



Brüssel, 27.6.2018
C(2018) 3976 final

<p>In der veröffentlichten Fassung dieses Beschlusses sind nach den Artikeln 30 und 31 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, in denen die Nichtpreisgabe von unter das Berufsgeheimnis fallenden Informationen geregelt ist, bestimmte Informationen ausgelassen worden. Die Auslassungen sind im Folgenden durch [...] gekennzeichnet.</p>		<p style="text-align: center;">ÖFFENTLICHE FASSUNG</p> <p>Dies ist ein internes Kommissionsdokument, das ausschließlich Informationszwecken dient.</p>
--	--	---

Staatliche Beihilfe SA.46945 (2018/NN) – Deutschland Flughafen Erfurt-Weimar

Sehr geehrter Bundesminister,

1. VERFAHREN

- (1) Nach Vorabkontakten meldeten die deutschen Behörden am 20. Dezember 2017 frühere und geplante Betriebsbeihilfen für den Flughafen Erfurt-Weimar (im Folgenden „Flughafen Erfurt“ oder „Flughafen“) nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) zur Prüfung nach den Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften¹ (im Folgenden „Luftverkehrsleitlinien“) bei der Kommission an. Der Fall wurde unter der Nummer SA.44645 registriert.

¹ Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

Herrn Heiko MAAS
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
10117 Berlin
DEUTSCHLAND

- (2) Am 19. Februar und 18. Mai 2018 richtete die Kommission Auskunftersuchen an die deutschen Behörden, die am 9. März bzw. 30. Mai 2018 darauf antworteten.

2. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

2.1. Der Beihilfeempfänger

- (3) Der Flughafen Erfurt ist der internationale Passagierflughafen der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt und der nahegelegenen Stadt Weimar. Er liegt 5 km westlich des Stadtzentrums von Erfurt. Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens ist die Flughafen Erfurt GmbH (im Folgenden „FEG“), deren Geschäftszweck der Betrieb des Flughafens ist. Die FEG gehört zu 95 % dem Freistaat Thüringen und zu 5 % der Stadt Erfurt. Seit 1957 wird der Flughafen ausschließlich für die zivile Luftfahrt genutzt.
- (4) Deutschland machte geltend, dass die Flughafeninfrastruktur einen Allwetterbetrieb nach CAT IIIB² ermögliche und dass durch die 2600 Meter lange Start- und Landebahn mittelgroße Flugzeuge am Flughafen Erfurt landen und starten könnten.

2.1.1. Die geografische Lage des Flughafens

- (5) Der Flughafen Erfurt ist durch direkte öffentliche Verkehrsmittel gut angebunden. Es handelt sich um den einzigen Passagierflughafen im Freistaat Thüringen; im Umkreis von 100 Kilometern oder 60 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug befinden sich keine anderen Flughäfen. Die nächsten Flughäfen sind:
- (a) Flughafen Leipzig-Altenburg (rund 135 km bzw. 92 Minuten³ mit dem Pkw vom Flughafen Erfurt entfernt) in Nobitz (6 km südöstlich von Altenburg und 42 km südlich von Leipzig im Freistaat Thüringen). Bei dem Flughafen, der bis 2011 von Ryanair bedient wurde, handelt es sich derzeit um einen Flugplatz ohne gewerbliche Luftfahrt;
 - (b) Flughafen Magdeburg-Cochstedt (rund 140 km bzw. 106 Minuten mit dem Pkw vom Flughafen Erfurt entfernt), ca. 37 km südwestlich von Magdeburg, der Hauptstadt Sachsen-Anhalts, gelegen. Der Flughafen, der früher von Ryanair bedient wurde, wurde öffentlichen Quellen zufolge am 1. September 2016 von den Behörden geschlossen.
 - (c) Flughafen Leipzig/Halle (rund 155 km bzw. 95 Minuten mit dem Pkw vom Flughafen Erfurt entfernt). Der internationale Passagier- und Frachtflughafen liegt im sächsischen Schkeuditz und zählt jährlich mehr als zwei Millionen Passagiere. Er bedient sowohl die sächsische Stadt Leipzig als auch das im Bundesland Sachsen-Anhalt gelegene Halle. Obwohl die Städte Erfurt und Leipzig durch die schnellere ICE-

² Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ordnet Instrumentenlandesysteme (ILS) zur Unterstützung von Piloten bei der Landung bei schwierigen Sichtverhältnissen in Kategorien für Präzisionsinstrumentenanflüge und -landungen ein. Die Kategorie CAT IIIB bezieht sich auf Präzisionsanflüge und -landungen bei einer Entscheidungshöhe von weniger als 15 m oder ohne Entscheidungshöhe und einer Landebahnsichtweite von weniger als 200 m, jedoch nicht weniger als 50 m.

³ Quelle: <https://www.google.be/maps?hl=en&tab=wl>.

Verbindung seit 2016 besser miteinander verbunden sind und die Fahrzeit zwischen den beiden Hauptbahnhöfen nur 33 Minuten beträgt, gibt es keine direkte Bahnverbindung zwischen den beiden Flughäfen, sodass die Fahrzeit vom Flughafen Erfurt zum Flughafen Leipzig/Halle mit öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens 80 Minuten beträgt.⁴

2.1.2. Tätigkeiten des Flughafens

- (6) Die deutschen Behörden machten bezüglich der wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten des Flughafens Folgendes geltend:

2.1.2.1. Nichtwirtschaftliche Tätigkeiten

- (7) Die deutschen Behörden legten dar, dass der Flughafen Erfurt bestimmte Tätigkeiten ausübe, die nichtwirtschaftlicher Natur seien, da sie mit Aufgaben mit hoheitlichem Bezug im Zusammenhang stünden. Dementsprechend seien die Maßnahmen zur Gewährleistung des Brandschutzes, des Schutzes vor unrechtmäßigen Eingriffen, der Flugsicherung und der Luftaufsicht nichtwirtschaftlicher Art.
- (8) Deutschland brachte vor, dass die Kosten für die Feuerwehr nicht auf Bundesebene geregelt seien, sondern in die Zuständigkeit der Länder fielen. Die einschlägigen Rechtsgrundlagen seien das Thüringer Brand- und Katastrophenschutzgesetz (ThürBKG), die Thüringer Feuerwehr-Organisationsverordnung (ThürFwOrgVO) und die Thüringer Verordnung über die Gefahrenverhütungsschau (GefVerhSchauV TH). Kosten, die sich unmittelbar aus der Brandbekämpfung ergeben, würden der FEG auf Selbstkostenbasis vom Land erstattet.
- (9) In Bezug auf den Schutz vor unrechtmäßigen Eingriffen gab Deutschland § 8 Absatz 3 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) als einschlägige Rechtsgrundlage an, wonach der Flughafen lediglich eine Erstattung der Kosten im Zusammenhang mit der obligatorischen Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen verlangen kann, die nach § 5 erforderlich sind, damit die zuständigen Luftsicherheitsbehörden die in § 8 Absätze 1 und 2 Luftsicherheitsgesetz aufgeführten Tätigkeiten ausführen können. Deutschland führte aus, dass diese Kosten von der Bundespolizei auf Selbstkostenbasis erstattet werden.
- (10) Bezüglich der Flugsicherung machte Deutschland geltend, dass der Flughafen Erfurt zu den Flughäfen gehöre, bei denen das Bundesministerium für Verkehr aus Sicherheitsgründen und verkehrspolitischen Interessen einen Bedarf an Flugsicherungsdiensten und Flugsicherheitsmaßnahmen anerkannt habe. Gemäß § 27d Luftverkehrsgesetz (LuftVG) können diesen „ausgewählten Flugplätzen“⁵ die mit den in § 27c dargelegten Maßnahmen verbundenen Kosten, die

⁴ Deutschland machte zudem geltend, dass den jüngsten Umfragen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) aus dem Jahr 2014/2015 zufolge nur 0,07 % der Flugreisen aus Sachsen über den Flughafen Erfurt abgewickelt würden und 90 % der vom Flughafen Erfurt fliegenden Fluggäste aus Mittel-, Nord-, Ost- und Südhüringen kämen, also aus einem Gebiet, das kleiner ist als das Einzugsgebiet des Flughafens Erfurt mit einer Fahrzeit von 60 Minuten. Außerdem setzt der Flughafen Erfurt – wie in Erwägungsgrund (25) weiter ausgeführt wird – auf eine andere Geschäftsstrategie als der Flughafen Leipzig/Halle, d. h. der Schwerpunkt liegt auf dem Charterverkehr statt auf dem Low-Cost-Verkehr.

⁵ Im Luftverkehrsbericht 2016, der am 14. Dezember 2016 vom Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) herausgegeben wurde, werden 25 solcher ausgewählten Flugplätze aus ganz Deutschland aufgeführt (siehe Seite 13).

Bestandteil des Betriebs der Flughäfen sind, vom Staat erstattet werden. Deutschland erklärte, dass die Flugsicherungsaufgaben von dem staatlichen Unternehmen Deutsche Flugsicherung GmbH (im Folgenden „DFS“) im Auftrag des Bundes wahrgenommen werden. Die Kosten, die dem Flughafen Erfurt bei der Bereitstellung der Infrastruktur entstehen, die notwendig ist, damit die DFS ihre Flugsicherungsaufgaben wahrnehmen kann, werden der FEG nach Aussage Deutschlands von der DFS gemäß § 27d Absatz 3 auf Selbstkostenbasis erstattet.

- (11) Was die Luftaufsicht betrifft, so hat Deutschland darauf hingewiesen, dass die Aufgaben der Luftaufsicht gemäß § 31 Absatz 1 Satz 1 LuftVG in die Zuständigkeit des Bundes fallen. In § 31 Absatz 2 heißt es jedoch, dass wenn die Aufgaben der Luftaufsicht nicht auf Bundesebene wahrgenommen werden, sie von den Ländern im Auftrag der Bundesregierung ausgeübt werden. Gemäß § 29 Absatz 2 LuftVG können die Luftfahrtbehörden aller Länder diese Aufgaben entweder auf andere Stellen übertragen oder sich in bestimmten Fällen anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane bedienen. Nach Angaben Deutschlands lagert der Freistaat Thüringen die Wahrnehmung dieser Aufgaben aus, indem er die Mitarbeiter der FEG mit der Durchführung dieser öffentlichen Aufgabe als Beauftragte für Luftaufsicht betraut und der FEG die Gehaltskosten dieser Mitarbeiter entsprechend erstattet. Deutschland erklärte ferner, dass die Erstattung dieser Kosten strikt auf die diesbezüglichen Kosten beschränkt sei.

2.1.2.2. Wirtschaftliche Tätigkeiten

- (12) Die deutschen Behörden erklärten, dass der Flughafen seine Infrastruktur dafür nutze, Flughafendienstleistungen für Fluggesellschaften und andere kommerzielle Veranstalter bereitzustellen. Darüber hinaus brachte Deutschland vor, dass der Flughafen über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung verfügt. Der 24-Stunden-Betrieb des Flughafens sei für die Wahrnehmung verschiedener Aufgaben der Bundes- und Landespolizei unerlässlich. So sei beispielsweise am Flughafen die Polizeihubschrauberstaffel des Freistaates Thüringen stationiert, die rund um die Uhr im Einsatz sei. Der 24-Stunden-Betrieb ermögliche darüber hinaus die Landung und den Start von Notfall- und Ambulanzflügen, für die der uneingeschränkte Betrieb unerlässlich ist, sowie den unterbrechungsfreien Einsatz der Feuerwehr.
- (13) Die Möglichkeit, nachts zu operieren, werde kommerziell vor allem vom [...](*), von Charterfluggesellschaften oder im Falle von Ausweichlandungen von anderen Flughäfen, die ein Nachtflugverbot haben⁶, sowie für Überführungsflüge und Ad-hoc-Frachtflüge genutzt.
- (14) Deutschland legte dar, dass das Kerngeschäft des Flughafens der Touristikverkehr sei. Hauptzielgebiete seien die Türkei, Ägypten, Spanien, Griechenland, Kroatien, die Balearen, die Kanaren und Bulgarien. Der Flughafen bediene hauptsächlich Reiseziele mit saisonalen Charterflügen, auf die 75 % der gesamten Verkehrserlöse entfallen, auf Basis unterschiedlicher Marketingkonzepte. Bei einem Großteil der Flüge teilten sich mehrere Veranstalter einschließlich der Flugticketgroßhändler (sogenannte „Flugticket-Consolidators“) die vorhandene Kapazität des Flughafens für den

(*) Unterliegt dem Berufsgeheimnis.

⁶ Nach Aussage Deutschlands gehören dazu hauptsächlich die internationalen Flughäfen Frankfurt (FRA), Berlin (TXL, SFX), Leipzig (LEJ) und Dresden (DRS).

Restplatzverkauf sowie den Einzelplatzverkauf und somit auch das Geschäftsrisiko mit den Fluggesellschaften. Teilweise gebe es Vollcharterverbindungen (beispielsweise nach [...]), andere Destinationen würden im Einzelcharter bedient, zum Beispiel durch den lokalen Veranstalter [...]. Am Flughafen Erfurt findet kein Linienverkehr statt.

- (15) Deutschland machte geltend, dass der Flughafen über ein natürliches Einzugsgebiet von 2,2 Millionen Menschen verfüge und in der Zeit von 2009 bis 2015 durchschnittlich rund 250 000 Passagiere pro Jahr verzeichnet habe (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Fluggastaufkommen

Jahr	Gesamtzahlzahl der Passagiere
2009	272 395
2010	323 740
2011	282 661
2012	185 710
2013	216 385
2014	228 029
2015	231 710
2016	235 331
2017	275 748

- (16) Deutschland erklärte, dass der Flughafen in den Jahren 2004 bis 2012 einen deutlichen Passagierrückgang von rund 487 000 im Jahr 2004 auf rund 186 000 im Jahr 2012 verbucht habe. Maßgeblich für diesen Rückgang in diesem Zeitraum sei vor allem die graduelle Einstellung verschiedener innerdeutscher Linienverbindungen (insbesondere Erfurt – Hamburg, Erfurt – Düsseldorf, Erfurt – München) aufgrund der geringen Nachfrage und der Abhängigkeit von Billigfluggesellschaften gewesen. Die bessere Anbindung Erfurts an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz habe zu einem erheblichen Rückgang beim besonders für Geschäftsreisende attraktiven nationalen Punkt-zu-Punkt-Verkehr sowie zu einem Rückgang der inländischen Strecken (insbesondere Erfurt – Hamburg, Hamburg, Erfurt – Düsseldorf, Erfurt – München) geführt. In diesem Zusammenhang hätten sich einige Fluggesellschaften vom Flughafen zurückgezogen, insbesondere Air Berlin, auf die ein erheblicher Anteil am Passagieraufkommen des Flughafens entfiel. Zudem habe Ryanair die Verbindung nach London eingestellt. Seit dem Jahr 2013 hätten sich die Passagierzahlen jedoch wieder erholt. Hierzu habe im Wesentlichen der Ausbau des Touristikverkehrs durch verschiedene Fluggesellschaften, insbesondere durch die Fluggesellschaft [...], sowie die Diversifizierung der Geschäftsstrategie des Flughafens (geringere Abhängigkeit von Billigfluggesellschaften) beigetragen.
- (17) Deutschland machte geltend, dass der Bereich Fracht eine wichtige Rolle im Gesamtgeschäft des Flughafens Erfurt spiele. Das Frachtvolumen habe im Jahr 2015 insgesamt bei etwa 3400 Tonnen gelegen.
- (18) Der Flughafen bediene ferner die allgemeine Luftfahrt, darunter Privat- und Geschäftsflüge, Schulflüge sowie Polizei- und Militärflüge. Die öffentliche

Nutzung der Infrastruktur durch die Landes- und Bundespolizei sowie in geringem Umfang durch die Bundeswehr mache [...] der Flughafenauslastung (in Prozent der jährlichen Flugbewegungen) aus.

2.2. Rechtsgrundlagen

- (19) Die geplanten Betriebsbeihilfen für die Jahre 2015 bis 2018 werden vom Freistaat Thüringen auf Grundlage eines Zuwendungsbescheids vom 20. Dezember 2016 gewährt.⁷
- (20) Die früheren Betriebsbeihilfen für die Jahre 2010 bis 2014 wurden vom Freistaat Thüringen auf Grundlage der Zuschussverträge vom 29. Dezember 2010, 2. Februar 2011 und 24. Februar 2012 sowie auf Grundlage des Zuwendungsbescheids vom 8. April 2013 gewährt.
- (21) Die in den Erwägungsgründen (19) und (20) genannten Bewilligungsakte wurden auf der Grundlage der §§ 23 und 44 Thüringer Landeshaushaltsordnung (ThürLHO) und gemäß § 35 Thüringer Verwaltungsverfahrensgesetz (ThürVwVfG) erlassen.

2.3. Überblick über die Maßnahmen

2.3.1. Geplante Betriebsbeihilfen

2.3.1.1. Die Marktanalyse

- (22) Die deutschen Behörden haben eine geplante Betriebsbeihilfe zugunsten der FEG bei der Kommission angemeldet, die das Ziel hat, die bestehende Kapazität des Flughafens zu gewährleisten und seine Funktion als Bindeglied zwischen Menschen und Regionen sowie als Motor für die Integration und die regionale Entwicklung Thüringens nachhaltig zu sichern.
- (23) Der Anmeldung war ein Wirtschaftsplan beigelegt, der auf Grundlage einer im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Verkehr von Desel Consulting, Niedernhausen erstellten Marktanalyse (im Folgenden „Marktanalyse“) erarbeitet worden war.
- (24) Gemäß der Marktanalyse kann die FEG bis zum Jahr 2024 mit einem Anstieg des Passagier Volumens auf etwa [...] Passagiere pro Jahr rechnen. Dieser Anstieg soll dank einer neuen Geschäftsstrategie erreicht werden, die darauf abzielt, die derzeit ungenutzte Kapazität des Flughafens durch eine gezielte Verbesserung des Angebots insbesondere im Hinblick auf den Touristikverkehr, der das wichtigste Segment des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf dem Flughafenverkehr darstellt, zu maximieren.
- (25) Die deutschen Behörden führten aus, dass die neue Geschäftsstrategie der FEG auf der Einführung eines langfristig nachhaltigeren, im Vergleich zur Vergangenheit weniger von Billigfluggesellschaften abhängigen Verkehrs beruhe, um unerwartete Flugkürzungen und die dauerhafte Abwanderung von Fluggesellschaften zu vermeiden (siehe Erwägungsgrund (16)). Die neue Strategie basiere auf der Risikoteilung mit Reiseveranstaltern und Consolidators, wobei die FEG für ein nachhaltiges touristisches Angebot hauptsächlich auf das

⁷ Nach Ziffer 4 des Zuwendungsbescheids ist die Gültigkeit des Bewilligungsakts von der Genehmigung der gesamten Beihilfemaßnahme durch die Kommission abhängig. Ein Teil der geplanten Betriebsbeihilfen ist jedoch bereits ausgezahlt worden.

- Charter-Geschäftsmodell und insbesondere auf das Split-Charter-Modell setzen wolle. Dadurch könnten sich mehrere Veranstalter das Auslastungsrisiko teilen, anstatt es nur einem Reiseveranstalter zu überlassen, wie es beim Low-Cost- oder Vollcharterverkehr der Fall ist.
- (26) Gleichzeitig soll die Anbindung des Flughafens an [...] gestärkt werden. Der Flughafen setzt sich dafür ein, die Zusammenarbeit mit [...] auszubauen, um die Direktverbindungen zum [...] mit einer Kapazität von [...] Passagieren pro Jahr und vermehrten Verbindungen nach Europa und indirekten Verbindungen in andere Länder in Kombination mit der aktuellen Strategie zur Anbindung deutscher Flughäfen an den [...] bis 2020 zu maximieren.
- (27) Gemäß der Marktanalyse kann aufgrund der folgenden Schätzungen im Wirtschaftsplan, die verglichen mit der auf Bundesebene angestellten allgemeinen Prognose konservativ sind, von einem langfristigen, mittleren jährlichen Wachstum des Passagieraufkommens am Flughafen Erfurt von [...] ausgegangen werden:
- (1) eine erwartete moderate durchschnittliche Wachstumsrate des Charterverkehrs von etwa 1,7 % pro Jahr, die zu einem erwarteten Anstieg des entsprechenden Touristikverkehrs auf bis zu [...] Passagiere im Jahr 2024 führen wird;
 - (2) ein erwarteter moderater Anstieg bei den Billigflügen zu Städtezielen wie [...] (hauptsächlich betrieben von [...]) auf rund [...] Passagiere bis 2024;
 - (3) eine erwartete Steigerung des Passagieraufkommens der Verbindung zum Hub [...] ab 2020 auf rund [...] Passagiere im Jahr 2024.
- (28) Die deutschen Behörden bestätigten, dass die FEG bereits Vereinbarungen mit Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern getroffen hat. So bietet die FEG seit 2017 unter anderem Flugverbindungen in die Türkei mit Turkish Airlines an und hat im Vergleich zu 2016 rund 20 % mehr Passagiere abgefertigt. Turkish Airlines operiert derzeit von Erfurt nach Antalya im Chartergeschäft mit ihrer Tochtergesellschaft AnadoluJet für Reiseveranstalter. Für den Sommerflugplan 2018 wurden zudem Vereinbarungen mit den touristischen Fluggesellschaften Germania und Tailwind getroffen, um den Flughafen Erfurt an Thessaloniki (Griechenland) bzw. Bodrum (Türkei) zu verbinden.
- (29) Der Flughafen Erfurt spielt laut Marktanalyse sowohl als Wirtschafts- als auch als Standortfaktor eine Schlüsselrolle für die regionale Entwicklung Thüringens. Einerseits liefert er einen Mehrwert (verbrauchsgesteuerte Effekte in Bezug auf Arbeitsplätze und Einkommen), und zwar direkt durch die innerhalb des Flughafengeländes ausgeführten wirtschaftlichen Tätigkeiten und indirekt durch die damit verbundenen Wirtschaftstätigkeiten der außerhalb des Flughafens ansässigen Unternehmen. Andererseits entfalten die gute Verkehrsanbindung der Stadt Erfurt und des Freistaates Thüringen sowie der 24-Stunden-Frachtbetrieb des Flughafens eine Katalysatorwirkung, indem dank der effizienten und nachhaltigen intermodalen Frachtverkehrsmöglichkeiten, die mit der Nähe des Flughafens in Zusammenhang stehen, immer mehr Unternehmen (wie etwa [...] in Arnstadt, [...] und [...]), angezogen werden.
- (30) In der Marktanalyse werden auf Bundesebene des Weiteren die direkten und indirekten gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens als Wirtschaftsfaktor anhand der Zahl der Arbeitsplätze und der Gesamteinnahmen aus dem Betrieb des Flughafens ermittelt und quantifiziert. Im Jahr 2015

standen mehr als 1500 Arbeitsplätze in direktem oder indirektem Zusammenhang mit dem Flughafen. Dies bedeutet eine Lohn- und Gehaltssumme von rund 45 Mio. EUR und eine Bruttowertschöpfung von etwa 76 Mio. EUR. Zugleich lagen die fiskalischen Effekte aus dem Betrieb des Flughafens bei etwa 19 Mio. EUR an Steuereinnahmen für den Bund, die Länder und die Kommunen. Nach den in der Studie angestellten Schätzungen belaufen sich die Auswirkungen auf die regionale Entwicklung Thüringens auf 50 % der direkten gesamtwirtschaftlichen Gesamteffekte und auf 30 % der indirekten gesamtwirtschaftlichen Gesamteffekte; die Schätzung erfolgte auf der Grundlage des hohen Anteils der an den Tätigkeiten des Flughafens beteiligten lokalen Arbeitnehmer und Wirtschaftsakteure.

2.3.1.2. Der Wirtschaftsplan

- (31) Mit der Betriebsbeihilfe soll auch die Tragfähigkeit des Flughafens sichergestellt werden. Die FEG plant eine deutliche Verbesserung der operativen Ergebnisse durch einen erheblichen Anstieg bei den Aviation- und Non-Aviation-Erlösen, wodurch die Betriebskosten aufgrund einer besseren Auslastung der bestehenden Kapazitäten ausgeglichen werden sollen.
- (32) Deutschland machte geltend, dass die Betriebskosten des Flughafens im Jahr 2015 insgesamt bei rund [...] EUR lagen. Die deutschen Behörden wiesen darauf hin, dass die hohen Betriebskosten der FEG mit dem in Erwägungsgrund (12) beschriebenen 24-Stunden-Betrieb des Flughafens, seiner dauerhaften Nutzung durch die Feuerwehr und die Landes- bzw. Bundespolizei sowie mit dem Übernachtfrachtbetrieb zusammenhängen.
- (33) Der vorgelegte Wirtschaftsplan zeigt, dass das prognostizierte Passagierwachstum einen moderaten Anstieg der Betriebskosten um [...] % pro Jahr in den Jahren 2017 bis 2024 mit sich bringen wird. Die erwarteten Einnahmen aus dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen, die im gleichen Zeitraum um [...] % pro Jahr steigen werden, dürften jedoch die Betriebskosten ausgleichen.
- (34) Die deutschen Behörden legten dar, dass dies auch durch Kostensenkungen in verschiedenen Segmenten erreicht werde, insbesondere im Personalbereich, da die Personalkosten als Hauptkostentreiber ermittelt worden seien. Der FEG sei es bereits seit 2012/2013 gelungen, operative Verbesserungen zu erzielen und Effizienzreize in das Rekrutierungssystem aufzunehmen.⁸ Ein effizienteres Personalmanagement werde der FEG die Bewältigung des zu erwartenden Passagierwachstums mit einer relativ konstanten Mitarbeiterzahl ermöglichen, da nur ein sehr geringer Teil der Betriebskosten tatsächlich vom Verkehrsaufkommen, sondern vor allem vom 24-Stunden-Betrieb des Flughafens abhängen. Deutschland gab an, dass der erwartete moderate Anstieg der im Wirtschaftsplan ausgewiesenen Personalkosten um durchschnittlich [...] % pro Jahr im Hinblick auf die Optimierung der Kapazität des Flughafens und die Indexierung der Löhne bis zum Ende des Übergangszeitraums als organisch anzusehen sei. Darüber hinaus erläuterte Deutschland, dass in den Jahren 2014 und 2015 durch das Insourcing des Luftsicherheitsbereichs die Zahl der direkt durch den Flughafen angestellten Mitarbeiter erhöht worden sei und

⁸ Nach Angabe Deutschland kann das Flughafen-Management Mitarbeiter grundsätzlich nur unter Zustimmung des Aufsichtsrats Personal einstellen, wobei jeweils die zu erwartende Wirtschaftlichkeit einer Einstellung aufzuzeigen ist.

- die Übernahme und der Ausbau der Retail-Aktivitäten durch die FEG zusätzliche Einstellungen erforderlich gemacht hätten. Die Verlagerung auf die Eigenerbringung von Leistungen werde jedoch Effizienzsteigerungen ermöglichen, wie sie bei der Energie-, Wasser- und Gasversorgung sowie bei der Instandhaltung von Anlagen zu verzeichnen gewesen seien, wo in der Zeit von 2011 bis 2015 eine Kostenreduktion von mehr als [...] % erreicht worden sei.
- (35) Deutschland brachte vor, dass die Erlöse aus dem Luftfahrtgeschäft des Flughafens (Landegebühren, Erträge aus der Boden- und Passagierabfertigung) im Jahr 2015 rund [...] EUR ([...] der Gesamterlöse) betragen. Die aktuell veröffentlichte Übersicht über die Flughafengebühren geht auf das Jahr 2008 zurück und basiert im Wesentlichen auf der traditionellen Berechnung der Landegebühren nach der Höchstabflugmasse (MTOM) des Flugzeugs, dem Flugzeugtyp und der Lärmkategorie und weniger auf den Passagierentgelten. Im Wirtschaftsplan ist daher eine Erhöhung der Flughafengebühren um durchschnittlich [...] für den betreffenden Zeitraum vorgesehen. Die im Wirtschaftsplan enthaltenen Projektionen bis zum Jahr 2024 basieren auf einer konservativen Annahme von pauschalen Low-Cost-Passagierentgelten [...].
- (36) Deutschland gab an, dass im Jahr 2015 die Gesamterlöse aus Frachtaktivitäten (hauptsächlich im Zusammenhang mit Start- und Landeentgelten im Luftfrachtbereich) rund [...] EUR betragen; [...] % stammten dabei aus dem Betrieb des Drehkreuzes der [...]. Das Drehkreuz der [...] trage auch zu den Non-Aviation-Einnahmen des Flughafens bei, da [...] die einzige Frachtgesellschaft sei, die Mietzahlungen für Flughafenflächen leiste. Trotz der positiven Wirtschaftsleistung dieser Branche gemessen am Gesamtgeschäft des Flughafens hätten die hohe Volatilität des Frachtbereichs an einem kleinen Flughafen wie Erfurt-Weimar und die unvorhersehbaren Marktentwicklungen nach der jüngsten Fusion von [...] und [...] zu der konservativen Prognose im Wirtschaftsplan eines moderaten jährlichen Zuwachses von [...] % bis [...] geführt, was einem erwarteten konstanten Volumen von [...] und [...] Flugbewegungen pro Jahr entspricht.
- (37) Deutschland machte geltend, dass sich die gesamten Erlöse aus dem Non-Aviation-Bereich im Jahr 2015 auf fast [...] beliefen und im Wesentlichen aus Mieten und Pachten für Gebäude, Grundstücke und Parkplätze, u. a. aber auch aus der Vermietung von Werbeflächen sowie aus der Erbringung von Dienstleistungen und der Vermietung von Geräten an Unternehmen aus dem Bereich Business Aviation und an im Flughafenbereich tätige Flugzeugwartungsbetriebe wie [...] oder [...] stammten. In der dem Wirtschaftsplan beigefügten Marktanalyse wird hervorgehoben, dass die Strategie des Flughafens weiterhin auf die Optimierung der Non-Aviation-Erlöse ausgerichtet sein werde; dazu solle insbesondere die Eigenerbringung von rentablen und wichtigen Dienstleistungen wie Retail, Gastronomie und Betankung ausgebaut werden. Aufgrund der guten Erreichbarkeit des Flughafens mit anderen Verkehrsträgern wird bis zum Jahr 2024 mit einer moderaten durchschnittlichen Steigerung der Parkierungserlöse von [...] pro Jahr [...] gerechnet. Die Erlöse im Segment Retail und Gastronomie sollen [...] zum erwarteten Anstieg der Passagierzahlen um durchschnittlich [...] pro Jahr [...] steigen.
- (38) Gleichzeitig wird angenommen, dass die Erlöse aus der Vermietung bzw. Verpachtung von Flächen am Flughafen, die sich auf rund [...] pro Jahr

belaufen, keine wesentliche Steigerung erfahren werden, da nahezu alle Gewerbeflächen des Flughafens genutzt werden und weder neue Bauvorhaben noch Änderungen der bestehenden Verträge in dem in Rede stehenden Zeitraum geplant sind.

- (39) In gleicher Weise werden auch die Erlöse aus Dienstleistungen der allgemeinen Luftfahrt, die im Jahr 2015 weniger als [...] der gesamten Luftfahrterlöse ausmachten, voraussichtlich nicht steigen.
- (40) Der Wirtschaftsplan sieht eine getrennte Bilanzierung von wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten vor, um eine Quersubventionierung zu vermeiden.

2.3.1.3. Die operative Finanzierungslücke

- (41) Die Betriebsbeihilfe soll die operative Finanzierungslücke des laufenden Betriebs der FEG am Flughafen im Zeitraum vom 4. April 2014 bis zum 3. April 2019 schließen.⁹
- (42) Der von den deutschen Behörden vorgelegte Wirtschaftsplan weist für den Zeitraum von fünf Jahren eine operative Finanzierungslücke in Höhe von 5 406 523 EUR aus, was abgezinst 4 571 355 EUR entspricht. Deutschland machte geltend, dass der Abzinsungssatz von 5 % eine branchenspezifische risikoadäquate Kapitalrendite oder die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) widerspiegeln.

Tabelle 2: Operative Finanzierungslücke (2014-2019)

	Operative Finanzierungslücke (EBITDA) in EUR¹⁰	
	Nominalwerte	Abgezinste Werte
4.4.2014–31.12.2014	0 ¹¹	0
2015	[...]	[...]
2016	[...]	[...]
2017	[...]	[...]
2018	[...]	[...]
1.1.2019-3.4.2019	[...]	[...]
Gesamt	-5 406 523	-4 571 355

⁹ Die deutschen Behörden haben die Beihilfe im Einklang mit den Luftverkehrsleitlinien auf den Zeitraum bis 2019 begrenzt. Die deutschen Behörden machten geltend, dass sie sich das Recht vorbehalten, danach weitere Betriebsbeihilfen zu gewähren, wenn die Luftverkehrsleitlinien dies in Zukunft zulassen.

¹⁰ Die deutschen Behörden bestätigten, dass die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und die entsprechende öffentliche Vergütung im Sinne der Luftverkehrsleitlinien nicht im Wirtschaftsplan enthalten seien.

¹¹ Der Wirtschaftsplan weist eine operative Finanzierungslücke über das gesamte Jahr 2014 in Höhe von [...] (Nominalwert) auf. Die öffentlichen Mittel zur Deckung der operativen Finanzierungslücke im Jahr 2014 wurden vor dem 3. April 2014 gewährt. Demnach ist dieser Wert Teil der früheren Betriebsbeihilfen (siehe Erwägungsgrund (49)).

- (43) Die deutschen Behörden haben für den Zeitraum 2009 bis 2013 folgende Angaben zur Berechnung der anfänglichen Finanzierungslücke zur Bestimmung des Beihilfemaximalbetrags vorgelegt:

Tabelle 3: Übersicht über die anfängliche Finanzierungslücke (2009-2013)

	Anfängliche Finanzierungslücke (EBITDA) in EUR
2009	[...]
2010	[...]
2011	[...]
2012	[...]
2013	[...]
Gesamtbetrag	-8 607 788
Durchschnitt pro Jahr (1/5 des Gesamtbetrags)	-1 721 558
80 % Pauschalbetrag pro Jahr	-1 377 246
Zulässiger Höchstbetrag der Betriebsbeihilfe 4.4.2014-3.4.2019	6 886 228

- (44) Die deutschen Behörden erklärten, dass mit weniger verzerrenden Beihilfeinstrumenten wie etwa zinsgünstigen Darlehen nicht das gleiche Ziel erreicht werden könnte, da sie von der FEG nicht zurückgezahlt werden könnten.

2.3.1.4. Verpflichtungen Deutschlands

- (45) Da die im Wirtschaftsplan für den Fünfjahreszeitraum geschätzte operative Finanzierungslücke geringer ist als die gemäß den Luftverkehrsleitlinien für die anfängliche Finanzierungslücke geltende Beihilfeintensität, haben sich die deutschen Behörden verpflichtet, den Beihilfebetrag von nominal 5 406 523 EUR (abgezinst 4 571 355 EUR) nicht zu überschreiten.
- (46) In dem abgezinsten Betrag von 4 571 355 EUR sind Betriebsbeihilfen in Höhe von 2 439 538 EUR enthalten, die der Flughafen Erfurt bereits in den Jahren 2015, 2016 und 2017 erhalten hat.
- (47) Der Gesamtbetrag wird der FEG in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen zur Verfügung gestellt, die in jährlichen Raten gezahlt werden.
- (48) In Bezug auf die im vorliegenden Beschluss geprüften Betriebsbeihilfen verpflichteten sich die deutschen Behörden zur Einhaltung der Kumulierungsvorschriften der Randnummer 159 der Luftverkehrsleitlinien sowie der durch die Transparenzmitteilung¹² geänderten

¹² Mitteilung der Kommission zur Änderung der Mitteilungen der Kommission über Leitlinien der EU für die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen im Zusammenhang mit dem schnellen Breitbandausbau, über Leitlinien für Regionalbeihilfen 2015-2020, über staatliche Beihilfen für Filme und andere audiovisuelle Werke, über Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Förderung von Risikofinanzierungen sowie über Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 198 vom 27.6.2014, S. 30).

Transparenzvorschriften der Randnummern 162 und 163 der Luftverkehrsleitlinien.

2.3.2. Vor 2014 gewährte Betriebsbeihilfen

- (49) Vor dem 3. April 2014 gewährten die öffentlichen Behörden dem Flughafen Erfurt regelmäßig öffentliche Mittel zur Deckung der Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und der operativen Verluste, die nicht durch Einnahmen gedeckt werden konnten. Die deutschen Behörden machten geltend, dass diese Zahlungen als Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erfolgt seien, sie jedoch jetzt als Betriebsbeihilfen angemeldet worden seien. Die Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug im Sinne der Luftverkehrsrichtlinien betragen [...] und wurden vollständig vom Freistaat Thüringen erstattet. Die nicht durch Einnahmen gedeckten operativen Verluste betragen im Zeitraum von 2010 bis zum 3. April 2014 [...] EUR und wurden vom Freistaat Thüringen bis zu einer Höhe von 5 356 609 EUR erstattet.

3. WÜRDIGUNG DER MAßNAHME/BEIHILFE

3.1. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

- (50) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „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“*.
- (51) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien müssen alle erfüllt sein. Damit eine Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, müssen also alle nachfolgend genannten Bedingungen erfüllt sein. Die finanzielle Unterstützung muss
- vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;
 - bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen;
 - den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und
 - den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (52) In den folgenden Abschnitten prüft die Kommission, ob die oben beschriebenen Maßnahmen diese kumulativen Kriterien erfüllen und somit Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

3.1.1. Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (53) Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission zunächst feststellen, ob die FEG ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist. Der Begriff des Unternehmens umfasst jede Einheit, die ungeachtet ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung eine Wirtschaftstätigkeit ausübt.¹³ Eine

¹³ Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, Rn. 36; Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, Rn. 21; Urteil des Gerichtshofs vom 16. November 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, ECLI:EU:C:1995:392,

wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten.¹⁴

3.1.1.1. Unternehmen

- (54) Nach ständiger Rechtsprechung stellt der Betrieb eines Flughafens einschließlich der Bereitstellung von Flughafendienstleistungen für Fluggesellschaften und verschiedene Dienstleister auf Flughäfen eine wirtschaftliche Tätigkeit dar.¹⁵ Der Gerichtshof hat bestätigt, dass der Betrieb eines Flughafens zu kommerziellen Zwecken und der Bau von Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen.¹⁶ Sobald ein Flughafenbetreiber eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, stellt er ungeachtet seiner Rechtsform oder der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar und es gelten die Vorschriften für staatliche Beihilfen.¹⁷
- (55) Die Kommission stellt fest, dass die FEG, d. h. die Begünstigte der angemeldeten öffentlichen Förderung, Eigentümerin und Betreiberin der Flughafeninfrastruktur und -ausrüstung ist. Geschäftszweck der FEG ist der Bau, der Unterhalt und der Betrieb des Flughafens Erfurt. Die FEG bietet Flughafendienste an und erhebt von den Nutzern des Flughafens Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur, d. h. es findet eine kommerzielle Nutzung der Infrastruktur statt. Es muss daher der Schluss gezogen werden, dass die FEG in dem betreffenden Zeitraum eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt hat. Daraus folgt, dass die Einheit, in dessen Eigentum sich der Flughafen befindet und von der er betrieben wird, für die Zwecke des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ein Unternehmen darstellt.

3.1.1.2. Wirtschaftliche Tätigkeit

- (56) Die FEG ist zwar als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten, doch sei daran erinnert, dass nicht sämtliche Tätigkeiten eines Flughafeneigentümers und -betreibers zwangsläufig wirtschaftlicher Natur sind.
- (57) Wie in Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien erläutert, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen.

Rn. 14; Urteil des Gerichtshofs vom 11. Dezember 1997, Job Centre, C-55/96, ECLI:EU:C:1997:603, Rn. 21.

¹⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, Rn. 7; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, Rn. 36.

¹⁵ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bestätigt vom Gerichtshof in seinem Urteil vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617.

¹⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, Mitteldeutsche Flughafen und Flughafen Leipzig-Halle/Kommission, C-288/11, ECLI:EU:C:2012:821; siehe auch das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617 und das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585.

¹⁷ Urteil des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, Poucet und Pistre/AGF und Cancava, C-159/91 und C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63.

- (58) Wie unter Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien dargelegt, dürfen öffentliche Fördermittel für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten, die notwendigerweise mit der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit verbunden sind, jedoch nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Fluggesellschaften und Flughafenbetreibern führen. Der ständigen Rechtsprechung zufolge liegt ein Vorteil vor, wenn Behörden Unternehmen von mit deren wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen Kosten befreien.¹⁸ Wenn also in einem bestimmten Rechtssystem Fluggesellschaften oder Flughafenbetreiber die Kosten bestimmter Dienstleistungen tragen, während dies bei einigen Fluggesellschaften oder Flughafenbetreibern, die dieselben Dienstleistungen im Auftrag derselben Behörden anbieten, nicht der Fall ist, könnte Letzteren ein Vorteil gewährt werden, auch wenn diese Dienstleistungen als solche als nichtwirtschaftlich angesehen werden. Daher ist eine Analyse des für den Flughafenbetreiber geltenden Rechtsrahmens erforderlich, um zu bewerten, ob Flughafenbetreiber oder Fluggesellschaften in diesem Rechtsrahmen die Kosten des Angebots gewisser Tätigkeiten, die als solche nichtwirtschaftlich sein können, aber mit der Ausübung ihrer wirtschaftlichen Tätigkeiten verbunden sind, tragen müssen.
- (59) Wie in Abschnitt 2.1.2.1 dargelegt, hat Deutschland geltend gemacht, dass die Tätigkeiten zur Gewährleistung des Brandschutzes, des Schutzes vor unrechtmäßigen Eingriffen, der Flugsicherung und der Luftaufsicht nichtwirtschaftlicher Art sind.
- (60) Bezüglich des Brandschutzes, hat die Kommission in der Vergangenheit festgestellt¹⁹, dass die Erstattung der Kosten für die Feuerwehr in Deutschland regionalen Zuständigkeiten unterliegt und diese Kosten gewöhnlich von den zuständigen regionalen Behörden übernommen werden. Die Kommission räumt ein, dass der Brandschutz zu den Tätigkeiten gehört, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, und dass die Erstattung der Kosten dieser Tätigkeit, wenn sie von einem Flughafenbetreiber getragen werden, nicht in den Geltungsbereich der Beihilfavorschriften fällt, sofern die Vergütung dieser Kosten strikt auf die zur Ausübung dieser Tätigkeiten notwendigen Kosten beschränkt ist.
- (61) Im Hinblick auf den Schutz vor unrechtmäßigen Eingriffen hat die Kommission in der Vergangenheit festgestellt²⁰, dass nur die Kosten, für die der Flughafenbetreiber Anspruch auf eine Vergütung gemäß § 8 Absatz 3 Luftverkehrsgesetz hat, als Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug gelten und somit nicht unter das Beihilferecht fallen.

¹⁸ Siehe u. a. das Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung.

¹⁹ Erwägungsgrund 192 des Beschlusses (EU) 2015/1071 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die staatliche Beihilfe SA.26190 (2012/C) (ex 2011/NN), durchgeführt von Deutschland für den Flughafen Saarbrücken und für Luftverkehrsgesellschaften, die diesen Flughafen nutzen (ABl. L 179 vom 8.7.2015, S. 1).

²⁰ Erwägungsgrund 197 des Beschlusses (EU) 2016/152 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die staatliche Beihilfe SA.27339 (12/C) (ex 11/NN) der Bundesrepublik Deutschland zugunsten des Flughafens Zweibrücken und der den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften (ABl. L 34 vom 10.2.2016, S. 68). Erwägungsgrund 247 des Beschlusses (EU) 2014/5071 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die staatliche Beihilfe SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) – Deutschland – Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Leipzig/Halle (ABl. L 232 vom 4.9.2015, S. 1).

- (62) Bezüglich der Flugsicherung hat die Kommission in der Vergangenheit festgestellt²¹, dass deutsche Flughäfen, die nicht über eine Anerkennung vom Bundesministerium für Verkehr nach § 27d Luftverkehrsgesetz (siehe Erwägungsgrund (10)) verfügen und somit nicht für eine Kostenerstattung infrage kommen, grundsätzlich die mit den in § 27c Luftverkehrsgesetz vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Kosten selbst tragen müssen. Diese Kosten sind Bestandteil des Betriebs dieser Flughäfen.
- (63) Deutschland hat geltend gemacht, dass der Flughafen Erfurt gemäß Luftverkehrsgesetz als „ausgewählter Flugplatz“ gelte (siehe Erwägungsgrund (10)) und der Staat daher die Kosten für seine Flugsicherungstätigkeiten decken dürfe. Somit könnte dem Flughafen Erfurt auch dann ein Vorteil gewährt worden sein, wenn die Flugsicherungsmaßnahmen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten betrachtet werden können. Ein solches System steht in Bezug auf die Diskriminierungsfreiheit demnach nicht in Einklang mit Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien.
- (64) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Erstattung der mit der Flugsicherung verbundenen Kosten der FEG durch den Staat nicht von der Prüfung nach den Beihilfavorschriften ausgenommen ist. Dementsprechend hat Deutschland zum Zwecke der Berechnung der operativen Finanzierungslücke die Kosten der Flugsicherung und die entsprechenden Kostenerstattungen durch den Staat berücksichtigt.
- (65) Wie in Erwägungsgrund (11) dargelegt, stellt die Kommission im Hinblick auf die Luftaufsicht fest, dass die in diesen Bereich fallenden Tätigkeiten gemäß § 31 Absatz 2 in Verbindung mit § 29 Luftverkehrsgesetz der Zuständigkeit der Bundesländer unterliegen, sofern sie nicht vom Bund wahrgenommen werden. Die Kommission räumt ein, dass die Betriebsausgaben im Zusammenhang mit der Luftaufsicht nicht unter das Beihilferecht fallen, sofern die Vergütung dieser Kosten strikt auf die zur Ausübung dieser Tätigkeiten erforderlichen Kosten beschränkt ist und der Rechtsrahmen nicht zu einer Diskriminierung zwischen Flughäfen führt, die demselben Rechtssystem unterliegen.
- (66) Es kann der Schluss gezogen werden, dass nur die Kosten, die in direktem Zusammenhang mit dem Brandschutz, dem Schutz vor unrechtmäßigen Eingriffen und der Luftaufsicht stehen, zu den Tätigkeiten im Sinne der Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien gehören, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist. Wie die deutschen Behörden bestätigt haben, war die Erstattung dieser Kosten durch die zuständigen Behörden auf das zur Deckung dieser Kosten erforderliche Maß beschränkt, und durch eine getrennte Bilanzierung von wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten wird eine Quersubventionierung vermieden (Erwägungsgrund (40)). Auf die Erstattung dieser Kosten wird im vorliegenden Beschluss daher nicht weiter eingegangen.
- (67) Alle anderen Tätigkeiten des Flughafens, einschließlich der Flugsicherung (siehe Erwägungsgrund (64)), werden zum Zwecke der Berechnung der operativen Finanzierungslücke als wirtschaftliche Tätigkeiten betrachtet.

²¹ Erwägungsgrund 180 des Beschlusses (EU) 2016/287 der Kommission vom 15. Oktober 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 (bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 7369) (ABl. L 59 vom 4.3.2016, S. 22).

3.1.2. *Einsatz staatlicher Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat*

- (68) Die Betriebsbeihilfe für den Flughafen wird aus dem Landeshaushalt Thüringens finanziert werden.
- (69) Die Maßnahmen sind somit dem Staat zurechenbar und beinhalten staatliche Mittel.

3.1.3. *Wirtschaftlicher Vorteil*

- (70) Der Ausgleich der operativen Verluste entlastet die FEG bei der Deckung ihrer operativen Verluste. Daher verschafft dieser Ausgleich der FEG ebenfalls einen wirtschaftlichen Vorteil.

3.1.4. *Selektivität*

- (71) Artikel 107 Absatz 1 AEUV sieht vor, dass eine Maßnahme als staatliche Beihilfe zu betrachten ist, wenn sie zu einer Begünstigung „*bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige*“ führt. Die in Rede stehenden öffentlichen Mittel werden nur einem einzigen Dienstleister – der FEG – gewährt. Da es sich bei der öffentlichen Maßnahme um eine Einzelbeihilfe handelt, reicht das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils (siehe Erwägungsgrund (70)) aus, um die Annahme zu stützen, dass die Maßnahme selektiv ist.²²
- (72) In jedem Fall scheinen andere Unternehmen derselben oder anderer Branchen, die sich in einer vergleichbaren tatsächlichen oder rechtlichen Situation befinden, nicht denselben Vorteil zu genießen. Somit ist die Maßnahme im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV selektiv.

3.1.5. *Wettbewerbsverfälschung und Auswirkungen auf den Handel*

- (73) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber seinen Wettbewerbern im Binnenmarkt stärkt, so ist davon auszugehen, dass letztere durch diese Beihilfe beeinträchtigt werden. Nach ständiger Rechtsprechung²³ ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen konkurriert.
- (74) Im Binnenmarkt konkurrieren Flughäfen miteinander, und der Flughafen Erfurt steht im Wettbewerb mit anderen Flughäfen in Deutschland und anderen Mitgliedstaaten. Die öffentliche Finanzierung seines Betriebs ermöglicht es dem Flughafen, seinen Betrieb aufrechtzuerhalten, und stärkt seine Position gegenüber anderen Flughäfen. Aus diesem Grund ist die angemeldete Maßnahme geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

²² Urteil des Gerichtshofs vom 30. Juni 2016, Belgien/Kommission, C-270/15, ECLI:EU:C:2016:489, Rn. 48; Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 59.

²³ Urteil des Gerichts Erster Instanz vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

3.1.6. Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen

- (75) Aus den dargelegten Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen, die die Deckung der operativen Verluste der FEG zum Ziel haben, staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

3.2. RECHTMÄßIGKEIT DER BEIHILFEN

- (76) Gemäß der Stillhalteklausele des Artikels 108 Absatz 3 AEUV dürfen neue Beihilfemaßnahmen erst dann durchgeführt werden, wenn die Kommission einen Beschluss über ihre Genehmigung erlassen hat.
- (77) Deutschland hat die Stillhalteverpflichtung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV in Bezug auf die für die Jahre 2010 bis 2017 gewährten Betriebsbeihilfen nicht eingehalten. Daher stellen die zwischen 2010 und 2017 gewährten Betriebsbeihilfen rechtswidrige Beihilfen dar.

3.3. VEREINBARKEIT DER BEIHILFEN

3.3.1. Grundlage für die Würdigung der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt

- (78) In Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV heißt es, dass Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.
- (79) Die deutschen Behörden gewähren dem Flughafen Beihilfen, um seine operativen Verluste auszugleichen. Somit handelt es sich bei der Beihilfe um eine Betriebsbeihilfe.
- (80) Die Luftverkehrsleitlinien sehen unter anderem Grundsätze für die Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen für Flughäfen mit dem Binnenmarkt vor.
- (81) In Randnummer 79 der Luftverkehrsleitlinien sind die im Folgenden aufgeführten Voraussetzungen festgelegt, die eine staatliche Beihilfemaßnahme allesamt erfüllen muss, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet zu werden:
- (a) Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse;
 - (b) Erforderlichkeit der staatlichen Maßnahme;
 - (c) Geeignetheit der Beihilfemaßnahme;
 - (d) Anreizeffekt;
 - (e) Angemessenheit der Beihilfe (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum);
 - (f) Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten;
 - (g) Transparenz der Beihilfe.

3.3.2. Geplante Betriebsbeihilfen

- (82) Betriebsbeihilfen, die Flughäfen nach dem 4. April 2014 gewährt werden, können für einen Übergangszeitraum von zehn Jahren als nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern die in den Randnummern 113 bis 134 der Luftverkehrsleitlinien festgelegten Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen wird nachstehend geprüft.

a) Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse

- (83) Nach Randnummer 113 der Luftverkehrsleitlinien werden zu dem Zweck, Flughäfen Zeit zur Anpassung an neue Marktgegebenheiten zu geben und Störungen im Luftverkehr und in Bezug auf die Anbindung von Gebieten zu vermeiden, Betriebsbeihilfen für Flughäfen als Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse angesehen, wenn sie: a) die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union erhöhen; oder b) der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegenwirken oder c) die regionale Entwicklung begünstigen.
- (84) Der Flughafen ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes²⁴ und der einzige Flughafen in Thüringen. Daher trägt die Fortführung seines Betriebs zur Anbindung der Region und zur Mobilität ihrer Bürger bei.
- (85) Wie in den Erwägungsgründen (29) und (30) erläutert, heißt es in der Marktanalyse, dass die direkten, indirekten, induzierten und katalytischen Effekte des Flughafens Erfurt für die Wirtschaft und die Attraktivität der Region, insbesondere in Bezug auf Arbeitsplätze und Steuereinnahmen für den Freistaat Thüringen und seine Kommunen, positiv und signifikant sind. Die Studie schließt mit der Aussage, dass nicht nur betriebswirtschaftliche Aspekte sondern auch gesamtwirtschaftliche Effekte zu berücksichtigen seien. Daher begünstigt der Flughafen die Entwicklung der Region.
- (86) Im Einklang mit den Randnummern 114 und 115 der Luftverkehrsleitlinien leistet der Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen im selben Einzugsgebiet keinen Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse. Im vorliegenden Fall befindet sich kein anderer Flughafen im selben Einzugsgebiet. Wie in Erwägungsgrund (5) dargelegt, ist der Flughafen Leipzig/Halle, der dem Flughafen Erfurt am nächsten liegt, 155 km bzw. mehr als 60 Minuten Fahrzeit vom Flughafen Erfurt entfernt. In Anbetracht dieser Erwägungen kann der Schluss gezogen werden, dass kein Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen im selben Einzugsgebiet erfolgt.
- (87) Daher gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass mit der Betriebsbeihilfe zugunsten des Flughafens ein genau definiertes Ziel von gemeinsamem Interesse verfolgt wird.

b) Erforderlichkeit der staatlichen Maßnahme

- (88) In den Randnummern 116 bis 118 der Luftverkehrsleitlinien heißt es, dass staatliche Maßnahmen erforderlich sein müssen. Staatliche Beihilfen sollten nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken können,

²⁴ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, Anhang II, Abschnitt 2 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

die der Markt selbst nicht herbeiführen kann. Die Luftverkehrsleitlinien erkennen ferner an, dass der Bedarf an öffentlichen Mitteln zur Betriebskostenfinanzierung bei kleineren Flughäfen aufgrund der hohen Fixkosten normalerweise verhältnismäßig höher ist und dass Flughäfen mit 200 000 bis 700 000 Passagieren im Jahr unter Umständen nicht in der Lage sind, einen erheblichen Teil ihrer Betriebskosten selbst zu tragen.

- (89) Deutschland hat die Fluggastzahlen des Flughafens Erfurt für die Zeit ab 2009 übermittelt. Das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen liegt deutlich unter der in den Luftverkehrsleitlinien aus dem Jahr 2014 als Obergrenze für diese Kategorie von Regionalflughäfen festgelegten Schwelle.
- (90) Die der Kommission vorgelegten Bilanzen und zusätzlichen Finanzinformationen zeigen, dass der Flughafen Erfurt trotz Umsetzung einer effizienzorientierten Strategie, die zu Kosteneinsparungen und der Optimierung der Humanressourcen führt, nicht in der Lage ist, seine Betriebskosten zu decken. Dies ist vor allem auf den 24-Stunden-Betrieb des Flughafens zurückzuführen, der für sich genommen bereits zu höheren festen Betriebskosten führt. Diese Bedingungen machen private Finanzierungen seitens des Marktes weniger attraktiv.
- (91) Der von Deutschland vorgelegte Ex-ante-Wirtschaftsplan zeigt, dass der Flughafen Erfurt seine Betriebskosten in dem in Rede stehenden Zeitraum nicht decken können wird. Für die Jahre 2018 und 2019 erwartet Deutschland die in den Erwägungsgründen (42) und (43) beschriebenen Finanzierungslücken. Die Einnahmen werden nicht ausreichen, um die Kosten zu decken: Demnach sind staatliche Maßnahmen erforderlich.

c) Geeignetheit der Beihilfemaßnahme

- (92) Unter Randnummer 120 der Luftverkehrsleitlinien heißt es, dass die Beihilfe ein geeignetes politisches Instrument zur Erreichung des angestrebten Ziels von gemeinsamem Interesse oder zur Beseitigung der Schwierigkeiten sein muss, die die Beihilfe veranlasst haben. Der Mitgliedstaat muss daher aufzeigen, dass dasselbe Ziel mit anderen Politik- oder Beihilfeinstrumenten, die den Wettbewerb weniger verfälschen, nicht hätte erreicht werden können.
- (93) Nach Angaben der deutschen Behörden ist die in Rede stehende Beihilfemaßnahme geeignet, um die angestrebten Ziele von gemeinsamem Interesse zu erreichen. Diese Ziele hätten nach Auffassung Deutschlands mit einem anderen politischen Instrument, das den Wettbewerb weniger stark verfälscht, nicht erreicht werden können. Angesichts der finanziellen Lage der FEG ist es unwahrscheinlich, dass sie zur Deckung der operativen Finanzierungslücken Kredite hätte erhalten und zurückzahlen können (siehe Erwägungsgrund (44)). Dies ist insbesondere der Fall, da der Ex-ante-Wirtschaftsplan nicht darauf schließen lässt, dass sich die FEG als kurzfristig rentabel erweisen wird.
- (94) Gemäß Randnummer 121 der Luftverkehrsleitlinien ist der Beihilfebetrug, um geeignete Anreize für einen effizienten Flughafenbetrieb zu schaffen, grundsätzlich vorab als Festbetrag zu bestimmen, der die (auf der Grundlage eines vorab erstellten Wirtschaftsplans) erwartete operative Finanzierungslücke bei den Betriebskosten während eines Übergangszeitraums von 10 Jahren abdeckt. Daher sollte die nachträgliche Erhöhung des Beihilfebetrags grundsätzlich als mit dem Binnenmarkt unvereinbar erachtet werden. Der

Mitgliedstaat kann den vorab bestimmten Betrag im Voraus als Pauschalbetrag oder in Tranchen z. B. jährlich zahlen.

- (95) Die deutschen Behörden haben den Beihilfebetrags im Voraus auf der Grundlage eines Wirtschaftsplans festgesetzt. Sie haben nachgewiesen, dass der Beihilfebetrags unter der zulässigen Beihilfehöchstintensität liegt (siehe Erwägungsgrund (101)).
- (96) In Anbetracht der obigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die in Rede stehende Beihilfemaßnahme zur Erreichung des angestrebten Ziels von gemeinsamem Interesse geeignet ist.

d) Anreizwirkung

- (97) Gemäß Randnummer 124 der Luftverkehrsleitlinien hat eine Betriebsbeihilfe einen Anreizeffekt, wenn ohne die Betriebsbeihilfe der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde. Bei dieser Würdigung sind das Vorhandensein von Investitionsbeihilfen und das Verkehrsaufkommen des Flughafens zu berücksichtigen.
- (98) Der Wirtschaftsplan, der der Kommission im Rahmen des Voranmeldeverfahrens erstmals im Jahr 2015 vorgelegt und im Laufe der Zeit aktualisiert wurde, zeigt, dass die FEG nicht in der Lage war und ist, ihre Betriebskosten zu decken, und dass – auch wenn bis zum Jahr 2024 mit einer Kostendeckung gerechnet wird – derzeit keine größeren Überschüsse zu erwarten sind. Obwohl mit einer steten moderaten Zunahme der Passagierzahlen zu rechnen ist, wird die FEG auch in den kommenden Jahren nicht stark genug aufgestellt sein, um ihre Betriebskosten allein decken zu können. Ohne diese Betriebsbeihilfe könnte der Flughafen Erfurt sein Flugverkehrsaufkommen nicht aufrechterhalten und müsste seine Wirtschaftstätigkeit reduzieren. Dies bestätigt die Tatsache, dass der Flughafen seinen Betrieb ohne die öffentliche Förderung nicht weiterführen könnte.
- (99) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die in Rede stehende Beihilfemaßnahme einen Anreizeffekt hat.

e) Angemessenheit der Beihilfe (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum)

- (100) In Randnummer 125 der Luftverkehrsleitlinien heißt es, dass Betriebsbeihilfen, um angemessen zu sein, auf das Minimum beschränkt bleiben müssen, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird. Für Flughäfen mit weniger als 700 000 Passagieren pro Jahr kann es gemäß Randnummer 130 der Luftverkehrsleitlinien schwieriger sein, während des Übergangszeitraums von 10 Jahren volle Kostendeckung zu erreichen. Nach den Luftverkehrsleitlinien darf die zulässige Beihilfehöchstintensität für diese Flughäfen während einer Zeitspanne von fünf Jahren nach Beginn des Übergangszeitraums daher 80 % der anfänglichen operativen Finanzierungslücke betragen. Die Kommission wird für diese Flughafenkategorie insbesondere mit Blick auf sich verändernde Marktbedingungen und Rentabilitätsaussichten die Frage, ob eine fortdauernde besondere Behandlung erforderlich ist, und die künftigen Aussichten für volle Betriebskostendeckung neu bewerten.

- (101) Die deutschen Behörden bestätigten, dass die Beihilfe auf die erwartete operative Finanzierungslücke, die auf der Grundlage des Wirtschaftsplans ermittelt wurde, begrenzt sein wird und sie die Beihilfemaximalintensität von 80 % der anfänglichen operativen Finanzierungslücke für einen Zeitraum von fünf Jahren nicht überschreiten wird. Wie in Erwägungsgrund (45) erläutert, fällt die im Wirtschaftsplan für den Fünfjahreszeitraum geschätzte operative Finanzierungslücke geringer aus als die für die anfängliche Finanzierungslücke geltende Beihilfeintensität, die in Tabelle 3 ausgewiesen ist. Daher wird die Betriebsbeihilfe auf die operative Finanzierungslücke, die auf der Grundlage des Wirtschaftsplans für den Zeitraum vom 4. April 2014 bis zum 3. April 2019 geschätzt wurde, begrenzt werden und nominal höchstens 5 406 523 EUR (abgezinst 4 571 355 EUR) betragen.
- (102) Die deutschen Behörden machten ferner geltend, dass der Flughafen unter Zugrundelegung der in Erwägungsgrund 2.3.1.2 dargelegten Annahmen bis zum Ende des Übergangszeitraums im Jahr 2024 in der Lage sein dürfte, seine Kosten selbst zu tragen.
- (103) In Anbetracht der obigen Ausführungen und nach Prüfung der Solidität und Plausibilität der im Wirtschaftsplan enthaltenen und im Rahmen der zugrunde liegenden Marktanalyse erläuterten Annahmen und Prognosen vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Betriebsbeihilfebetrag im vorliegenden Fall angemessen und auf das Minimum beschränkt ist, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird.
- f) Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten*
- (104) Gemäß den Randnummern 131 bis 134 der Luftverkehrsleitlinien werden bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen die Verfälschungen des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel berücksichtigt. Befindet sich ein Flughafen im Einzugsgebiet eines anderen Flughafens mit ungenutzten Kapazitäten, sind im Wirtschaftsplan auf der Grundlage solider Prognosen für das Passagier- und Frachtaufkommen die zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen an den anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet aufzuzeigen. Zudem muss aufgezeigt werden, dass alle Flughäfen im selben Einzugsgebiet in der Lage sein werden, am Ende des Übergangszeitraums volle Betriebskostendeckung zu erreichen. Und schließlich muss der Flughafen allen potenziellen Nutzern offenstehen und darf nicht einem bestimmten Nutzer vorbehalten werden.
- (105) Der Flughafen Erfurt ist der einzige Passagierflughafen im Freistaat Thüringen, und es befindet sich kein anderer Flughafen im selben Einzugsgebiet. Wie in Erwägungsgrund (5) dargelegt, ist der Flughafen Leipzig/Halle, der dem Flughafen Erfurt am nächsten liegt, 155 km bzw. mehr als 60 Minuten Fahrzeit vom Flughafen Erfurt entfernt. Somit besteht nicht die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung infolge ungenutzter Kapazitäten im selben Einzugsgebiet.
- (106) Die deutschen Behörden haben geltend gemacht, dass der Flughafen Erfurt allen potenziellen Nutzern offensteht und auch weiter offenstehen wird und nicht speziell auf einen bestimmten Nutzer ausgelegt sein wird.

- (107) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass sich die übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf ein Minimum beschränken.

g) Transparenz der Beihilfe und Kumulierung

- (108) Randnummer 159 der Luftverkehrsleitlinien besagt, dass nach den Luftverkehrsleitlinien genehmigte Beihilfen nicht mit anderen staatlichen Beihilfen, De-minimis-Beihilfen oder anderen Mitteln aus dem Unionshaushalt kombiniert werden dürfen, wenn dadurch die nach diesen Leitlinien zulässige Höchstintensität überschritten wird.

- (109) Wie in Erwägungsgrund (48) beschrieben, haben sich die deutschen Behörden verpflichtet, die Kumulierungs- und Transparenzanforderungen im Zusammenhang mit den im vorliegenden Beschluss geprüften Betriebsbeihilfen einzuhalten.

Schlussfolgerung in Bezug auf die geplanten Betriebsbeihilfen

- (110) In Anbetracht der vorstehenden Bewertung ist die Kommission der Auffassung, dass die der FEG für den Zeitraum 2014 bis 2019 gewährten Betriebsbeihilfen die in den Luftverkehrsleitlinien festgelegten Vereinbarkeitskriterien erfüllen.

3.3.3. Frühere Betriebsbeihilfen

- (111) Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien sieht vor, dass vor Beginn des Übergangszeitraums gewährte Betriebsbeihilfen (einschließlich vor dem 4. April 2014 gezahlter Beihilfen) bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, sofern die in Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien – mit Ausnahme der Randnummern 115, 119, 121, 122, 123, 126 bis 130, 132, 133 und 134 – dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Ob die früheren, vor Beginn des Übergangszeitraums gewährten Betriebsbeihilfen diese Voraussetzungen erfüllen, wird im Folgenden geprüft.

a) Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse

- (112) Gemäß der in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien dargelegten vereinfachten Bewertung leisten frühere Betriebsbeihilfen einen Beitrag zur Verwirklichung eines genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse, wenn die in Randnummer 113 der Luftverkehrsleitlinien (Erwägungsgründe (83) bis (86) und 114) festgelegten Bedingungen erfüllt sind. Aus denselben Gründen, die die Kommission in den Erwägungsgründen (83) bis (86) in Bezug auf die geplanten Betriebsbeihilfen angeführt hat, ist sie der Auffassung, dass die früheren Betriebsbeihilfen zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse beitragen.

b) Erforderlichkeit der staatlichen Maßnahme

- (113) Gemäß der in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien vorgesehenen vereinfachten Prüfung geht die Kommission davon aus, dass staatliche Maßnahmen erforderlich sind, wenn die in den Randnummern 116-118 der Luftverkehrsleitlinien festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Wie in den Erwägungsgründen (88) bis (91) ausgeführt, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind und somit staatliche Maßnahmen erforderlich waren.

c) Geeignetheit der Beihilfemaßnahme

- (114) Gemäß der in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien vorgesehenen vereinfachten Prüfung sind frühere Betriebsbeihilfen geeignet, wenn die in Randnummer 120 der Luftverkehrsleitlinien (Erwägungsgrund (92)) festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Aus denselben Gründen, die die Kommission in den Erwägungsgründen (92) bis (93) in Bezug auf die geplanten Betriebsbeihilfen angeführt hat, ist sie der Auffassung, dass die früheren Beihilfen geeignet waren, um das angestrebte Ziel von gemeinsamem Interesse zu erreichen.

d) Anreizwirkung

- (115) Gemäß Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien haben frühere Betriebsbeihilfen einen Anreizeffekt, wenn die Voraussetzungen der Randnummer 124 der Luftverkehrsleitlinien (Erwägungsgrund (97)) erfüllt sind. Aus denselben Gründen, die die Kommission in den Erwägungsgründen (97) bis (98) in Bezug auf die geplanten Betriebsbeihilfen angeführt hat, ist sie der Auffassung, dass die früheren Beihilfen einen Anreizeffekt hatten.

e) Angemessenheit der Beihilfe (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum)

- (116) Gemäß der in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien vorgesehenen vereinfachten Prüfung sind frühere Betriebsbeihilfen angemessen, wenn die in Randnummer 125 der Luftverkehrsleitlinien (Erwägungsgrund (100)) festgelegte Voraussetzung erfüllt ist. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die operativen Verluste des Flughafens zwischen 2010 und dem 3. April 2014 nur zum Teil von den deutschen Behörden gedeckt wurden (siehe Erwägungsgrund (49)). In der Folge gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die früheren Betriebsbeihilfen mit Randnummer 125 der Luftverkehrsleitlinien im Einklang standen.

f) Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (117) Gemäß der in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien dargelegten vereinfachten Prüfung verfälschen frühere Betriebsbeihilfen nicht den Wettbewerb und den Handel, wenn die Voraussetzungen der Randnummer 131 der Luftverkehrsleitlinien (Erwägungsgrund (104)) erfüllt sind. Aus denselben Gründen, die die Kommission in den Erwägungsgründen (104) bis (107) in Bezug auf die geplanten Betriebsbeihilfen angeführt hat, ist sie der Auffassung, dass die früheren Betriebsbeihilfen keine übermäßigen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten haben.

Schlussfolgerung

- (118) In Anbetracht der vorstehenden Bewertung ist die Kommission der Auffassung, dass die früheren Betriebsbeihilfen für den Flughafen Erfurt die in den Luftverkehrsleitlinien festgelegten Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllen.
- (119) Demnach sind die früheren Betriebsbeihilfen auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission hat daher beschlossen, keine Einwände gegen die Beihilfe zu erheben, da sie nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

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 in der verbindlichen Sprachfassung auf folgender Website einverstanden sind: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Bitte richten Sie Ihren Antrag auf elektronischem Weg an:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049-Bruxelles/Brüssel
BELGIQUE/BELGIË
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Mit vorzüglicher Hochachtung
Für die Kommission

Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission