistaat Thüringen kontroverse Debatten statt. Der Regierungswechsel auf Landesebene trug 2010 zu der Entscheidung zur Umstellung des Flughafens und Einstellung des Billigflugverkehrs dort bei[130].

(227) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass der Beschluss zur Durchführung des Vertrags vom 3. März 2003 und des Marketingvertrags vom 7. April 2003, die zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossen wurden, sowie die anschließend zwischen der Flugplatz

---

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

129 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 hinzukommen*."

130 Siehe Erwägungsgrund (32 d).

Altenburg-Nobitz GmbH und Airport Marketing Services geschlossenen Marketingverträge öffentlichen Behörden zurechenbar sind.

Wirtschaftlicher Vorteil

(228) Um festzustellen, ob Ryanair bzw. AMS durch die Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing ein Vorteil gewährt wurde, muss die Kommission prüfen, ob ein unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnder und von langfristigen Gewinnaussichten geleiteter Flughafen unter ähnlichen Umständen die gleichen oder ähnliche Handelsvereinbarungen getroffen hätte wie die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH. Das Bestehen eines Vorteils lässt sich normalerweise ausschließen, wenn (a) der für die Flughafendienstleistungen erhobene Preis dem Marktpreis entspricht oder (b) wenn sich anhand einer *ex- ante* durchgeführten Analyse nachweisen lässt, dass die Verträge mit der Fluggesellschaft inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen und Bestandteil einer langfristig zu Rentabilität führenden Gesamtstrategie sind.

(229) Gemäß Charleroi-Urteil[131] muss die Kommission bei der Würdigung der fraglichen Maßnahmen sämtliche maßgeblichen Merkmale der Maßnahmen sowie ihren Kontext berücksichtigen. In anderen Worten: die Kommission muss die erwarteten Auswirkungen der Verträge auf den AOC unter Berücksichtigung sämtlicher maßgeblicher Merkmale der fraglichen Maßnahmen prüfen.

(230) In seinem Urteil in der Rechtssache Stardust Marine stellte der Gerichtshof fest, dass man sich *„… für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss"*[132].

(231) Um den Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer anwenden zu können, muss sich die Kommission in die Zeit zurückversetzen, in der die Verträge zwischen dem AOC und Ryanair bzw. AMS geschlossen wurden, also das Jahr 2003 bezüglich des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des ersten Marketingvertrags, das Jahr 2008 bezüglich des zweiten Marketingvertrags und das Jahr 2010 bezüglich des dritten Vertrags. Ferner muss die Kommission ihrer Bewertung die Informationen und Annahmen zugrunde legen, die dem Flughafen zu der Zeit, als die Verträge unterzeichnet wurden, zur Verfügung standen.

Marktpreisanalyse

(232) Die Kommission hat festzustellen, ob die von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH für Ryanair bzw. AMS angewandten Preiskonditionen dem Marktpreis

[131] Rechtssache T-196/04 Ryanair gegen Kommission Slg. 2008, II-3643, Randnummer 59 (*„Charleroi-Urteil"*).

[132] Rechtssache C-482/99 Frankreich gegen Kommission, Slg. 2002, I-04397, Randnummer 71 (*„Stardust-Marine-Urteil"*).

entsprechen. Diesbezüglich trägt Deutschland das Argument vor, dass der am 3. März 2003 zwischen dem AOC und Ryanair geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen marktkonform sei und dass die für Ryanair geltenden Flughafengebühren mit den in der in Abschnitt 3.4.1 beschriebenen Flughafengebührenordnung festgelegten Gebühren im Einklang stünden. Die Gebührenordnungen gelten für alle Fluggesellschaften, die potenziell den Flughafen anfliegen bzw. von dort abfliegen. Die Tatsache, dass Ryanair im Zeitraum 2003 – 2011 die einzige am Flughafen Altenburg-Nobitz tätige Gesellschaft war, ist nach Meinung Deutschlands irrelevant.

(233) Deutschland ist der Meinung, dass die Verträge über Marketingdienstleistungen, die mit Ryanair und AMS geschlossen wurden, getrennt zu betrachten sind. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass AMS eine 100 %-ige Tochter von Ryanair ist. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass beide Arten von Verträgen mit Ryanair und AMS zusammen zu betrachten sind. Was zweitens die mögliche getrennte Betrachtung des Vertrags mit Ryanair über Flughafendienstleistungen und des Marketingvertrags vom 7. April 2003 betrifft, so wird im Marketingvertrag selbst erwähnt, dass zur Errechnung des von Ryanair zu entrichtenden Nettoentgelts die Erfolgsgebühr abzuziehen ist. Im Vertrag selbst wird für ein Nettoergebnis aus einerseits den von Ryanair zu zahlenden Gebühren für Flughafendienstleistungen und andererseits den vom Flughafen zu zahlenden Marketinggebühren optiert.

(234) Um festzustellen, ob die betreffende Gesellschaft den Marktpreis zahlte, muss die Kommission den von der Fluggesellschaft entrichteten Gesamtpreis berücksichtigen. Ryanair zahlte während der Jahre 2003–2011, in denen sie den AOC bediente, in der Tat Flughafengebühren an die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und erhielt vom Flughafen Zahlungen für Marketingdienstleistungen. Wie in Erwägungsgrund (49) erwähnt, erhebt der AOC laut Erklärung der deutschen Behörden bei Ryanair eine feste Landegebühr von […]* pro Flugzeug sowie eine Fluggastgebühr von […]* pro Fluggast. Eine besondere Abfertigungsgebühr scheint es nicht zu geben, denn die von Ryanair gezahlten Gebühren schließen die Abfertigung ein[133]. Allerdings werden diese Gebühren um die Marketing-„Erfolgsgebühr“ gemindert, so dass Ryanair dem Flughafen letztendlich nur eine feste Gebühr von […]*[134] pro abreisenden Fluggast zahlt. Ryanair erhält folglich eine Ermäßigung der in der Gebührenordnung des AOC festgelegten und in Abschnitt 3.4.1 beschriebenen amtlichen Gebühren.

(235) Um feststellen zu können, ob der von einem Flughafen von einer Fluggesellschaft verlangte Preis dem Marktpreis entspricht, muss eine angemessene Referenzgröße festgelegt werden. Die Kommission bezweifelt jedoch stark, ob sich im vorliegenden Fall zur Ermittlung des wahren Marktpreises der von Ryanair bzw. AMS erbrachten Dienstleistungen mittels eines Benchmarkingverfahrens eine angemessene Referenzgröße ermitteln lässt. Die Kommission vertritt auf jeden Fall die Auffassung, dass einem Benchmarkingvorhaben ein Vergleich von Flughafengebühren – abzüglich

[133] Siehe Erwägungsgrund (52).

[134] Für die ersten fünf Jahre und weniger als vier Rotationen - siehe Tabelle 12.

der der jeweiligen Fluggesellschaft gewährten Leistungen (beispielsweise Unterstützung im Marketing, Ermäßigungen oder andere Anreize) – zugrunde liegen muss und dass sich ein solches Vorhaben auf eine ausreichende Zahl geeigneter Vergleichsflughäfen mit marktwirtschaftlich handelnden Betreibern stützen muss. Angesichts der Schwierigkeit, im hier betroffenen Fall Vergleichsflughäfen zu ermitteln, betrachtet die Kommission eine *ex- ante* durchgeführte inkrementelle Rentabilitätsanalyse als das maßgeblichste Kriterium für die Würdigung der zwischen AOC und Ryanair bzw. AMS geschlossenen Verträge.

Ex-ante-Analyse zum Nachweis der Rentabilität des Flughafens

(236) Die Kommission ist der Auffassung, dass zwischen Fluggesellschaften und einem Flughafen geschlossene Vereinbarungen dann als den Test des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers erfüllend betrachtet werden können, wenn sie, von einem *Ex-ante*-Standpunkt aus betrachtet, inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Der Flughafen sollte nachweisen, dass er bei der Errichtung einer Vereinbarung mit einer Fluggesellschaft (beispielweise durch einen Einzelvertrag oder eine umfassende Flughafengebührenordnung) in der Lage ist, alle auf diese Vereinbarung zurückzuführenden Kosten über die Laufzeit der Vereinbarung mit einer angemessenen Gewinnmarge[135] auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten[136] zu decken.

(237) Die Kommission wird daher alle erwarteten, dem Flughafen im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Fluggesellschaft am Flughafen inkrementell entstehenden Kosten berücksichtigen[137]. Inkrementelle Kosten können alle Arten von Aufwendungen oder Investitionen umfassen, beispielsweise inkrementelle Personal-, Austattungs- und Investitionskosten, die durch die Anwesenheit der Fluggesellschaft am Flughafen ausgelöst werden. Wenn der Flughafen beispielsweise überwiegend zur Befriedigung der Bedürfnisse einer bestimmten Fluggesellschaft ein Terminal vergrößern oder ein neues Terminal bzw. andere Einrichtungen bauen muss, sind derartige Kosten bei der Berechnung der inkrementellen Kosten zu berücksichtigen.

(238) Die Kommission wird ihrer inkrementellen *Ex-ante*-Analyse den ursprünglichen, im Vertrag vorgesehenen Zeitplan zugrunde legen, auch wenn der Vertrag tatsächlich vor dem ursprünglich geplanten Termin endete.

(239) Zur Rentabilitätsbewertung aller vier, zwischen dem Flughafen und Ryanair bzw. AMS geschlossenen Verträge wird die Kommission drei inkrementelle Analysen berücksichtigen:

---

135 Unter einer angemessenen Gewinnmarge ist eine normale Kapitalrendite zu verstehen, also eine Rendite, die ein typisches Unternehmen für eine Investition mit ähnlichem Risiko verlangen würde. Die Rendite wird als interner Zinsfuß (IZF) für die erwarteten, durch die Vereinbarung mit der Fluggesellschaft ausgelösten Cashflows bemessen.

136 Dies schließt nicht aus, dass man den Ausgleich anfänglicher Verluste durch zukünftige Bezüge über die Laufzeit der Vereinbarungen vorsieht.

137 Charleroi-Urteil, Randnummer 59.

a) eine inkrementelle Analyse des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Marketingdienstleistungsvertrags, die beide im Jahr 2003 für eine Laufzeit von zehn Jahren geschlossen wurden;

b) Eine inkrementelle Analyse zur gemeinsamen Betrachtung des Vertrags über Flughafendienstleistungen aus dem Jahr 2003, des Marketingdienstleistungsvertrags von 2003 und des Marketingdienstleistungsvertrags von 2008: der mit AMS geschlossene Marketingvertrag von 2008 führte feste Zahlungen für Marketingdienstleistungen ein, während der mit Ryanair geschlossene Marketingdienstleistungsvertrag aus dem Jahr 2003 noch in Kraft war.

c) Eine inkrementelle Analyse zur gemeinsamen Betrachtung des Vertrags über Flughafendienstleistungen aus dem Jahr 2003, des Marketingdienstleistungsvertrags von 2003 und des Marketingdienstleistungsvertrags von 2010: der mit AMS geschlossene Marketingvertrag von 2010 trat an die Stelle des Vertrags von 2008 führte eine Einmalzahlung für Marketingdienstleistungen ein. Der mit Ryanair geschlossene Marketingdienstleistungsvertrag aus dem Jahr 2003 war noch in Kraft.

- *Die Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing aus dem Jahr 2003*

(240) Die Kommission wird zuerst mittels einer Ex-ante-Analyse, die aufgrund dessen, dass in beiden Verträgen eine zehnjährige Laufzeit vorgesehen war, für den Zeitraum 2003 – 2013 durchgeführt werden wird, prüfen, ob der mit Ryanair geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003 und der am 7. April 2003 mit Ryanair geschlossene erste Marketingvertrag inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen.

(241) Zur Würdigung des Beitrags beider Ryanair-Verträge zur Rentabilität des Flughafens wird die Kommission die inkrementellen Kosten und Einnahmen feststellen, von denen die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH auf der Grundlage der ihr bei der Aufnahme der Geschäftsbeziehung mit Ryanair im Jahr 2003 zur Verfügung stehenden Informationen ausgehen konnte. Die Kommission wird ihrer Würdigung die Daten zugrunde legen, die Deutschland in der vom Flughafen erstellten, und auf der Gesellschafterversammlung vom 22. April 2003 vorgelegten Tabelle übermittelte. Diese Tabelle zeigt, dass sich aus der Aufnahme von Geschäftsbeziehungen mit Ryanair jährliche zusätzliche Ergebnisse von […]* ergeben würden[138].

(242) Zu den inkrementellen Kosten gehören:

a) Kosten für Marketingdienstleistungen;
b) unmittelbar mit den Ryanair-Verträgen verknüpfte Investitionskosten;
c) unmittelbar durch die Ryanair-Verträge verursachte inkrementelle Betriebskosten.

[138] Siehe Erwägungsgrund (99).

(243) Die Kosten der Marketingdienstleistungen spiegeln sich dem Marketingvertrag von 2003 entsprechend in dem Nettoentgelt wieder, das von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichten ist.

(244) Was die inkrementellen Investitionskosten betrifft, so merkt die Kommission an, dass es sich bei der Verlängerung der Start- und Landebahn um eine Pflicht des AOC aus dem zwischen ihm und Ryanair geschlossenen Vertrag handelte. Obgleich Deutschland erklärt, dass die Start- und Landebahn nicht in dem im Ryanair-Vertrag verlangten Umfang verlängert wurde, wird die Verlängerung in den Jahresabschlussberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH für die Jahre 2003 und 2004 bestätigt. Dort wird angegeben, dass im Zusammenhang mit dem Ryanair-Dienstleistungsvertrag eine Verlängerung der Start- und Landebahn erforderlich wurde, damit Ryanair den Betrieb am Flughafen führen konnte. Aus diesem Grund wird die Kommission die Verlängerung der Start- und Landebahn in den Jahren 2003 und 2004 einschließen. Da Deutschland keine *Ex-ante*-Prognose der damit verbundenen Kosten anfertigte, wird die Kommission den effektiven Gesamtbetrag von 687 882 EUR[139] für beide Verlängerungen, von denen die erste 2003 und die zweite 2004[140] erstellt wurde, berücksichtigen. Deutschland zufolge wurde die Start- und Landebahn nicht in dem von Ryanair verlangten Umfang sondern in kleinerem Maße verlängert. Eine derartige Annahme ist günstig für Ryanair.

(245) Was die unmittelbar mit Ryanair verbundenen, inkrementellen Betriebskosten betrifft, so wird die Kommission den von Deutschland in der Tabelle vom 22. April 2003 übermittelten Monatsbetrag von 12 137,50 EUR berücksichtigen, der sich auf 145 650 EUR pro Jahr beläuft. Für diesen Betrag wird jedes Jahr eine Inflationsbereinigung durchgeführt (2 % pro Jahr).

(246) Was die aus dieser neuen Tätigkeit mit Ryanair erwarteten, inkrementellen Einnahmen betrifft, so wird die Kommission folgende Einnahmen berücksichtigen:

a) luftfahrtbezogene Einnahmen: die aus der Tätigkeit von Ryanair pro abfliegendem Fluggast erwarteten Einnahmen sollten in den ersten fünf Jahren […]* und in den letzten fünf Jahren […]* betragen. Diese Beträge sind im Marketingvertrag vom 7. April 2003 als das Nettoentgelt festgelegt worden, das Ryanair dem AOC für ein bis vier Rotationen pro abfliegenden Fluggast zu zahlen hat und das sämtliche Gebühren einschließt[141]. Die Kommission wird eine gewichtete Durchschnittsgebühr von […]* für das Jahr 2008 berücksichtigen[142].

b) Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen: Bezüglich vorläufiger *Ex-ante*-Daten zu nicht luftfahrbezogenen Einnahmen hat Deutschland keine

139 Siehe Tabelle 3 in Erwägungsgrund (38).

140 Da die Kommission keine Aufschlüsselung zwischen 2003 und 2004 erhielt, geht sie davon aus, dass in jedem Jahr die Hälfte des Eigenmittelbetrags (187 882 EUR) gezahlt wurde.

141 Im Jahr 2003 wurde eine einzige Linienflugverbindung zwischen London Stansted und Altenburg vereinbart.

142 Im Vertrag werden für die ersten fünf Jahre […]* eingeplant, wobei das Ablaufdatum dem 30. April 2008 entspricht. Anschließend, für den Zeitraum vom 1. Mai 2008 bis zum 30. April 2013, steigt die Gebühr auf […]*. Ein gewichteter Durchschnitt ergibt […]* für das gesamte Jahr 2008.

Angaben übermittelt[143]. Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen in seinen Vorhersagen vom 22. April 2003 keine nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen pro Fluggast berücksichtigte. Deutschland stellte der Kommission *Ex-post*-Daten zu nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen aus dem Zeitraum 2006–2011 zur Verfügung. Diese sind Tabelle 16 zu entnehmen. In Ermangelung einschlägiger *Ex-ante*-Informationen wird die Kommission ihrer Analyse ausnahmsweise den Durchschnittswert der von Deutschland übermittelten Daten zugrunde legen. Dieser Wert beträgt 1,50 – 2,00 […]* EUR pro Fluggast. Da dieser Durchschnittswert für den Zeitraum 2006–2011 berechnet wird, wird ihn die Kommission als Referenzwert für das Jahr 2009 betrachten. Auf diesen Durchschnittswert wird anschließend eine Inflationsrate von 2 % angewendet. Die genannten 1,50 – 2,00 […]* EUR nicht luftfahrtbezogener Einnahmen beziehen sich sowohl auf abfliegende als auch auf landende Fluggäste.

Tabelle 16: Ex-post ermittelte, nicht luftfahrtbezogene Einnahmen (*in EUR*)[144]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen	30 000 - 40 000 […]*	80 000 - 90 000 […]*	280 000 – 290 000 […]*	290 000 – 300 000 […]*	330 000 -340 000 […]*	25 000 – 30 000 […]*
Fluggastzahl	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen pro Fluggast	0,10 – 0,50 […]*	0,30 – 0,80 […]*	1,80 – 2,20 […]*	2,00 – 2,20 […]*	2,50 – 3,00 […]*	1,50 – 2,00 […]*

(247) Die Kommission wird von einer Fluggastzahl ausgehen, die sich auf das stützt, was die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH 2003 hätte erwarten müssen. Im Jahr 2003 wurde ein täglicher Flug von Altenburg-Nobitz nach London vereinbart. Berücksichtigt man eine Kapazitätsnutzungsgrad von 80 %, was einem noch optimistischeren Ansatz als dem vom Flughafen in seinen Prognosen aus dem April 2003 zugrunde gelegten Ansatz (70 %) entspricht, so belaufen sich die täglichen Fluggäste auf 118[145]. Dies ergibt eine jährlich zusätzlich anfallende, mit Ryanair verbundene Fluggastzahl von 43 216[146].

(248) Deutschland übermittelte für den Flughafen weder einen Abzinsungssatz noch gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten. Die Kommission wird daher auf

[143] Trotz mehrerer Ersuchen der Kommission übermittelte Deutschland keine Daten zu *ex- ante* ermittelten, nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen und verweist auf Tabelle 13 - siehe Erwägungsgrund (99).

[144] Von Deutschland übermittelte Daten. Die Fluggastzahlen entsprechen den Daten in Tabelle 1.

[145] Deutschland übermittelt in seiner Tabelle vom 22. April 2003 eine Flugkapazität von 148 Fluggästen.

[146] Die Kommission wird allen Berechnungen eine Standardzahl von 365 Tagen pro Jahr zugrunde legen.

der Grundlage ihrer Mitteilung über Referenzzinssätze von 2008 [147], aus der für den Zeitraum vom 1.Januar 2003 bis zum 31.Juli 2003 für Deutschland ein Referenzzinssatz von 4,80 % hervorgeht, einen Abzinsungssatz von 4,80 % berücksichtigen.

(249) Aus Tabelle 17 geht der daraus entstehende, inkrementelle Wirtschaftsplan unter Einschluss sämtlicher beschriebener Annahmen hervor. Um sich zu vergewissern, dass Verträge mit Ryanair einen inkrementellen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leisten, hätte dieser Plan von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vor der Aufnahme von Geschäftsbeziehungen zu Ryanair berücksichtigt werden müssen. Der Netto-Kapitalwert der Barmittelströme (Cashflows) ist positiv. Dies beweist, dass sich der Dienstleistungsvertrag mit Ryanair in Verbindung mit dem ersten Marketingvertrag von 2003 bei einer *ex- ante* durchgeführten Vorhersage für den Flughafen rentabel gewesen wäre.

[147] Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S .6.). Zugehörige Tabelle zu den Referenz- und Abzinsungssätzen für die 15 EU-Mitgliedstaaten (vom 1.8.1997 bis zum 1.5.2004).

Tabelle 17: *Ex-ante*-Wirtschaftsplan für den Vertrag über Flughafendienstleistungen und den Marketingvertrag von 2003

Jahr	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Anzahl abfliegender Fluggäste pro Jahr	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
ERWARTETE EINNAHMEN *(in EUR)*											
Von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichtendes Nettoentgelt	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen pro Fluggast	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Jahreseinnahmen insgesamt	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
ERWARTETE GEBÜHREN *(in EUR)*											
Monatliche Betriebsentgelte	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Jährliche Betriebsentgelte	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185

Investitionskosten Verlängerung der Start- und Landebahn	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jahresentgelte insgesamt	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
NETTO-JAHRESERGEBNIS *(in EUR)*	-302 213	-120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168,073	55 848

Abzinsungssatz	4,8 %	**Netto-Kapitalwert *(in EUR)***	**637 143**

- *Der Vertrag über Flughafendienstleistungen und die Marketingverträge von 2003 sowie der Marketingvertrag vom 28.August 2008*

(250) Die Kommission wird mittels einer Ex-ante-Analyse prüfen, ob der mit AMS am 28. August 2008 geschlossene Marketingvertrag sowie der Vertrag über Flughafendienstleistungen und der Marketingvertrag von 2003 einen inkrementellen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leisten. Die Kommission wird folglich die inkrementellen Kosten und Einnahmen feststellen, welche die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bei diesem neuen Vertrag unter Zugrundelegung der ihr 2008 zur Verfügung stehenden Informationen hätte erwarten können. Da die Laufzeit des Vertrags von 2008 zwei Jahre betrug, wird die Analyse für zwei Jahre durchgeführt[148].

(251) Zu den inkrementellen Kosten gehören:

a) Kosten für Marketingdienstleistungen;
b) unmittelbar durch die Ryanair-Verträge verursachte, inkrementelle Betriebskosten.

(252) Die Kosten der Marketingdienstleistungen spiegeln sich dem Marketingvertrag von 2003 entsprechend in dem von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichtenden Nettoentgalt von […]* wider[149]. Zusätzlich wurde mit dem zweiten Marketingvertrag von 2008 ein vom Flughafen an AMS zu entrichtender Festbetrag von […]* EUR für 2008 und […]* EUR für 2009 eingeführt.

(253) Was die unmittelbar mit Ryanair verbundenen, inkrementellen Betriebskosten betrifft, so wird die Kommission den anfänglich von Deutschland in der Tabelle vom April 2003 übermittelten monatlichen Betrag von 12 137,50 EUR berücksichtigen, aus dem 2008 unter Berücksichtigung einer jährlichen Inflationsrate von 2 % 13 401 EUR werden. Dieser Betrag wird der Inflationsrate entsprechend (2 % pro Jahr) weiterhin jährlich aktualisiert werden.

(254) Zur Beurteilung der inkrementellen Einnahmen wird die Kommission die folgenden Einnahmen berücksichtigen:

a) luftfahrtbezogene Einnahmen: die aus der Tätigkeit von Ryanair pro abfliegendem Fluggast erwarteten Einnahmen sollten laut Marketingvertrag vom 7. April 2003 in dem hier betroffen Zeitraum […]* betragen und das von Ryanair an den AOC für ein bis vier

[148] Eine andere Möglichkeit hätte darin bestanden, die Analyse für den Zeitrahmen 28.8.2008 – 27.8.2010, der tatsächlichen Laufzeit des Vertrags, durchzuführen. Da alle Annahmen gleich bleiben, entscheidet sich die Kommission für die Durchführung der Analyse über zwei Jahre ohne weitere Festlegung. Dies vereinfacht die Analyse und führt zum gleichen Ergebnis.

[149] Am Tag der Unterzeichnung des zweiten Marketingvertrags (28. August 2008) betrug das von Ryanair an den AOC zu entrichtende Nettoentgelt […]* EUR, weil die Anzahl der Rotationen vier nicht überstieg.

Rotationen zu entrichtende, alle Gebühren einschließende Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast darstellen[150].

b) Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen: wie in Erwägungsgrund (246 Buchstabe b) erläutert, wird sich die Kommission in Ermangelung einschlägiger *Ex-ante*-Informationen ausnahmsweise auf *Ex-post*-Daten stützen. Der Durchschnittswert von 1,50 – 2,00 […]* EUR erscheint für 2009 angemessen. Diese Zahl wird unter Zugrundelegung einer Inflationsrate von 2 % jeweils berichtigt. Diese nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen gelten sowohl für abfliegende als auch für landende Fluggäste.

(255) Die Kommission wird von einer Fluggastzahl ausgehen, die sich auf das stützt, was die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH 2008 hätte erwarten müssen. Im Vertrag über Marketingdienstleistungen aus dem Jahr 2008 werden im Vertragsgegenstand Strecken zwischen dem AOC und London erwähnt, die in der Wintersaison viermal wöchentlich und im Sommer täglich bedient werden sollen, sowie eine Flugverbindung mit Girona, die nur im Sommer dreimal wöchentlich bedient werden soll[151]. Unter Berücksichtigung eines Kapazitätsnutzungsgrades von 80 % in einem Flugzeug mit 189 Plätzen[152] gelangt die Kommission zu einer erwarteten jährlichen Fluggastzahl von 45 333 für die Flüge nach London und von 13 797 für die Flüge nach Girona.

(256) Deutschland übermittelte für den Flughafen weder einen Abzinsungssatz noch gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten. Die Kommission wird daher auf der Grundlage ihrer Mitteilung über Referenzzinssätze von 2008 [153], in der für Deutschland für den Zeitraum vom 1.Juli 008 bis zum 31. August 2008 ein Basissatz von 4,59 % angegeben wird, zu dem 100 Basispunkte hinzuzuzählen sind, einen Abzinsungssatz von 5,59 % berücksichtigen.

(257) Aus Tabelle 18 geht der daraus entstehende, inkrementelle Wirtschaftsplan unter Einschluss sämtlicher beschriebener Annahmen hervor. Um sich zu vergewissern, dass dieser Vertrag einen inkrementellen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leistet, hätte dieser Plan von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vor der Unterzeichnung ihres Marketingvertrags mit AMS im Jahr 2008 berücksichtigt werden müssen. Der Netto-Kapitalwert der Barmittelströme (Cashflows) ist positiv. Dies beweist, dass dieser zweite Marketingvertrag in Verbindung mit dem Vertrag über Flughafendienstleistungen und dem ersten Marketingvertrag von 2003 bei einer *ex- ante* durchgeführten Vorhersage für den Flughafen rentabel gewesen wäre.

---

150 Im Jahr 2003 wurde eine einzige Linienflugverbindung zwischen London Stansted und Altenburg vereinbart.

151 Wie in Fußnote 48 angegeben, erstreckt sich die Sommersaison der IATA über einen Zeitraum von sieben Monaten und die Wintersaison über fünf Monate.

152 Im Marketingvertrag von 2008 genannte Flugauslastung.

153 Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S .6.). – Zugehörige Tabelle zu den Referenz- und Abzinsungssätzen für die 27 Mitgliedstaaten (vom 1.7.2008 bis zum 30.6.2013).

Tabelle 18: *Ex-ante*-Wirtschaftsplan für den Vertrag über Flughafendienstleistungen und den Marketingvertrag von 2003 sowie den Marketingvertrag vom 28.8.2008

	Jahr 1	Jahr 2
Anzahl abfliegender Fluggäste pro Jahr	59 130	59 130
ERWARTETE EINNAHMEN *(in EUR)*		
Von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichtendes Nettoentgelt	[…]*	[…]*
Luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen pro Fluggast	[…]*	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*	[…]*
Jahreseinnahmen insgesamt	[…]*	[…]*
ERWARTETE GEBÜHREN *(in EUR)*		
Feste Marketingentgelte	[…]*	[…]*
Monatliche Betriebsentgelte	13 401	13 669
Jährliche Betriebsentgelte	160 812	164 028
Jahresentgelte insgesamt	[…]*	[…]*
NETTO-JAHRESERGEBNIS *(in EUR)*	141 938	42 455
Abzinsungssatz	5,59 %	
Netto-Kapitalwert *(in EUR)*	**182 146**	

- *Der Vertrag über Flughafendienstleistungen und die Marketingverträge von 2003 sowie der Marketingvertrag vom 25.1.2010*

(258) Die Kommission wird mittels einer Ex-ante-Analyse prüfen, ob der mit AMS am 25. Januar 2010 geschlossene Marketingvertrag sowie der Vertrag über Flughafendienstleistungen und der Marketingvertrag von 2003 einen inkrementellen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leisten. Die Kommission wird folglich die inkrementellen Kosten und Einnahmen feststellen, welche die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bei diesem neuen Vertrag unter Zugrundelegung der ihr 2010 zur Verfügung stehenden Informationen hätte erwarten können.

(259) Die Laufzeit des Vertrags von 2010 beträgt mehr als ein Jahr (sie beginnt am 25. Januar 2010 und endet ein Jahr nach dem Start der ersten Flugverbindung, die mit der Sommersaison 2010 beginnen sollte). Die von Ryanair erbrachten Dienste erstrecken sich jedoch über einen Zeitraum von sieben Monaten (IATA-Sommersaison). Aus diesem Grund wird die Kommission ihre inkrementelle Analyse für sieben Monate durchführen.

(260) Zu den inkrementellen Kosten gehören:

a) Kosten für Marketingdienstleistungen;
b) unmittelbar durch die Ryanair-Verträge verursachte, inkrementelle Betriebskosten.

(261) Die Kosten der Marketingdienstleistungen spiegeln sich dem Marketingvertrag von 2003 entsprechend in dem von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichtenden Nettoentgalt von […]* wider[154]. Zusätzlich wurde mit dem dritten Marketingvertrag von 2010 ein vom Flughafen an AMS zu entrichtender Festbetrag von […]* EUR für 2010 eingeführt.

(262) Was die unmittelbar mit Ryanair verbundenen, inkrementellen Betriebskosten betrifft, so wird die Kommission den anfänglich von Deutschland in der Tabelle vom April 2003 übermittelten monatlichen Betrag von 12 137,50 EUR berücksichtigen, aus dem 2010 unter Berücksichtigung einer jährlichen Inflationsrate von 2 % 13 942 EUR werden.

(263) Zur Beurteilung der inkrementellen Einnahmen wird die Kommission die folgenden Einnahmen berücksichtigen:

a) luftfahrtbezogene Einnahmen: die aus der Tätigkeit von Ryanair pro abfliegendem Fluggast erwarteten Einnahmen sollten laut Marketingvertrag vom 7. April 2003 in dem hier betroffen Zeitraum […]* betragen und das von Ryanair an den AOC für ein bis vier Rotationen zu entrichtende, alle Gebühren einschließende Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast darstellen[155].

b) Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen: wie in Erwägungsgrund (246 Buchstabe b) erläutert, wird die Kommission in Ermangelung einschlägiger *Ex-ante*-Informationen ihrer Analyse ausnahmsweise die von Deutschland in Tabelle 16 übermittelten *Ex-post*-Daten zugrunde legen. Die Kommission wird annehmen, dass der Flughafen im Januar 2010, als der dritte Marketingvertrag unterzeichnet wurde, bei der Ermittlung der wahrscheinlich erzielbaren nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen seine tatsächlichen Einnahmen aus den Vorjahren berücksichtigte, die im Vergleich zu 2006 und 2007 erheblich zugenommen hatten. Dementsprechend erscheint es wahrscheinlich, dass der Flughafen 2010 seinen Prognosen für nicht luftfahrtbezogene Einnehmen die beiden vorhergegangenen Jahre zugrunde legte, die für die Jahre 2008 und 2009 einen Durchschnittsbetrag von 1,80 – 2,30 […]* EUR pro Fluggast erbrachten. Diese nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen gelten sowohl für abfliegende als auch landende Fluggäste.

(264) Die Kommission wird von einer Fluggastzahl ausgehen, die sich auf das stützt, was die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH 2008 von der Unterzeichnung des Vertrags über Marketingdienstleistungen aus dem Jahr 2010 hätte erwarten müssen. Im Vertrag werden im Vertragsgegenstand ab der Sommersaison 2010 täglich bediente Strecken zwischen dem AOC und London, dreimal wöchentlich bediente Verbindungen nach Girona und zweimal wöchentlich bediente Verbindungen nach Alicante erwähnt. Unter Berücksichtigung eines Kapazitätsnutzungsgrades von 80 % in einem Flugzeug mit 189 Plätzen[156]

---

154 Am Tag der Unterzeichnung des dritten Marketingvertrags (25. Januar 2010) betrug das von Ryanair an den AOC zu entrichtende Nettoentgelt […]*, weil die Anzahl der Rotationen vier nicht überstieg.

155 Im Jahr 2003 wurde eine einzige Linienflugverbindung zwischen London Stansted und Altenburg vereinbart.

156 Im Marketingvertrag von 2010 genannte Flugauslastung.

gelangt die Kommission bezüglich dieser sieben Monate zu einer Fluggastzahl von32 193 für die Flüge nach London, 13 797 für die Flüge nach Barcelona und von 9 198 für die Flüge nach Alicante.

(265) Aus Tabelle 19 geht der daraus entstehende, inkrementelle Wirtschaftsplan unter Einschluss sämtlicher beschriebener Annahmen hervor. Um sich zu vergewissern, dass dieser Vertrag einen inkrementellen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leistet, hätte dieser Plan von der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vor der Unterzeichnung ihres Marketingvertrags mit AMS im Jahr 2010 berücksichtigt werden müssen. Der Cashflow im betreffenden Zeitraum ist negativ. Dies beweist, dass dieser dritte Marketingvertrag in Verbindung mit dem Vertrag über Flughafendienstleistungen und dem Marketingvertrag von 2003 bei einer *ex-ante* durchgeführten Vorhersage für den Flughafen unrentabel war.

Tabelle 19: Ex-ante-Wirtschaftsplan für den Vertrag über Flughafendienstleistungen und den Marketingvertrag von 2003 sowie den Marketingvertrag vom 25.1.2010

	Sommersaison 2010
Anzahl abfliegender Fluggäste	55 188
ERWARTETE EINNAHMEN *(in EUR)*	
Von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichtendes Nettoentgelt	[…]*
Luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen pro Fluggast	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*
Gesamteinnahmen	[…]*
ERWARTETE GEBÜHREN *(in EUR)*	
Feste Marketingentgelte	[…]*
Monatliche Betriebsentgelte	13 943
Betriebsentgelte insgesamt	97 601
Entgelte insgesamt	[…]*
NETTOERGEBNIS *(in EUR)*	**-318 569**

(266) Demzufolge zahlte der Flughafen 2010 an Ryanair bzw. AMS […]* EUR für sieben Monate Flughafendienstleistungen e, die ihm […]* an luftfahrtbezogenen und […]* EUR an nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen erbrachten. Zu dieser Zeit und in der Zeit seit 2003, dem Jahr, in dem der Flughafen die Geschäftsbeziehung mit Ryanair aufnahm, war der Flughafen nie rentabel gewesen, auch nicht auf operativer Ebene ohne öffentliche Zuschüsse.

- *Schlussfolgerung*

(267) Zusammenfassend gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ryanair bzw. AMS im Rahmen der Kombination aus dem am 3. März 2003 geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und den am 7. April 2003 bzw. 28. August 2008 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair bzw. AMS geschlossenen Marketingverträgen gebotenen Bedingungen marktkonform sind. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass Ryanair bzw. AMS durch diese Vertragskombination keinen selektiven wirtschaftlichen Vorteil erhielten

(268) Andererseits gelangt die Kommission zu der Auffassung, dass die Ryanair bzw. AMS im Rahmen der Kombination aus dem am 3. März 2003 geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und den am 7. April 2003 bzw. 25. Januar 2010 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair bzw. AMS geschlossenen Marketingverträgen gebotenen Bedingungen nicht marktkonform sind. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass Ryanair bzw. AMS durch diese Vertragskombination einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil erhielten

Selektivität

(269) Artikel 107 Absatz 1 des AEUV schreibt vor, dass eine Maßnahme, um als staatliche Beihilfe definiert werden zu können, *„bestimmte(...) Unternehmen oder Produktionszweige“* begünstigen muss. Die Kommission stellt fest, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketing nur mit Ryanair und deren 100 %-iger Tochtergesellschaft für Marketingdienstleistungen, AMS, geschlossen wurden.

(270) Obgleich im Zeitraum 2000 – 2002 auch andere Fluggesellschaften (Eurowings und Air Berlin) von Altenburg abflogen, profitierten sie nicht von derartigen Marketingverträgen. Deutschland trägt vor, dass die Bedingungen für den Dienstleistungsvertrag von Ryanair gemäß der zu der Zeit geltenden und auf alle potenziellen Fluggesellschaften anzuwendenden Flughafengebührenordnung abgefasst wurden. Die Kommission ist jedoch der Meinung, dass sich aus der Kombination dieses speziellen Dienstleistungsvertrags mit den anschließenden Marketingverträgen ein Vorteil für Ryanair ergab. Folglich stellen all diese Verträge selektive Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel

(271) Stärkt die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen, im EU-internen Handel konkurrierenden Unternehmen, ist davon auszugehen, dass letztere durch die betreffende Beihilfe beeinträchtigt wurden[157]. Nach ständiger Rechtsprechung[158] liegt bereits dann eine Verfälschung des Wettbewerbs vor, wenn der Begünstigte

[157] Rechtssache 730/79, *Philip Morris*, Slg. 1980, I-2671, Randnummer 11.

[158] Rechtssache T-214/95 *Het Vlaamse Gewest gegen Kommission*, Slg. 1998, II-717, Randnummer 46.

einer Beihilfe auf Wettbewerbsmärkten in Konkurrenz zu anderen Unternehmen steht.

(272) Die hier betroffenen Dienstleistungs- und Marketingverträge tragen zu einer erheblichen Ermäßigung der von Ryanair zu entrichtenden Flughafengebühren bei. Dadurch sinken die normalen Betriebskosten der von einer solchen Ermäßigung begünstigten Fluggesellschaft. 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, insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Luftverkehrspaket“) am 1. Januar 1993[159]. Daraus folgt, dass die ermäßigten Gebühren den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb im Luftverkehrssektor verfälschen oder zu verfälschen drohen.

(273) Folglich verfälschen die mit Ryanair geschlossenen Dienstleistungs- und Marketingverträge den Wettbewerb oder drohen ihn zu verfälschen. Zudem beeinträchtigen sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

(274) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass der am 3. März 2003 geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen in Verbindung mit den zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair bzw. AMS am 7. April 2003 bzw. 28. August 2008 geschlossenen Marketingverträgen – nach dem Urteil in der Sache *Aéroports de Paris* – keine staatliche Beihilfe an Ryanair bzw. AMS im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

(275) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass der am 3. März 2003 geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen in Verbindung mit den zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair bzw. AMS am 7. April 2003 bzw. 25. Januar 2010 geschlossenen Marketingverträgen – nach dem Urteil in der Sache *Aéroports de Paris* – staatliche Beihilfe an Ryanair bzw. AMS im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

8.2. Vereinbarkeit der Beihilfe

8.2.1. Maßnahme 1: Finanzierung der Flughafeninfrastruktur am AOC

(276) Die Kommission hat zu würdigen, ob die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden kann. In Artikel 107 Absatz 3 AEUV sind bestimmte Ausnahmen von der allgemeinen, in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Regel, dass staatliche Beihilfe mit dem Binnenmarkt nicht vereinbar ist, vorgesehen. Die fragliche Beihilfe kann nur auf Basis von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV würdigt werden, in dem bestimmt wird, dass *„Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen*

[159] Siehe Verordnungen des Rates (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92, veröffentlicht im ABl. L 240 vom 28.8.1992.

Interesse zuwiderläuft" als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

(277) Diesbezüglich dienen die Luftfahrt-Leitlinien 2014 als Rahmen für die Würdigung der Frage , ob Beihilfen für Flughäfen als nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können. Wie in Erwägungsgrund (173) der Luftfahrt-Leitlinien 2014 vorgesehen, wird die Kommission auf rechtswidrige Investitionsbeihilfen für Flughäfen die zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Regeln anwenden. Entsprechend wendet sie auf vor dem 4. April 2014, dem Tag des Erlasses dieser Leitlinien, gewährte rechtswidrige Investitionsbeihilfen für Flughäfen die in den Luftfahrt-Leitlinien 2014 dargelegten Grundsätze nicht an.

(278) Die Finanzierung für die Infrastruktur des AOC wurde zwischen 2000 und 2011 gewährt. Daher gelten für die Würdigung der Vereinbarkeit der zwischen 2005 und 2011 gewährten Infrastrukturfinanzierung die in den Luftfahrt-Leitlinien 2005 dargelegten Grundsätze. Hinsichtlich der vor 2005 gewährten Infrastrukturfinanzierungen waren zu der betreffenden Zeit keine besonderen Vereinbarkeitskriterien für die Würdigung der Vereinbarkeit von Investitionsbeihilfen für Flughäfen in Kraft. Aus diesem Grund hat die Kommission diese Maßnahmen unter Berücksichtigung ihrer in dieser Angelegenheit verfolgten Entscheidungspraxis unmittelbar auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV zu würdigen. Die Praxis der Kommission bezüglich der Würdigung der Vereinbarkeit von Flughafenbetreibern gewährten Beihilfen wurde in den Luftfahrt-Leitlinien 2005 zusammengefasst. Aus diesem Grund wird die Kommission die Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen, die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH vor 2005 gewährt wurden, auf der Grundlage der in den Luftfahrt-Leitlinien 2005 festgelegten Kriterien würdigen.

(279) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 dienen als Rahmen für die beihilferechtliche Würdigung, ob Infrastrukturbeihilfen für Flughafenbetreiber nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können. Gemäß Randnummer 61 der Luftfahrt-Leitlinien 2005 hat die Kommission zu prüfen, ob:

> a) der Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.) dient;
> b) die Infrastruktur für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen ist;
> c) die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, zufriedenstellend sind;
> d) alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten;
> e) die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem Interesse der EU zuwiderläuft.

(280) Zusätzlich zu dem Erfordernis der Erfüllung bestimmter, in den Luftfahrt-Leitlinien 2005 festgelegter Vereinbarkeitskriterien sollten staatliche Beihilfen für Flughäfen ebenso wie alle anderen staatlichen Beihilfemaßnahmen einen Anreizeffekt haben. Zudem sollten sie notwendig und bezüglich des

angestrebten, rechtmäßigen Ziels verhältnismäßig sein, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden zu können[160].

8.2.1.1. Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.)

(281) Nach Aussage Deutschlands und ausweislich des Gesellschaftsvertrags des Flughafenbetreibers verfolgt Letzterer den Zweck, die ökonomisch relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Wirtschaftskraft Ostthüringens und Westsachsens zu stärken.

(282) Durch die Finanzierung der wichtigsten Infrastrukturvorhaben des Flughafens während des hier betroffenen Zeitraums strebte der Freistaat Thüringen eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Region und somit eine Anregung der Regionalentwicklung sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze in einer strukturschwachen Region an, da gute Personen- und Frachtbeförderungsverbindungen für die Wettbewerbsfähigkeit der örtlichen Unternehmen und Industrie entscheidend wichtig sind.

(283) Im Jahr 2007 legte Deutschland seiner Bewertung für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in der Tat die Klophaus-Studie zugrunde, aus der insbesondere hervorging, dass die direkten, indirekten und induzierten Effekte sowie die Katalysatorwirkung des AOC auf die Wirtschaft und Attraktivität der Region insbesondere im Hinblick auf Arbeitsplätze positiv und erheblich seien. Wachsende Fluggastzahlen ließen den AOC zu einem regionalen Flughafen werden und böten dem Altenburger Land die Chance, sein internationales Profil zu ändern und somit seine Wirtschafts- und Handelsstruktur zu verbessern. Dieser Studie zufolge würde der AOC der gesamten mitteldeutschen Region einen bedeutenden umfassenden wirtschaftlichen Nutzen von allgemeinem Interesse erbringen.

(284) Diesbezüglich stieg, wie aus Tabelle 1 hervorgeht, die Fluggastzahl am Flughafen bis zu den Jahren 2007 – 2010 erheblich an. Der Flughafen zog eine Zahl ankommender Fluggäste in die Region, was von besonderer Bedeutung für die Wirtschaft dieses Gebietes ist. Zu Beginn des Jahres 2000 bis etwa zum Jahr 2007 waren die Verkehrsprognosen positiv und belegten die Notwendigkeit weiterer Infrastrukturvorhaben. Zudem spielte der Flughafen selbst eine wichtige Rolle als Arbeitgeber und führte indirekt zur Schaffung induzierter Arbeitsplätze in der Region[161].

(285) Die hier betroffenen Infrastrukturinvestitionen stellten keine Duplizierung bestehender Infrastrukturen dar. Der dem AOC am nächsten gelegene Flughafen ist der etwa 85 km und mehr als eine Stunde Fahrzeit vom AOC entfernt liegende Flughafen Leipzig-Halle. Darüber hinaus handelt es sich beim Flughafen Leipzig-Halle um einen internationalen Flughafen, der sowohl Leipzig

[160] Es entspricht ständiger Rechtsprechung, dass die Kommission eine Beihilfemaßnahme nur dann als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären kann, wenn sie für die Erreichung eines rechtmäßigen Ziels notwendig ist (siehe beispielsweise Rechtssache 730/79, Philipp Morris; Rechtssache C-390/06, Nuova Agricast; Rechtssache T-162/06, Kronoply).

[161] Siehe Erwägungsgrund (96).

(Sachsen) als auch Halle (Sachsen-Anhalt) bedient. Als regionaler Flughafen bedient der AOC den südlichen Teil des Freistaates Thüringen. Unter geschäftsbezogenen Gesichtspunkten ist der Flughafen für Unternehmen im nahegelegenen Industriegebiet wichtig.

(286) Die Kommission kann daher den Schluss ziehen, dass die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur am AOC einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse diente.

8.2.1.2. Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen

(287) Laut Gesellschaftsvertrag der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH verfolgt die Gesellschaft den Zweck, die ökonomisch relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Wirtschaftskraft Ostthüringens und Westsachsens zu stärken. Während des Zeitraums von 2000 bis 2011 nahm der Flughafen die zur Erfüllung der in dieser Zielsetzung dargelegten Anforderungen notwendigen Infrastrukturinvestitionen vor.

(288) Zu Beginn des hier betroffenen Zeitraums waren im Zusammenhang mit der Umwandlung des ehemaligen Militärflugplatzes in einen zivilen Flughafen Investitionen zur Anpassung der allgemeinen Infrastruktur an die Anforderungen von Fluggesellschaften erforderlich.

(289) Dann waren, wie Deutschland erklärt, Infrastrukturmaßnahmen am AOC erforderlich, um die in Anbetracht der durch den Dienstleistungsvertrag mit Ryanair angestrebten wachsenden Fluggastzahlen entstehenden Sicherheits- und Gefahrenabwehranforderungen des Flughafens zu erfüllen. Die Sanierung und Modernisierung des Flughafens erforderten ebenfalls Investitionen. Zur Anpassung des Flughafens an die erwarteten zunehmenden Fluggastzahlen von Ryanair wurden während des gesamten Zeitraums Sicherheits- und Gefahrenabwehrmaßnahmen durchgeführt. Sämtliche 2007 durchgeführten Studien[162] zur Beurteilung der wirtschaftlichen Rentabilität des Flughafens sagten für den Zeitraum 2007 – 2015 zunehmende Aktivitäten am AOC voraus.

(290) Die Umbauarbeiten am Terminal im Jahr 2009 seien zur Erfüllung der Sicherheitsanforderungen und zur getrennten Abfertigung von Fluggästen aus Schengen- und Nicht-Schengen-Staaten durchgeführt worden. Nach Aussage Deutschlands habe man Alternativen zu diesem Umbau in Betracht gezogen. Angesichts der höheren Fluggastzahl und des hohen Kostenaufwands für diese alternativen Optionen habe man aber die langfristige Lösung eines Umbaus des Terminals verfolgt.

(291) Da der Flughafenbetreiber nicht über ausreichende Mittel verfügte und Deutschland geltend macht, dass die Hauptinvestitionen in den öffentlichen Aufgabenbereich fallende Tätigkeiten betrafen, waren öffentliche Mittel erforderlich.

[162] Siehe Fußnote 58.

(292) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Investitionen in die Infrastruktur zur Anpassung an steigende Fluggastzahlen sowie zur Erfüllung heutiger Anforderungen an eine moderne Flughafeninfrastruktur erforderlich waren. Nur mit der errichteten Infrastruktur konnte der Flughafen der Verkehrsanbindung und Entwicklung der Region dienen.

(293) Die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Investitionsbeihilfe an die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH ergibt sich folglich aus der Notwendigkeit zur Erfüllung heutiger Anforderungen an eine moderne Flughafeninfrastruktur. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die fraglichen Infrastrukturinvestitionen notwendig und hinsichtlich des gesetzten Zieles verhältnismäßig waren.

8.2.1.3. Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend.

(294) Die bestehende Infrastruktur hatte, zumindest bis 2009, zufriedenstellende mittelfristige Nutzungsperspektiven. Der Vorstand der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH hatte bereits auf seiner Sitzung am 23. Juni 2000 einen erwarteten Gesamtbetrag von ca. 20 Mio. EUR an Infrastrukturinvestitionen für den gesamten Zeitraum von 2000 bis 2010 vorgesehen. Die jährlichen Fluggastzahlen nahmen bis zu den Spitzenjahren 2008 – 2009 zu.

(295) Nach einer Zeit erheblichen Wachstums wurde der Luftverkehr in Deutschland und Europa durch die Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 negativ beeinflusst, so dass in Deutschland die Personenbeförderung im Luftverkehr 2009, das somit eines der schlimmsten Jahre für den Luftverkehr war, um 4,6 % zurückging. Der allgemeine Wachstumstrend im Luftverkehr endete jedoch nicht, sondern verzögerte sich nur. Seit Juni 2010 stiegen die monatlichen Wachstumsquoten in der Personenbeförderung im Luftverkehr in Deutschland wieder und übertrafen die monatlichen Wachstumsquoten des Vorjahres um 7 %. Aus Prognosen geht hervor, dass Deutschland seit 2009 ein starkes Wirtschaftswachstum von etwa 3 % pro Jahr erlebte. Das Wachstum im Luftverkehrsmarkt ist normalerweise höher als das allgemeine Wirtschaftswachstum[163].

(296) Den drei 2007 durchgeführten Studien[164] ist die Aussage gemeinsam, dass der Betreiber des Flughafens seine Jahresergebnisse verbessern und bis zum Jahr 2015 bei den betrieblichen Erträgen ein nahezu ausgeglichenes Ergebnis erreichen sollte. Zudem sollte das nahegelegene Industriegebiet gestärkt werden. Dies wurde in dem für den Zeitraum 2007 – 2015 erstellten Wirtschaftsplanentwurf bestätigt. Deutschland stützte seine Argumentation auf die Rentabilität des Billigfluganbieterverkehrs und das mögliche Szenario, dass der AOC bis 2015 500 000 Fluggäste erreichen könnte.

[163] Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, 12. März 2012, S. 8.

[164] Siehe Fußnote 58.

(297) Folglich hätte nach den von Deutschland übermittelten Informationen die betreffende Infrastruktur den mittelfristigen Bedarf bei Fluggesellschaften und Fluggästen erfüllt und gute Nutzungsaussichten geboten.

8.2.1.4. Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur

(298) Deutschland bestätigt, dass die Infrastruktur trotz der Tatsache, dass Ryanair in den Jahren 2003 – 2011 die einzige am AOC tätige Fluggesellschaft war, allen potenziellen Nutzern ohne wirtschaftlich ungerechtfertigte Diskriminierungen potenziell offen stand.

8.2.1.5. Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem Interesse der Union zuwiderläuft

(299) Laut Randnummer 39 der Luftfahrt-Leitlinien 2005 ist die Kategorie des Flughafens ein Indiz für das Ausmaß, in dem Flughäfen miteinander konkurrieren, und folglich auch des Ausmaßes, in dem einem Flughafen gewährte öffentliche Mittel den Wettbewerb verfälschen können. In den Luftfahrt-Leitlinien 2005 wird erklärt, dass bei kleinen Regionalflughäfen (Kategorie D) gewährten öffentlichen Mitteln die Wahrscheinlichkeit einer Wettbewerbsverfälschung oder Beeinträchtigung des Handels in einem Ausmaß, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, gering ist. Daraus lässt sich aber weder die Bedeutung noch die Aussage ableiten, dass Wettbewerbsverfälschungen und Auswirkungen auf den Handel ausgeschlossen sind.

(300) Der AOC hat in dem hier betroffenen Zeitraum stets weniger als 150 000 Fluggäste pro Jahr bedient, so dass er nach den Luftfahrt-Leitlinien 2005 als kleiner Regionalflughafen (Kategorie D) bezeichnet werden kann.

(301) Der AOC ist ein typischer, regional ausgerichteter Flughafen. Dies lässt sich daran ablesen, dass eine erhebliche Zahl der diesen Flughafen nutzenden Fluggäste aus dem Freistaat Thüringen kam. Berücksichtigt man das Konzept eines Einzugsgebiets von etwa 100 km und einer Fahrzeit von 60 Minuten, so kann davon ausgegangen werden, dass der nächstgelegene Flughafen, der Flughafen Leipzig-Halle (85 km und etwa 1 Std. 10 Min. Fahrzeit vom AOC), am äußeren Rand desselben Einzugsgebiets liegt. Beim Flughafen Leipzig-Halle handelt es sich um einen internationalen Flughafen, der sowohl Leipzig (Sachsen) als auch Halle (Sachsen-Anhalt) bedient. Als regionaler Flughafen bedient der AOC den südlichen Teil des Freistaates Thüringen.

(302) Abgesehen von ihrer geografischen Entfernung verfolgen die beiden Flughäfen zudem stark unterschiedliche Geschäftsmodelle und sind auf unterschiedliche Arten von Fluggästen ausgerichtet. Der Flughafen Leipzig-Halle ist ein gut eingeführter Flughafen, der über eine anspruchsvollere Infrastruktur mit größerem Komfort für Fluggäste verfügt. Er bietet internationale Flüge an sowie Inlandsflüge, eine Reihe von Urlaubszielen und die Beförderung von Luftfracht. Der AOC hat eine Infrastruktur mit vergleichsweise geringem Komfort und sein Geschäftsmodell stützte sich auf Billigfluganbieter.

(303) Diese Ausführungen erlauben der Kommission daher den Schluss, dass die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gewährte Investitionsbeihilfe weder den Wettbewerb verfälscht noch den Handel in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigt.

8.2.1.6. Die Beihilfe hat einen Anreizeffekt und ist erforderlich und verhältnismäßig.

(304) Die Beihilfe zur Finanzierung der Infrastruktur, die Deutschland der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH bereitstellte, sollte einen Anreizeffekt haben und bezüglich des angestrebten, rechtmäßigen Ziels notwendig und verhältnismäßig sein.

(305) Die Kommission hat festzustellen, ob die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gewährte staatliche Beihilfe das Verhalten des begünstigten Unternehmens in der Weise beeinflusste, dass es Tätigkeiten ausübt, die zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Zieles beitragen und die es (i) ohne die Beihilfe nicht ausüben würde oder die es (ii) in eingeschränkter oder anderer Weise ausüben würde. Außerdem wird die Beihilfe nur dann als verhältnismäßig angesehen, wenn das gleiche Ergebnis mit weniger Beihilfe und weniger Wettbewerbsverfälschung nicht erreichbar wäre. Das bedeutet, dass Höhe und Intensität der Beihilfe auf das für das Stattfinden der geförderten Tätigkeit erforderliche Minimum beschränkt sein müssen.

(306) Ausweislich der von Deutschland übermittelten Informationen hätten die Investitionen in die Infrastruktur, die zur Erreichung des Standards eines funktionsfähigen, gewerblichen Flügen offenstehenden Flughafens erforderlich waren, ohne die Beihilfe nicht durchgeführt werden können. Der Flughafen erwirtschaftete im größten Teil des hier betroffenen Zeitraums Verluste. Deutschland war immer der Auffassung, dass ein derartiger Regionalflughafen ohne eine öffentliche Finanzierung nicht betrieben werden könne. Insbesondere hätte der Flughafen ohne die Beihilfe das erwartete Dienstleistungsniveau für Fluggesellschaften und Fluggäste nicht erfüllt und der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens wäre zurückgegangen.

(307) Daher kann der Schluss gezogen werden, dass die betreffende Beihilfemaßnahme einen Anreizeffekt hatte, weil sie den Empfänger in die Lage versetzte, die notwendigen Investitionen durchzuführen.

(308) Hinsichtlich der Würdigung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe kann davon ausgegangen werden, dass die Intensität der Beihilfe für das Projekt auf die zur Umwandlung des Flughafens von einem ehemaligen Militärflugplatz in einen zivilen, allen potenziellen Fluggesellschaften offenstehenden Flughafen erforderlichen Investitionen beschränkt war. Darüber hinaus war das Verfahren zur Investitionsfinanzierung bei der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH so gestaltet, dass Überkompensation vermieden wurde. Am Ende eines jeden Jahres wurde ein Wirtschaftsplan für das kommende Jahr vereinbart und dann im Jahresverlauf zur Anpassung an die geschäftliche Realität

überprüft[165]. Der Flughafen musste öffentlichen Geldgebern bei einer Überfinanzierung eines Projekts die Mittel zurückerstatten. Da die Höhe der Beihilfe auf das zur Ermöglichung der unterstützten Tätigkeiten erforderliche Minimum beschränkt war, kann die Investitionsbeihilfe in der vorliegenden Sache daher als notwendig und bezüglich des rechtmäßigen Ziels als verhältnismäßig angesehen werden.

8.2.1.7. Schlussfolgerung

(309) In Anbetracht der vorstehenden Würdigung gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH gewährte Investitionsbeihilfe mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV vereinbar ist, da sie den in Randnummer 61 der Luftfahrt-Leitlinien 2005 festgelegten Vereinbarkeitsvoraussetzungen entspricht. Daher ist die Maßnahme mit dem Binnenmarkt vereinbar.

8.2.2. Maßnahme 2: Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011

(310) Den Luftfahrt-Leitlinien 2014 entsprechend vertritt die Kommission die Auffassung, dass ihre Bekanntmachung über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln für anhängige Fälle unzulässiger, vor dem 4. April 2014 bewilligter Betriebsbeihilfen für Flughäfen nicht gelten sollte. Vielmehr wird die Kommission die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze auf alle Betriebsbeihilfen (anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) für Flughäfen anwenden, auch wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 und dem Beginn des Übergangszeitraums bewilligt wurde.[166]

(311) In den Luftfahrt-Leitlinien 2014 werden Voraussetzungen festgelegt, unter denen Betriebsbeihilfen an Flughäfen für im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.[167] Laut Randnummer 137 der Luftfahrt-Leitlinien 2014[168] müssen folgende kumulative Voraussetzungen erfüllt werden, damit vor der Veröffentlichung dieser Leitlinie gewährte Betriebsbeihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden können:

a) die Maßnahme muss einen Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse leisten;

b) die staatlichen Maßnahmen müssen erforderlich sein;

c) die Beihilfemaßnahme muss ein angemessenes politisches Instrument zur Erreichung des Ziels gemeinsamen Interesses sein;

d) es muss ein Anreizeffekt bestehen;

---

[165] Deutschland übermittelte für den Zeitraum 2000 – 2005 jährliche Wirtschaftspläne mit den jeweiligen Nachträgen zum Wirtschaftsplan.

[166] Randnummer 172 der Luftfahrt-Leitlinien 2014

[167] Mitteilung der Kommission, Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Fluggesellschaften, ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3, Randnummer 104.

[168] Mitteilung der Kommission, Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Fluggesellschaften, ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3, Randnummer 137.

e) die Beihilfe ist auf das erforderliche Minimum zu beschränken und

f) übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten sind zu vermeiden.

8.2.2.1. Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse

(312) Nach Abschnitt 5.1.2.(a) der Luftfahrt-Leitlinien 2014 werden zu dem Zweck, Flughäfen Zeit zur Anpassung an neue Marktgegebenheiten zu geben und Störungen im Luftverkehr sowie Störungen in Bezug auf die Anbindung von Gebieten zu vermeiden, Betriebsbeihilfen für Flughäfen als Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse angesehen, wenn sie: i) die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch die Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union erhöhen oder ii) der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegenwirken oder iii) die regionale Entwicklung begünstigen.

(313) Den deutschen Behörden zufolge war die Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH zur Aufrechterhaltung des Betriebs am Flughafen notwendig, um dem im Gesellschaftsvertrag angegebenen Zweck der Gesellschaft - die ökonomisch relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Wirtschaftskraft Ostthüringens und Westsachsens zu stärken- gerecht werden zu können.

(314) Berücksichtigt man, dass zur Begünstigung der Regionalentwicklung Mitteldeutschlands gute Zugangsmöglichkeiten erforderlich sind, so bestand eine grundlegende Notwendigkeit, den Flughafen funktionsfähig zu erhalten. Der Betrieb des Flughafens diente der Regionalentwicklung und der Schaffung von Arbeitsplätzen. Aus diesem Grund bestand das Ziel der bewilligten Betriebsbeihilfe eindeutig in der Förderung der regionalen Entwicklung.

8.2.2.2. Erforderlichkeit staatlichen Eingreifens

(315) Nach Abschnitt 5.1.2. Buchstabe b der Luftfahrt-Leitlinien 2014 kann die Frage, ob eine staatliche Beihilfe wirksam zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse beiträgt, erst nach einer Analyse des konkreten Problems beantwortet werden. In dieser Hinsicht muss jede staatliche Beihilfe für einen Flughafen auf eine Situation ausgerichtet sein, in der sie wesentliche Verbesserungen bewirken kann, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann.

(316) Deutschland trägt vor, dass das staatliche Eingreifen erforderlich war, weil der Flughafen Schwierigkeiten hatte, die Finanzierung seines Betriebs in eigener Regie sicherzustellen. In den Finanzberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH erscheint häufig die Aussage, dass die Finanzlage des Flughafens eng mit den Einlagen der Gesellschafter bzw. sonstigen öffentlichen Zuschüssen verknüpft sei. Ohne Kapitaleinlagen der öffentlichen Hand bestehe sogar Gefahr für die Existenz des Unternehmens[169].

[169] Siehe Erwägungsgrund (43).

(317) Durch die Gewährung der Betriebsbeihilfe erhielt der Flughafen die erforderlichen Mittel zur Sicherstellung seines Betriebs und zur Anpassung seines Geschäftsmodells an die Anforderungen von Billigfluganbietern.

(318) Die Kommission erkennt an, dass der AOC ein kleiner Regionalflughafen mit weniger als 150 000 Fluggästen pro Jahr ist, der unter normalen Marktbedingungen seine eigenen Betriebskosten nicht vollständig decken könnte. Daher war staatliches Eingreifen erforderlich.

8.2.2.3. Angemessenheit der Beihilfemaßnahme

(319) Nach Abschnitt 5.1.2. Buchstabe c der Luftfahrt-Leitlinien 2014 muss jede Beihilfemaßnahme für einen Flughafen ein geeignetes politisches Instrument zur Erreichung des Zieles gemeinsamen Interesses sein. Der Mitgliedstaat muss daher aufzeigen, dass dasselbe Ziel nicht auch mit anderen Politik- oder Beihilfeinstrumenten, die den Wettbewerb weniger verfälschen, erreicht werden kann.

(320) Laut der Aussage Deutschlands ist die hier betroffene Beihilfemaßnahme ein angemessenes Instrument zur Erreichung des Ziels gemeinsamen Interesses, das mit anderen politischen Instrumenten, die den Wettbewerb weniger verfälschen, nicht hätte erreicht werden können.

(321) Der Beihilfebetrag war auf die Deckung der erwarteten Finanzierungslücke bei den für das kommende Jahr berechneten Betriebskosten ausgelegt.

(322) In Anbetracht der obigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die betreffende Maßnahme für die Erreichung des angestrebten Ziels gemeinsamen Interesses angemessen war.

8.2.2.4. Vorliegen eines Anreizeffektes

(323) Nach Abschnitt 5.1.2. Buchstabe d der Luftfahrt-Leitlinien 2014 liegt bei einer Betriebsbeihilfe dann ein Anreizeffekt vor, wenn ohne die Betriebsbeihilfe der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des betreffenden Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde. In dieser Würdigung sind das Vorliegen von Investitionsbeihilfen und das Verkehrsaufkommen am Flughafen zu berücksichtigen.

(324) In den Finanzberichten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH wird betont, dass ohne Kapitaleinlagen der öffentlichen Hand Gefahr für die Existenz des Unternehmens bestehe. Ohne Betriebsbeihilfe zur Deckung der Verluste des Flughafenbetreibers wäre der Flughafen aufgrund ungedeckter Betriebsverluste schließlich aus dem Markt ausgeschieden.

(325) In Anbetracht der obigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die betreffende Beihilfemaßnahme einen Anreizeffekt hatte.

8.2.2.5. Verhältnismäßigkeit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf ein Minimum)

(326) Nach Abschnitt 5.1.2. Buchstabe e der Luftfahrt-Leitlinien 2014 müssen Betriebsbeihilfen an Flughäfen, um als verhältnismäßig gelten zu können, auf das Minimum beschränkt bleiben, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird.

(327) Im vorliegenden Fall legten die öffentlichen Gesellschafter des Flughafenbetreibers den Betrag der Betriebsbeihilfe auf der Grundlage eines jährlichen Ex-ante-Wirtschaftsplans fest und begrenzten ihn auf den Finanzbedarf des Flughafens.

(328) Die Parameter dieser Wirtschaftspläne wurden im jeweils betroffenen Geschäftsjahr mit den aktuellen Ergebnissen des Flughafens aktualisiert. Beispielsweise genehmigte der Vorstand am 8. November 2002 den Wirtschaftsplan für 2003 auf der Grundlage der im September 2002 verfügbaren Daten. Dieser Wirtschaftsplan wurde später auf der Vorstandssitzung vom 24. Oktober 2003 aktualisiert, der ein aktualisierter Wirtschaftsplan mit den im Oktober 2003 verfügbaren Daten vorgelegt wurde[170].

(329) In Anbetracht der obigen Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die Betriebsbeihilfe dem Flughafenbetreiber in diesem Zeitraum erlaubte, sein Geschäftsmodell an die neuen, mit dem Ryanair-Dienstleistungsvertrag verknüpften betrieblichen Anforderungen anzupassen. Dabei wurde die Höhe der zur Verlustdeckung erforderlichen Finanzmittel ständig kontrolliert. Somit war der Beihilfebetrag auf die erwarteten Betriebsverluste beschränkt.

(330) Deutschland gibt ferner an, dass die in mehreren Projekten[171] seit den Jahren 2010 – 2012 erfolgte Umstellung des Flughafens zur Verkleinerung der allgemeinen Finanzlücke des Flughafens und somit zur Verringerung der Gesellschaftereinlagen beitrug. Die Betriebsbeihilfe wurde während des gesamten, hier betroffenen Zeitraums überwacht, um sie an die tatsächlichen Erfordernisse des Flughafens anpassen zu können.

(331) Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung dass die Betriebsbeihilfe im vorliegenden Fall verhältnismäßig und auf das Minimum beschränkt war, das zur Durchführung der geförderten Tätigkeit notwendig war.

8.2.2.6. Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

(332) Nach Abschnitt 5.1.2. Buchstabe f der Luftfahrt-Leitlinien 2014 werden bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen die Verfälschungen des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel berücksichtigt. Ein Indiz für mögliche Wettbewerbsverfälschungen oder Auswirkungen auf den Handel

[170] Deutschland übermittelte der Kommission Wirtschaftspläne für die Jahre 2000 – 2005 sowie Nachträge zu den Wirtschaftsplänen für die Jahre 2002 – 2005.

[171] Siehe Erwägungsgrund (34).

kann darin bestehen, dass der Flughafen im gleichen Einzugsgebiet wie ein anderer Flughafen mit ungenutzten Kapazitäten liegt.

(333) Die Kommission stellt im vorliegenden Fall fest, dass der nächste Flughafen der Flughafen Leipzig-Halle ist, der 85 km bzw. 1 Std. 10 Min. Fahrzeit mit dem PKW vom AOC entfernt ist. Wie in den Erwägungsgründen (299) und (300) ausgeführt wird, bestand das Geschäftsmodell der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH von Beginn an darin, den Flughafen als Regionalflughafen mit dem Ziel der Entwicklung des nächstgelegenen Industriegebiets aufzustellen. Selbst wenn Prof. Klophaus' Prognose aus dem Jahr 2007 eingetreten wäre, hätte der Flughafen bis 2015 500 000 Fluggäste erreicht, was ihn immer noch nicht in die Lage versetzt hätte, einem Flughafen mit einem Aufkommen von mehr als zwei Millionen Fluggästen wie dem Flughafen Leipzig-Halle Konkurrenz zu machen.

(334) Deutschland weist darauf hin, dass die Infrastruktur des AOC zur weiteren Begrenzung negativer Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel allen potenziellen Nutzern offenstand und nicht speziell auf einen bestimmen Nutzer ausgelegt war.

(335) In Anbetracht dieser Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf ein Minimum beschränkt sind.

8.2.2.7. Schlussfolgerung

(336) In Anbetracht dieser Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011 auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV sowie aufgrund der in Abschnitt 5.1.2 der Luftfahrt-Leitlinien 2014 festgelegten Vereinbarkeitsvoraussetzungen mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

8.2.3. Maßnahme 3: Flughafenentgelte und Zahlungen an Ryanair aus der Kombination des Vertrags über Flughafendienstleistungen von 2003, dem Marketingvertrag von 2003 und dem Marketingvertrag von 2010

(337) Deutschland macht geltend, dass der Vertrag über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen keine staatliche Beihilfe darstellen. Aus diesem Grund übermittelt Deutschland keine Rechtsgrundlage für deren mögliche Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt. Unter diesen Umständen und in Anbetracht dessen, dass die Beweislast für die Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt im Wege einer Ausnahmeregelung zu Artikel 107 Absatz 1 grundsätzlich vom betroffenen Mitgliedstaat getragen wird, der die Erfüllung der Voraussetzungen für diese Ausnahmeregelung darlegen muss, kann der Schluss gezogen werden, dass die Beihilfe mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist. Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die in dieser Sa che betroffene staatliche Beihilfe nach den maßgeblichen Vorschriften nicht als eine mit dem Binnenmarkt vereinbare Anlaufbeihilfe betrachtet werden kann.

8.2.3.1. Geltende Rechtsgrundlage

(338) Hinsichtlich der Anlaufbeihilfe wird in den Luftfahrt-Leitlinien 2014 erklärt, dass

> *„ … die Kommission die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze ab dem 4. April 2014 auf alle angemeldeten Anlaufbeihilfemaßnahmen an[wenden wird], über die sie zu beschließen hat, selbst wenn die Maßnahmen vor diesem Datum angemeldet wurden. Rechtswidrige Anlaufbeihilfen für Fluggesellschaften werden nach der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften geprüft. Entsprechend wendet die Kommission auf vor dem 4. April 2014 gewährte rechtswidrige Anlaufbeihilfen für Fluggesellschaften die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze nicht an.“*[172]

(339) In den Luftfahrt-Leitlinien 2005 wiederum wird Folgendes festgelegt:

> *„Beihilfen zur … Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, die ohne Genehmigung gewährt wurden und damit gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag [jetzt Artikel 108 Absatz 3 des AEUV] verstoßen, werden von der Kommission auf der Grundlage dieser Leitlinien geprüft, wenn die Gewährung nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgt.“*

8.2.3.2. Würdigung der Vereinbarkeit des am 25. Januar 2010 geschlossenen Vertrages in Verbindung mit dem am 3. März 2003 geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und dem am 7. April 2003 geschlossenen Marketingvertrag.

(340) Der Vertrag mit AMS wurde 2010, nach der Veröffentlichung der Luftfahrt-Leitlinien 2005, geschlossen. Die betroffene Beihilfe wurde durch den Marketingvertrag von 2010 gewährt, dessen Auswirkungen zu den beiden 2003 geschlossenen Verträgen hinzukommen, die – für sich allein betrachtet – keine staatliche Beihilfe darstellen. Dementsprechend muss die Vereinbarkeit der Beihilfe nach den Luftfahrt-Leitlinien 2005 geprüft werden.

(341) In Anbetracht dessen, dass die in Randnummer 79 der Luftfahrt-Leitlinien 2005 verankerten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Anlaufbeihilfen kumulativ sind, müsste zur Feststellung der Unvereinbarkeit der Beihilfe an die Fluggesellschaft nur belegt werden, dass eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt wird. Zur Würdigung der Vereinbarkeit der hier betroffenen Beihilfemaßnahme wird die Kommission nichtsdestotrotz mehrere in den Luftfahrt-Leitlinien 2005 dargelegte Kriterien prüfen.

(342) In Randnummer 79 Buchstabe c der Luftfahrt-Leitlinien 2005 wird festgelegt, dass eine Voraussetzung für die Vereinbarkeit einer Beihilfe darin besteht, dass sie nur für die Eröffnung neuer Flugverbindungen oder neuer Frequenzen gilt. Unter den Vertrag von 2010 fallen die tägliche Verbindung nach London,

[172] Luftfahrt-Leitlinien 2014, Randnummer (174).

die seit 2003 bestand, und die 2007 eröffnete Verbindung nach Girona. Im Jahr 2010 wurde nur die Verbindung nach Alicante eröffnet. Daher erfüllt die hier betroffene Beihilfemaßnahme dieses Kriterium nicht.

(343) In Randnummer 79 Buchstabe d der Luftfahrt-Leitlinien 2005 wird die langfristige Wirtschaftlichkeit und eine degressive Staffelung der betreffenden Maßnahme verlangt: „*Die geförderte Verbindung muss langfristig rentabel, d. h. ohne Beihilfe kostendeckend, sein. Anlaufbeihilfen müssen deshalb degressiv gestaffelt und zeitlich begrenzt sein.*" Es gibt keine Hinweise, dass die betreffenden Strecken ohne die im Rahmen der Marketingverträge gewährte Finanzierung aus öffentlichen Mitteln für Ryanair rentabel werden könnten. Dies bestätigt sich durch die Tatsache, dass Ryanair die Verbindungen aufgab, als die öffentliche Finanzierung endete.

(344) In Randnummer 79 Buchstabe e der Luftfahrt-Leitlinien 2005 kommt das Kriterium des Ausgleichs für zusätzliche Anlaufkosten hinzu: *„Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die sich aus der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz ergeben und die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen".* Die Beihilfe scheint nicht mit besonderen Anlaufkosten zusammenzuhängen. Die Marketingzahlungen an Ryanair wurden über den gesamten Zeitraum, in dem der Flughafen mit der Fluggesellschaft Geschäftsbeziehungen unterhielt, fortgesetzt. Daher wird auch dieses Kriterium nicht erfüllt.

(345) Schließlich darf nach Randnummer 79 Buchstabe f die Beihilfe pro Jahr 50 % der beihilfefähigen Kosten des betreffenden Jahres nicht übersteigen. Es gibt keine Beweise, dass sich die tatsächlichen Marketingausgaben auf die doppelte Höhe des Beihilfebetrags belaufen hätten.

8.2.3.3. Schlussfolgerung

(346) Zusammenfassend kann die Beihilfe an Ryanair und AMS nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbare Anlaufbeihilfe angesehen werden, da die Vereinbarkeitsvoraussetzungen nicht erfüllt sind. Die Ryanair und AMS im Rahmen der Kombination aus dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 und dem Marketingvertrag vom 25. Januar 2010 gewährte staatliche Beihilfe stellt daher eine rechtswidrige, mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe dar, die zurückzufordern ist.

9. SCHLUSSFOLGERUNG

9.1. Maßnahme 1: Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in den Jahren 2000 – 2011

(347) Die Kommission ist der Auffassung, dass die der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Form einer Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen während des gesamten Zeitraums von 2000 bis 2011 gewährte Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

9.2. Maßnahme 2: Finanzierung der Betriebsverluste der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in den Jahren 2000 – 2011

(348) Die Kommission ist der Auffassung, dass die dem Flugplatz Altenburg-Nobitz in Form einer Finanzierung von Betriebsverlusten während des gesamten Zeitraums von 2000 bis 2011 gewährte Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

9.3. Maßnahme 3: Die Dienstleistungs- und Marketingverträge mit Ryanair

(349) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Kombination aus dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 und dem Marketingvertrag vom 28. August 2008 keine staatliche Beihilfe an Ryanair bzw. AMS darstellt.

(350) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland durch die Kombination aus dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 und dem Marketingvertrag vom 25. Januar 2010 der Ryanair Ltd. und ihrer 100 %-igen Tochter AMS unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV eine rechtswidrige Beihilfe gewährt hat.

(351) Durch die 2010 erfolgte Unterzeichnung des Vertrags mit Ryanair und AMS konnte die Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, aus einer *Ex-ante*-Perspektive betrachtet, nicht sämtliche, mit den Tätigkeiten von Ryanair am Flughafen verbundenen, inkrementellen Kosten decken. Ryanair bzw. AMS erhielten einen ungerechtfertigten Vorteil in Form eines Beihilfebetrags, der Deutschland zurückzuerstatten ist.

Einziehung der Ryanair bzw. AMS gewährten Beihilfe

(352) Gemäß AEUV und ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes ist die Kommission für die Entscheidung zuständig, dass der betroffene Mitgliedstaat eine Beihilfe aufzuheben oder umzugestalten hat[173], wenn sie deren Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt festgestellt hat. Die Verpflichtung des Staates, eine von der Kommission als unvereinbar mit dem Binnenmarkt angesehene Beihilfe aufzuheben, dient nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes der Wiederherstellung der früheren Lage[174]. Der Gerichtshof sprach in diesem Zusammenhang aus, dass dieses Ziel erreicht ist, wenn der Empfänger den als rechtswidrige Beihilfe gewährten Betrag zurückgezahlt und dadurch den Vorteil, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat, und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ist[175].

---

173 Rechtssache C-70/72 *Kommission gegen Deutschland*, Slg. 1973, 813, Randnummer 13.

174 Verbundene Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92 *Spanien gegen Kommission* Slg. 1994, I-04103, Randnummer 75.

175 Rechtssache C-75/97 *Belgien gegen Kommission* Slg. 1999, I-3671, Randnummern 64-65.

(353) Dieser Rechtsprechung folgend wurde in Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates[176] Folgendes festgelegt: *„In Negativentscheidungen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern.“*

(354) Aus diesem Grund muss die erwähnte staatliche Beihilfe, soweit sie ausgezahlt wurde, an Deutschland zurückgezahlt werden.

(355) Hinsichtlich der zurückzufordernden Beträge wird die Kommission die in Abschnitt 8.1.3, Tabelle 19, dargelegten *Ex-ante*-Wirtschaftspläne unter folgenden zusätzlichen Überlegungen berücksichtigen:

a) Der einzuziehende Beihilfebetrag sollte dem negativen inkrementellen Cashflow entsprechen, der zu der Zeit, als die Entscheidung zur Unterzeichnung des Vertrags getroffen wurde, bestand. Der negative Cashflow entspricht der Höhe der Finanzmittel, die erforderlich sind, um den Vertrag marktkonform werden zu lassen.

b) Die Kommission ist der Auffassung, dass als zeitlicher Rahmen für diesen Wirtschaftsplan die Sommersaison 2010 zu berücksichtigen ist. Tatsächlich ist der von der Fluggesellschaft empfangene, effektive Vorteil auf die eigentlich Laufzeit des betreffenden Vertrags begrenzt, denn sobald der Vertrag beendet wurde, bezogen Ryanair bzw. AMS keine Vorteile mehr aus dem Flughafen.

(356) Der Tabelle 20 sind die Ergebnisse zu den von Deutschland zurückzufordernden , vorläufigen Beträgen zu entnehmen.

(357) Zur Berücksichtigung des tatsächlich von der Fluggesellschaft und ihren Tochtergesellschaften im Rahmen der Kombination aus dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 und dem Marketingvertrag vom 25. Januar 2010 empfangenen Vorteils können die in Tabelle 20 angegebenen Beträge anhand der von Deutschland übermittelten Nachweise und Belege noch angepasst werden. Dieser Anpassung ist (i) die Differenz zwischen den *ex-post* vorgelegten, von der Fluggesellschaft hinsichtlich der Flughafenentgelte geleisteten, tatsächlichen Zahlungen auf der einen Seite und den in Tabelle 19 ausgewiesenen, prognostizierten Cashflows (*ex-ante*) bei diesen Einkommensposten auf der anderen Seite und (ii) die Differenz zwischen den *ex-post* vorgelegten, tatsächlichen, im Rahmen des Marketingvertrags an die Fluggesellschaft und ihre Tochtergesellschaften geleisteten Marketingzahlungen auf der einen Seite und den *ex-ante* vorgesehenen, in Tabelle 19 angegebenen Beträgen entsprechenden Marketingkosten auf der anderen Seite zugrunde zu legen.

[176] Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

(358) Wie in Erwägungsgrund (212) bereits erläutert wurde, ist die Kommission der Auffassung, dass AMS und Ryanair für die Zwecke der Anwendung der Regeln für staatliche Beihilfen als ein einziges Unternehmen zu betrachten sind. Daher sollten Ryanair und AMS gesamtschuldnerisch für die gesamte Rückzahlung der im Rahmen der Kombination aus dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 und dem Marketingvertrag von 25. Januar 2010 empfangenen Beihilfe haften.

(359) Darüber hinaus hat Deutschland gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004[177] dem Beihilfebetrag die ab dem Tag, an dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zum Tag seiner Einziehung berechneten Rückforderungszinsen hinzuzufügen[178]. Da in dem hier vorliegenden Fall die den Beihilfebeträgen entsprechenden Cashflows komplex sind und über die gesamte Geltungsdauer der Kombination aus dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 und dem Marketingvertrag vom 25. Januar 2010 flossen, ist es nach Auffassung der Kommission akzeptabel für die Berechnung der Rückforderungszinsen anzunehmen, dass der Auszahlungszeitpunkt der Beihilfe das Ende der IATA-Sommersaison 2010 ist (d. h. der 30. Oktober 2010) –

Tabelle 20: Für den Vertrag über Flughafendienstleistungen und für den Marketingvertrag 2003 sowie den Marketingvertrag 2010 zurückzuzahlender Betrag

	Sommersaison 2010
Anzahl abfliegender Fluggäste	55 188
ERWARTETE EINNAHMEN *(in EUR)*	
Von Ryanair pro abfliegendem Fluggast zu entrichtendes Nettoentgelt	[…]*
Luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen pro Fluggast	[…]*
Nicht luftfahrtbezogene Einnahmen insgesamt	[…]*
Gesamteinnahmen	[…]*
ERWARTETE GEBÜHREN *(in EUR)*	
Feste Marketinggebühren	[…]*
Monatliche Betriebsgebühren	13 943
Betriebsgebühren insgesamt	97 601
Gebühren insgesamt	[…]*
NETTOERGEBNIS *(in EUR)* **ZURÜCKZUFORDERNDER BETRAG**	**-318 569**

[177] Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

[178] Siehe Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung Nr. 659/99.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die staatliche Beihilfe, die Deutschland unter Verletzung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zwischen 2000 und 2011 zugunsten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mittels einer Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen in den Jahren von 2000 bis 2011 rechtswidrig gewährt hat, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

2. Die staatliche Beihilfe, die Deutschland unter Verletzung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zwischen 2000 und 2011 zugunsten der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH mittels der Finanzierung von Betriebsverlusten in den Jahren von 2000 bis 2011 rechtswidrig gewährt hat, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

3. Der am 3. März 2003 zwischen der Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen, verbunden mit dem am 7. April 2003 zwischen der Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen und dem am 28. August 2008 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und AMS geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen, stellt keine Beihilfe dar.

4. Die staatliche Beihilfe, die Deutschland unter Verletzung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mittels der Kombination aus dem am 3. März 2003 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und dem am 7. April 2003 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen sowie dem am 25. Januar 2010 zwischen der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH und AMS geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen rechtswidrig zugunsten von Ryanair bzw. AMS gewährt hat, ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 2

1. Deutschland fordert die in Artikel 1 Absatz 4 genannte unvereinbare Beihilfe von den Begünstigten zurück.

2. In Anbetracht dessen, dass Ryanair und AMS für die Zwecke dieses Beschlusses eine einzige wirtschaftliche Einheit darstellen, haften sie gemeinsam für die Rückzahlung der von jeder von ihnen kraft der verbundenen Anwendung des Vertrags über Flughafendienstleistungen vom 3. März 2003, des Marketingvertrags vom 7. April 2003 sowie des Marketingvertrags vom 25. Januar 2010 erhaltenen staatlichen Beihilfe.

3. Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Zeitpunkt, ab dem die Beihilfe den Begünstigten zur Verfügung stand, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung berechnet werden.

4. Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission nach der Zinseszinsformel berechnet.

5. Deutschland stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 1 Absatz 4 genannte Beihilfe ein.

Artikel 3

1. Die in Artikel 1 Absatz 4 genannte Beihilfe werden sofort und tatsächlich zurückgefordert.

2. Deutschland stellt sicher, dass dieser Beschluss binnen vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 4

1. Deutschland übermittelt binnen zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

   a) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen) der von den Begünstigten erhaltenen Beihilfe;

   b) Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der von den Begünstigten gemäß Artikel 2 zurückzufordern ist ;

   c) ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

   d) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an die Begünstigten eine Rückzahlungsanordnung ergangen ist.

2. Deutschland unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 2 genannten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Deutschland unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die ergriffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Deutschland ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die von den Begünstigten bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 15.10.2014

Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

Hinweis
Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht offengelegt werden sollen, werden Sie gebeten, bei der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Eingang des Schreibens einen mit Gründen versehenen Antrag auf vertrauliche Behandlung zu stellen. Andernfalls geht die Kommission davon aus, dass Sie mit der Offenlegung der Angaben und mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts dieses Schreibens einverstanden sind. Bitte richten Sie Ihren Antrag, in dem die entsprechenden Angaben zu präzisieren sind, per Einschreiben oder Fax an:

Europäische Kommission,
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 BRUXELLES/BRUSSEL
Belgique/België
Fax: +32 229-61242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu