



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 25.7.2012
C(2012) 5440 final

Betreff: Staatliche Beihilfe Nr. SA. 34089 (2011/N) – Deutschland
Erneute Finanzierung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes
Kassel-Calden

Sehr geehrter Herr Bundesminister!

1 VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 19. Dezember 2011 meldete Deutschland eine Erhöhung der Mittel für die vom Land Hessen, der Stadt Kassel, dem Landkreis Kassel und der Gemeinde Calden geplanten Maßnahmen zur Unterstützung des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen für den Linien-, Charter-, Geschäftsreiseflug- und Luftfrachtverkehr bei der Kommission an. Die Maßnahmen waren bereits mit der Entscheidung der Kommission in den Beihilfesachen NN 14/2007 und N 112/2008 sowie mit dem Beschluss der Kommission in der Beihilfesache N 335/2010 genehmigt worden¹. Die neue Anmeldung wurde unter der Nummer SA 34089 (2011/N) registriert.
- (2) Die Kommission bat Deutschland mit Schreiben vom 14. Februar 2012 und 16. Mai 2012 um weitere Auskünfte. Deutschland übermittelte die erbetenen Informationen am 19. März 2012 bzw. am 25. Juni 2012.

¹ Entscheidung der Kommission vom 25. Februar 2009 in den Beihilfesachen NN 14/2007 und N 112/2008 (ABl. C 97 vom 28.4.2009, S. 4) und Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2010 in der Beihilfesache N 335/2010 (ABl. C 23 vom 25.1.2011, S.2).

Seiner Exzellenz Herrn Dr. Guido WESTERWELLE
Bundesminister des Auswärtigen
Werderscher Markt 1
10117 Berlin
DEUTSCHLAND

2 BESCHREIBUNG DER MAßNAHME

2.1 Die angemeldete Maßnahme

- (3) Die angemeldete Maßnahme trägt den Titel: „Erneute Finanzierung des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden“. Es handelt sich um eine Einzelbeihilfe zur Förderung der regionalen und sektoralen Entwicklung.
- (4) Die Beihilfe beläuft sich auf insgesamt 271 Mio. EUR. Die Maßnahme wird aus dem Haushalt des Landes Hessen und den Haushalten der kommunalen Gesellschafter finanziert. Das Land Hessen beteiligt sich mit 233 Mio. EUR (86 %) an der Finanzierung, der Landkreis Kassel mit 15,5 Mio. EUR (6 %), die Stadt Kassel mit 15,5 Mio. EUR (6 %) und die Gemeinde Calden mit 7,0 Mio. EUR (2 %).
- (5) Begünstigte ist die Flughafen GmbH Kassel (im Folgenden „FGK“), deren Gesellschafter das Land Hessen (68 %), die Stadt Kassel (13%), der Landkreis Kassel (13 %) und die Gemeinde Calden (6 %) sind.
- (6) Der aktualisierte Gesamtinvestitionsplan wurde am 16. Juni 2011 den Gesellschaftern der FGK vorgelegt. Diese haben ihn jedoch noch nicht förmlich genehmigt. Die deutschen Behörden hat mitgeteilt, dass die Finanzierungsmaßnahme vor Erlass des Beschlusses der Kommission nicht durchgeführt wird und die Gesellschafter bis dahin auch keine verbindliche Entscheidung treffen werden.
- (7) Die Anmeldung betrifft die Erhöhung der Mittel für die Baumaßnahmen am Flughafen Kassel-Calden, an dessen ursprünglich geplanter Kapazität sich nichts ändert. Die Bau- und Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen Kassel-Calden wurden mit der Entscheidung der Kommission in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 vom 25. Februar 2009 genehmigt. Die genehmigten Maßnahmen (Bau von Start- und Landebahn, Rollwegen und Vorfeldflächen, Gebäuden und technischen Anlagen) bleiben hinsichtlich der Kapazität unverändert, die einzige wesentliche Änderung ist die Erhöhung der Mittel. Diese wurden bereits zuvor nach Genehmigung durch die Kommission per Beschluss in der Beihilfesache N 335/2010 erhöht. Diese Anmeldung betrifft eine nochmalige Erhöhung der Mittel.

2.2 Die erste Entscheidung der Kommission zum Investitionsvorhaben am Verkehrslandeplatz Kassel-Calden (NN 14/2007 und N 112/2008)

- (8) Mit ihrer Entscheidung vom 25. Februar 2009 in den Beihilfesachen NN 14/2007 und N 112/2008 genehmigte die Kommission die Beihilfe zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Regionalflughafen, da sie nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

- (9) Das Ausbauprojekt umfasst insbesondere die folgenden genehmigten Maßnahmen, deren Ausführung nach wie vor geplant ist:
- (a) Bau einer Start- und Landebahn und zugehöriger Roll- und Vorfeldflächen sowie sonstiger Flugbetriebsflächen: Errichtet werden sollen insbesondere eine Start- und Landebahn mit einer Länge von 2500 m und einer Breite von 45 m in Ost-West-Ausrichtung, Rollwege (Parallelrollweg, Verbindungs- und Schnellabrollwege), Vorfeldflächen für die gewerbliche und die allgemeine Luftfahrt, Enteisungsstellen, entwässerungstechnische Einrichtungen sowie sonstige Maßnahmen (z. B. Bau einer Grasstart- und -landebahn, Flughafenabsicherung).
 - (b) Bau notwendiger Gebäude: Errichtet werden sollen ein Tower mit der erforderlichen technischen Ausrüstung, Gebäude zur Abfertigung der ankommenden und abfliegenden Passagiere, ein Gebäude zur Unterbringung der Feuerwehr und der dazugehörigen Funktionen sowie Gebäude zur Unterbringung von Luftfahrtunternehmen und Unternehmen, die luftfahrtbezogene Tätigkeiten ausüben.
 - (c) Bau der technischen Anlagen: Zu den technischen Anlagen gehören insbesondere optische Landehilfen, Präzisions-Instrumentenlandesysteme, Befeuerungsanlagen, Markierungen sowie meteorologische Anlagen.
- (10) In der nachstehenden Tabelle ist Folgendes angegeben: Die genehmigten Investitionskosten in Höhe von ursprünglich 151 Mio. EUR, die erste Kostensteigerung, die die Anmeldung vom Juli 2010 erforderlich machte und die von der Kommission im Dezember 2010 (N 335/2010) genehmigt wurde sowie die zweite Kostensteigerung, die im Dezember 2011 angemeldet wurde.

Tabelle 1: Geschätzte Gesamtinvestitionskosten des Ausbaus des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Regionalflughafen

Beschreibung der Investition	Geschätzte Investitionskosten in Mio. EUR gemäß der Anmeldung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008	Geschätzte Investitionskosten in Mio. EUR gemäß der Anmeldung in der Sache N 335/2010	Geschätzte Investitionskosten in Mio. EUR gemäß der Anmeldung vom Dezember 2011 (SA.34089 2011/N)
1) Grundstückskäufe und Ausgleichsmaßnahmen	27,3	36,9	35,8
2) Maßnahmen mit hoheitlichem Bezug (a + b + c)	12,2	17,3	20,5
a) Feuerwehrgebäude und -ausrüstung	4,3	7,7	7,7
b) Flugnavigation und -überwachung, Flughafenabsicherung	7,9	7,9	10,2
c) Räume für Zoll, Polizei und Sicherheitskontrolle	-	1,7	2,6

3) Baukosten und mit der Bautätigkeit zusammenhängende Kosten	111,5	161,6	194,4
4) Risikozuschlag	-	9,2	20,3
Gesamtinvestitionskosten (1 + 2 + 3 + 4)	151	225	271

2.3 Gründe für die nochmalige Erhöhung des Gesamtinvestitionsbetrags nach der ersten und zweiten Entscheidung

- (11) Die deutschen Behörden erklären, dass die Gesamtinvestitionskosten, wie nachfolgend erläutert, für die Betreibergesellschaft aufgrund unvorhersehbarer Änderungen bei den Kosten auf 271 Mio. EUR gestiegen seien.
- (12) Bei einem leichten Rückgang der Planungskosten um 0,3 Mio. EUR seien die Baukosten um 46,3 Mio. EUR (bzw. 21 %) gestiegen.
- (13) Darüber hinaus seien zusätzliche Kosten aufgrund eines Nachprüfverfahrens der Vergabekammer bezüglich der Erdbauarbeiten entstanden. Da sich dadurch die Erdbauarbeiten verzögert hätten, seien Maßnahmen zur Baubeschleunigung erforderlich gewesen, die zu zusätzlichen Kosten in Höhe von 5,5 Mio. EUR geführt hätten. Den deutschen Behörden zufolge hatte die Betreibergesellschaft die Kosten für andere Vorgehensweisen („Alternativkosten“) als die Maßnahmen zur Baubeschleunigung auf 7 Mio. EUR geschätzt. Zudem wären dem Flughafen die Einnahmen aus dem Sommersaison-Chartergeschäft im Jahr 2013 entgangen, da er seinen Betrieb erst mehrere Monate später als ursprünglich geplant hätte aufnehmen können. Zudem seien die Kosten aufgrund der unvorhersehbaren Bodenbeschaffenheit, die zusätzliche Erdbauarbeiten erforderlich gemacht habe, gestiegen. Die geänderte Bodenbeschaffenheit habe sich erst während der laufenden Arbeiten gezeigt.
- (14) Die Kosten für den Bau der Flugbetriebsflächen hätten sich angesichts der jüngsten Preissteigerungen bei Erdöl um 9 Mio. EUR erhöht. Derartige Preissteigerungen wirkten sich direkt auf den Preis für Bitumen, einem wesentlichem Bestandteil des für die Flugbetriebsflächen erforderlichen Asphalts, aus.
- (15) Des Weiteren seien die Kosten für die technische Ausrüstung um 2,9 Mio. EUR gestiegen. Diese Preissteigerung begründe sich im Wesentlichen mit dem Umstand, dass das Instrumentenlandesystem, ein wesentlicher Teil der Navigationsanlagen der Flugsicherung auf den CAT-III-b-Standard² aufgerüstet werden müssten, was auch während der

² Ein Instrumentenlandesystem (engl. instrument landing system, ILS) ist ein bodenbasiertes Anflug-System, das eine präzise Steuerung eines anfliegenden und landenden Flugzeugs ermöglicht. Dazu werden eine Kombination von Funksignalen und in vielen Fällen Leitstrahlen eingesetzt, die eine sichere Landung während Instrumentenwetterbedingungen (IMC), wie tiefhängender Bewölkung oder schlechter Sichtverhältnisse durch Nebel, Regen oder Schneetreiben, ermöglichen. CAT III b ist eine der drei Standardkategorien eines ILS.

laufenden Vertragsverhandlungen von den Luftverkehrsgesellschaften gefordert worden sei.

- (16) Die Kosten für den Straßen- und Hochbau seien um 5,5 Mio. EUR gestiegen. Die höheren Kosten ergäben sich im Wesentlichen aus der Berücksichtigung von Ablösebeträgen für die Übertragung der späteren Bewirtschaftung der Betriebs- und Gewerbestraßen an kommunale Zuständigkeiten sowie aus Leistungen bei der Herstellung der Lückenschlüsse der landwirtschaftlichen Wege. Zudem habe die Bundespolizei weitere bauliche Maßnahmen zur Sicherung mehrerer Flughafengebäude verlangt. Ferner seien die Kosten für Zaunanlagen und Beleuchtung gestiegen.
- (17) Die Baunebenkosten sind um 12,3 Mio. EUR gestiegen. Die deutschen Behörden erklären, dass der Flughafen auf Empfehlung des Wirtschaftsprüfungsunternehmens 15 % der Projektsumme für Baunebenkosten angesetzt habe. In diesen Baunebenkosten sind Architekten- und Ingenieurhonorare, organisatorische Maßnahmen sowie Bauüberwachungs- und Qualitätssicherungsmaßnahmen enthalten.
- (18) Ferner sei der Risikopuffer für sonstige Kosten um 11,1 Mio. EUR erhöht, um z. B. das Baugrundrisiko und unvorhergesehene Preiserhöhungen wie höhere Ölpreise, die sich direkt auf die Baukosten auswirken, auffangen zu können.
- (19) Die deutschen Behörden weist darauf hin, dass weitere Kostenerhöhungen, die über die vorgenannten hinausgehen würden, aufgrund entsprechender Kostenkontrollmaßnahmen hätten verhindert werden können. So seien mit dem Anti-Claim-Management in Bezug auf die Erdbauarbeiten weitere Forderungen von ausführenden Unternehmen in Höhe von 12 Mio. Euro abgewehrt worden. Derzeit sind weitere Forderungen in Höhe von 3,2 Mio. EUR Gegenstand des Anti-Claim-Managements.
- (20) In Bezug auf weitere Kostenerhöhungen machen die deutschen Behörden geltend, dass nach dem aktuellen Stand der Auftragsvergaben bereits für ca. 85 % der Projektsumme Aufträge erfolgt seien und somit die Kosten weitestgehend fixiert seien. Zudem seien die Leistungen für das risikoreichste Gewerk des großräumigen Erdbaus bereits zu 90 % erbracht worden. Da nach aktuellem Leistungsstand 70 % des Risikopuffers noch nicht ausgeschöpft worden seien, sei die der Kommission vorgelegte Kostenplanung insgesamt stabil und belastbar. Die Kostenstabilisierungsmaßnahmen würden weiterhin dazu beitragen, Kostenerhöhungen zu vermeiden und die Einhaltung des in dieser Sache relevanten aktualisierten Gesamtinvestitionsplans zu gewährleisten. Der Finanzrahmen von 271 Mio. EUR werde folglich nicht überschritten werden.

2.4 Wirtschaftliche Aussichten für das Ausbauprojekt

- (21) Die deutschen Behörden übermittelten eine aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden.³ Der aktualisierten Stellungnahme zufolge hat die ursprüngliche Bedarfsprognose aus dem Jahr 2006 über die Passagierentwicklung weiterhin Gültigkeit, da die Wirtschaftskrise die Entwicklung des Luftverkehrs nicht wesentlich geändert habe. Mit Ausnahme des Krisenjahrs 2009 habe die Branche im Zeitraum 2006 bis 2011 einen jährlichen Zuwachs verzeichnet, der die Prognosen übertraf. Die allgemeinen Bedingungen am Luftverkehrsmarkt haben sich laut Intraplan während der Krise nicht verschlechtert. Die Krise habe lediglich zu einem Entwicklungsrückstand von 1,5 bis 3 Jahren geführt. Für die Zukunft geht Intraplan auf der Grundlage von Prognosen etwa der Flugzeughersteller Boeing und Airbus von einem weiterhin stabilen Wachstum am Luftverkehrsmarkt aus.
- (22) Des Weiteren übermittelten die deutschen Behörden einen aktualisierten Businessplan der FGK mit Datum 14. Juni 2012, der sich auf den Zeitraum 2013 bis 2042 bezieht. Der Flughafen soll 2013 den Betrieb aufnehmen. Den weiter oben beschriebenen Kostenänderungen wurde im aktualisierten Businessplan Rechnung getragen. Für das erste Jahr erwartet die FGK rund 253 000 Passagiere, für 2014 einen Anstieg auf 410 000 Fluggäste. Der Businessplan geht von einem konstanten Zuwachs der Passagierzahlen aus (4 % pro Jahr). 2042 sollen in dem Flughafen über eine Million Passagiere jährlich abgefertigt werden⁴.
- (23) Gegenüber den letzten Businessplänen sind im aktualisierten Businessplan geringfügig höhere Verluste für 2013 und 2014 veranschlagt. Der Flughafenbetrieb wird die Gewinnschwelle ein Jahr später als geplant, d. h. 2018 und nicht 2017, erreichen. Die FGK erwartet allerdings keine wesentlichen Auswirkungen der Kostensteigerungen auf den Businessplan und die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens. Die FGK habe weiterhin ein tragfähiges Geschäftsmodell.

3 BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

3.1 Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (24) 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.“

³ Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, 12.März 2012.

⁴ Aktualisierter Business-Plan der FGK, 14. Juni 2012.

- (25) Die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV müssen alle erfüllt sein. Die angemeldete Maßnahme stellt daher nur dann eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar, wenn alle nachstehend aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind. Die finanzielle Unterstützung muss demnach
- 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.
- (26) Im Übrigen regelt Art. 108 Absatz 3 AEUV, dass die Mitgliedsstaaten geplante staatliche Beihilfemaßnahmen vor ihrer Gewährung oder Änderungen bestehender Beihilfemaßnahmen bei der Kommission anmelden müssen.

3.1.1 Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens

- (27) Die Kommission muss prüfen, ob es sich bei der begünstigten Betreibergesellschaft FGK um ein dem EU-Wettbewerbsrecht unterliegendes Unternehmen handelt.
- (28) Zunächst ist festzustellen, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff des Unternehmens jede Einheit umfasst, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung,⁵ während eine wirtschaftliche Tätigkeit jede Tätigkeit ist, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten.⁶ Entscheidend für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ist die Frage, ob der Begünstigte eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt.⁷
- (29) In der Rechtssache „Aéroports de Paris“ stellte das Gericht der Europäischen Union fest, dass ein Flughafenbetreiber, der Luftfahrtgesellschaften und verschiedenen Dienstleistern Flughafenanlagen gegen Zahlung einer vom Betreiber frei festgesetzten Abgabe zur Verfügung stellt und bei dem es sich

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

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

⁷ Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine wirtschaftliche Tätigkeit jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten. Siehe EuGH, *Kommission/Italien*, Rechtssache C-35/96, Slg. 1998, I-3851, und EuGH, *Pavlov*, Rechtssachen C-180/98 bis 184/98, Slg. 2000, I-6451.

um eine öffentliche Einrichtung handelt, diese Tätigkeit nicht im Rahmen der Wahrnehmung seiner hoheitlichen Befugnisse ausübt und diese sich vielmehr von seinen Tätigkeiten bei der Ausübung dieser Befugnisse trennen lässt⁸. Das Gericht stellte fest, dass der Flughafenbetreiber damit grundsätzlich eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Sobald ein Flughafenbetreiber, unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung, eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, stellt er ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar und fällt unter die Vorschriften für staatliche Beihilfen⁹. Seitdem hat die Kommission diese Rechtsprechung auf Flughäfen jeglicher Größe angewandt und sich 2005 beim Erlass ihrer gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (im Folgenden „Luftverkehrs-Leitlinien“) darauf gestützt.¹⁰

- (30) Im vorliegenden Fall geht es um die Finanzierung des Baus von Infrastruktur für den Betrieb des Flughafens. In seiner Entscheidung zur Rechtssache Leipzig/Halle bestätigte das Gericht der Europäischen Union (EuG), dass der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt und der Bau von Flughafeninfrastruktur ein untrennbarer Bestandteil davon ist.¹¹ Das EuG stellt in der Rechtssache Leipzig/Halle weiters fest, dass es irrelevant sei, ob der Bau bzw. die Erweiterung einer Flughafen-Infrastruktur regionalpolitische, wirtschaftspolitische oder verkehrspolitische Ziele verfolgt. Nach ständiger Rechtsprechung ist es ohne Belang, welche Absichten durch bestimmte Maßnahmen verfolgt werden, da es wesentlich ist, welche Folgen die Maßnahmen verursachen.¹²
- (31) Die Kommission stellt fest, dass die Infrastruktur im vorliegenden Fall der Betreibergesellschaft FGK gehört und von ihr kommerziell betrieben wird, weswegen die FGK eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt und daher für diesen Zweck als Unternehmen anzusehen ist.
- (32) Allerdings sind unabhängig von seiner Rechtsform nicht alle in einem Flughafen stattfindenden Aktivitäten notwendigerweise wirtschaftlicher Art.¹³ Wie der Gerichtshof festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die

⁸ EuG, *Aéroports de Paris/Kommission*, Rechtssache T-128/98, Slg. 2000, II-3929, bestätigt vom EuGH, Rechtssache C-82/01, Slg. 2002, I-9297.

⁹ EuGH, *Poucet/AGV und Pistre/Cancave*, Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, Slg. 1993, I-637.

¹⁰ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1

¹¹ Rechtssachen T-443/08 und T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission und Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission*, (nachfolgend: "Rechtssache Leipzig/Halle"), Slg.2011, I-00000, vgl. Rechtssache T-128/89 *Aéroports de Paris/Kommission* Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch den EuGH, Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, I-9297, und Rechtssache T-196/04 *Ryanair/Kommission* Slg. 2008 II-3643, Rz 88.

¹² Rechtssache *Leipzig/Halle*, Rz 102f.

¹³ Rechtssache C-364/92, *SAT Fluggesellschaft / Eurocontrol*, Slg. 1994, I-43.

normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Dazu gehören die Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw.¹⁴ Die Finanzierung darf ausschließlich als Ausgleich für die Kosten dienen, die hierdurch entstehen, und kann nicht stattdessen für andere wirtschaftliche Aktivitäten verwendet werden.¹⁵

- (33) Die deutschen Behörden sind der Auffassung, dass die Kosten für Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug nicht unter Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag fallen und somit nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen.
- (34) Für den vorliegenden Fall wurden die Investitionen, die nach Auffassung der deutschen Behörden in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, bereits angegeben (siehe Tabelle 1). Nach Prüfung der von den deutschen Behörden vorgelegten Angaben und Zahlen zu diesen Investitionen stellt die Kommission fest, dass im vorliegenden Fall diese Kosten offensichtlich hoheitlichen Aufgaben entsprechen. Die Kosten beziehen sich auf Sicherheits- und Polizeifunktionen, Maßnahmen des Brandschutzes und der öffentlichen Sicherheit, die betriebliche Sicherheit, den Deutschen Wetterdienst und die deutsche Flugsicherung.
- (35) Daher dürfte es sich bei der öffentlichen Finanzierung der fraglichen Kosten nicht um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag handeln. Im vorliegenden Fall muss hierüber jedoch nicht entschieden werden, denn selbst wenn es sich bei der Finanzierung dieser Kosten um staatliche Beihilfen handeln würde, wären diese zulässig. Daher muss die Kommission in dieser Frage nicht zu einer abschließenden Bewertung kommen.

3.1.2 Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (36) Wie vom Gericht festgestellt,¹⁶ können Maßnahmen dann als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden, wenn sie a) indirekt oder direkt aus staatlichen Mitteln finanziert werden und b) dem Staat zurechenbar sind.

¹⁴ Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002, Luftsicherheit – Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

¹⁵ Rechtssache C-343/343, *Cali & Figli / Servizi Ecologici Porto di Genova*, Slg. 1997, I-1547; Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002; Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002, N 438/2002, Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben in Belgien.

¹⁶ EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, I-4397.

- (37) Im vorliegenden Fall wird die Maßnahme aus dem Haushalt des Landes Hessen sowie aus den Haushalten der kommunalen Gesellschafter und damit aus staatlichen Mitteln finanziert. Daher ist die angemeldete Maßnahme eindeutig dem Staat zuzurechnen.

3.1.3 Wirtschaftlicher Vorteil

- (38) Durch die beschriebene Finanzierung aus den öffentlichen Haushalten verringern sich die Investitionskosten, die der Flughafenbetreiber zu tragen hat, so dass dem Flughafen hieraus ein Vorteil erwächst.
- (39) Wenn sich jedoch aufzeigen ließe, dass im vorliegenden Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllt wäre, könnte geltend gemacht werden, dass die der FGK gewährte öffentliche Finanzierung keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt. Eine Kapitalzuführung ist nicht als staatliche Beihilfe anzusehen, wenn sie unter Umständen erfolgt, die für einen unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnden Kapitalgeber unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt der Investition zur Verfügung stehenden Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen annehmbar wären. Dies ist der Fall, wenn die Struktur und die Zukunftsaussichten des Unternehmens geeignet sind, eine angemessene Rendite innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten zu lassen.
- (40) Im Sinne der ständigen Rechtsprechung prüft die Kommission nach ihren Luftverkehrs-Leitlinien bei der Bewertung, ob es sich bei einer bestimmten Maßnahme um eine Beihilfe handelt, d.h., ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte.“*¹⁷
- (41) Zur Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers muss sich die Kommission daher in die Lage der betreffenden öffentlichen Stellen zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung versetzen. Eine verbindliche Entscheidung der Gesellschafter liegt bisher nicht vor. Die öffentlichen Gesellschafter wurden im Juni 2011 über den aktualisierten Gesamtinvestitionsplan und die Erhöhung der Mittel für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Regionalflughafen unterrichtet.
- (42) In ihren früheren Beschlüssen¹⁸ ist die Kommission zu dem Ergebnis gekommen, dass die Investition nicht marktkonform war. Im Gegensatz zur letzten Prognose geht die aktualisierte Prognose davon aus, dass die

¹⁷ Siehe Luftverkehrs-Leitlinien, Rz. 46

¹⁸ Entscheidung der Kommission NN 14/2007 und N 112/2008 (ABl. C 97 vom 28.4.2009, S.4) und Entscheidung der Kommission N 335/2010 vom 20. Dezember 2010 (ABl. C 23 vom 25.1.2011, S. 2).

Gewinnschwelle erst im Jahr 2018 erreicht wird. Nach dem aktualisierten Businessplan für den Zeitraum 2013 bis 2042 würde das kumulierte EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) 72,2 Mio. EUR betragen. Ursprünglich war ein kumuliertes EBITDA von 19,2 Mio. EUR veranschlagt, wobei der Businessplan allerdings nicht in der Absicht erstellt worden war, eine möglichst hohe Investitionsrendite (RoI) zu erzielen. Es sollte vielmehr dargelegt werden, dass der Flughafen Kassel-Calden mittel- bis langfristig rentabel betrieben werden kann.

- (43) Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber würde versuchen, eine Rendite für seine Kapitalanlage sicherzustellen, die dem eingegangenen Investitionsrisiko entspricht. Dem Businessplan zufolge würde der Flughafen ab 2018 rentabel wirtschaften; nicht berücksichtigt wurden dabei die Erstinvestitionen in Höhe von 271 Mio. EUR. Wären diese geplanten Investitionen in der Höhe von 271 Mio. EUR im Businessplan berücksichtigt worden, so würde der Flughafen nicht einmal langfristig ein positives Nettoergebnis (d. h. Gewinn nach Abzug von Steuern als Grundlage für die Dividenden für die Anteilseigner) erzielen. Die deutschen Behörden teilen diese Auffassung.
- (44) Ferner ist zu berücksichtigen, dass der Staat bei der laufenden Planung, anders als ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber, für die Investition regionalen und sozialen Aspekten Rechnung trägt. In der vorliegenden Sache hat die Kommission keine Anhaltspunkte dafür gefunden, dass die öffentlichen Gesellschafter bei der Planung bzw. Ausführung der vorliegenden Maßnahme beabsichtigt hätten, den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers zu erfüllen. Die deutschen Behörden haben vielmehr erneut die Argumente vorgebracht, die mit der Anmeldung für die früheren Beihilfesachen geltend gemacht wurden und bestätigt, dass es sich bei der geplanten Maßnahme um staatliche Beihilfe handelt.
- (45) Den deutschen Behörden zufolge erfüllen die Investitionen der öffentlichen Hand in das Ausbauprojekt Kassel-Calden nicht den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, da die zu erwartende Investitionsrendite zu gering sei. Auf dieser Grundlage kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Investition marktkonform ist. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der FGK durch die öffentlichen Mittel ein Vorteil erwächst, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

3.1.4 Selektiver Charakter der Maßnahme

- (46) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist eine Maßnahme nur dann eine staatliche Beihilfe, wenn eine Begünstigung „bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige“ vorliegt. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehenden Vorteile nur der FGK gewährt werden. Die öffentliche Finanzierung ist nur für ein Unternehmen bestimmt.

Damit handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

3.1.5 Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (47) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, muss letzterer als von der Beihilfe beeinflusst angesehen werden. Nach ständiger Rechtsprechung¹⁹ ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen konkurriert.
- (48) Wie bereits dargelegt, handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit.²⁰ Wettbewerb findet nicht nur zwischen Luftfahrtunternehmen, sondern auch zwischen Flughafenbetreibern statt. Regionalflughäfen (auch der Kategorie D) konkurrieren heute immer stärker um das Interesse von Billigfluggesellschaften. Wie unter den Randziffern 39 und 40 der Luftverkehrs-Leitlinien erwähnt, können Flughäfen der Kategorie D nicht grundsätzlich vom Geltungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ausgeschlossen werden und darüber hinaus weist der Flughafen Kassel-Calden eine positive Verkehrsprognose auf und wird zunehmend Verkehr anziehen, sobald er in Betrieb ist. Nach Auffassung der Kommission kann eine staatliche Beihilfe für einen Flughafenbetreiber sowohl den Wettbewerb zwischen Flughäfen als auch den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen verfälschen.
- (49) Was die Flughäfen angeht, so würde ein wirtschaftlicher Vorteil, der der FGK aus der öffentlichen Finanzierung der Ausbaumaßnahmen erwächst, ihre Stellung gegenüber den Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienstleistungen stärken. Die untersuchte öffentliche Finanzierung verfälscht folglich den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Hinsichtlich der Luftfahrtunternehmen stellt die Kommission fest, dass eine finanzielle Unterstützung für einen Flughafen wie im vorliegenden Fall in Form von niedrigeren Landegebühren an die Luftfahrtunternehmen weitergegeben werden kann. Dies kann den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen verfälschen, die Flughäfen im selben Einzugsgebiet bedienen. Die Maßnahmen können daher den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen verfälschen.

¹⁹ EuG, Urteil vom 30. April 1998, *Het Vlaamse Gewest/Kommission*, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717.

²⁰ Siehe oben Abschnitt 3.1.1.

3.1.6 Schlussfolgerung

- (50) Aus den vorstehenden Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die öffentliche Finanzierung der Maßnahmen für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.
- (51) Durch die Anmeldung der geplanten Maßnahme und der Nicht-Gewährung vor der Genehmigung durch die Kommission haben die deutschen Behörden ihrer Verpflichtung nach Art. 108 Absatz 3 AEUV entsprochen.

3.2 Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

3.2.1 Rechtsgrundlage für die beihilferechtliche Würdigung

- (52) Wie oben dargelegt, stellt die von den Gesellschaftern der FGK beschlossene öffentliche Finanzierung, soweit sie nicht Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug betrifft, eine staatliche Beihilfe dar.
- (53) Die Kommission muss daher prüfen, ob die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.
- (54) Nach den Luftverkehrs-Leitlinien kann, wenn bei der Prüfung eine staatliche Beihilfe festgestellt wird, diese gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a, b oder c bzw. Artikel 106 Absatz 2 oder ihren Durchführungsbestimmungen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.
- (55) Die Luftverkehrs-Leitlinien enthalten unter den Randziffern 55 ff. die Vorschriften für die Prüfung von Beihilfen für die Errichtung der unter Randziffer 53 Ziffer i aufgeführten Flughafeninfrastruktur und -ausrüstung (Start- und Landebahnen, Abfertigungsgebäude, Vorfeldflächen, Kontrollturm, Brandschutz- und sonstige Sicherheitseinrichtungen) auf ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.
- (56) So muss die Kommission nach Randziffer 61 der Luftverkehrs-Leitlinien insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen prüfen:
 - i. Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.).
 - ii. Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen.
 - iii. Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend.
 - iv. Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur.

- v. Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- i) Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.)
- (57) Mit dem Projekt werden weiterhin die in der Entscheidung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 und sowie die im Beschluss in der Sache N 335/2010 genannten verkehrs-, regional- und strukturpolitischen Ziele verfolgt. Ferner sollen der regionalen Wirtschaft ein Regionalflughafen zur Verfügung gestellt und Arbeitsplätze in einem strukturschwachen Gebiet geschaffen werden. Da die Maßnahmen das von der Kommission bereits genehmigte Bauprojekt betreffen, wird im Übrigen auf die Randziffern 64-71 der Entscheidung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 verwiesen.
- (58) Die Kommission kann daher feststellen, dass Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen.
- ii) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen
- (59) In ihrer Entscheidung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 sowie in ihrem Beschluss in der Sache N 335/2010 kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die betreffende Infrastruktur für die Erreichung der beabsichtigten Ziele notwendig und angemessen ist. Die neue Anmeldung betrifft jene Infrastrukturmaßnahmen, die bereits als notwendig und angemessen zur Erreichung der beabsichtigten Ziele beurteilt wurden..
- (60) Die Kommission kann daher feststellen, dass die Infrastruktur trotz der gestiegenen Kosten für die Erreichung der beabsichtigten Ziele notwendig und angemessen ist.
- iii) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend
- (61) Die erhebliche Zunahme des Luftverkehrs in Deutschland und Europa in den letzten Jahren wurde durch die Wirtschafts- und Finanzkrise abgeschwächt, die im Jahr 2009, einem der schlechtesten Jahre für den Luftverkehr, zu einem Rückgang der Passagierzahlen im deutschen Luftverkehr um 4,6 % führte. Der allgemeine Wachstumstrend im Luftverkehr ist jedoch nicht gebrochen, sondern hat sich lediglich verlangsamt. Seit Juni 2010 steigen die monatlichen Zuwachsraten im Passagierluftverkehr in Deutschland wieder und lagen über 7 %. Ferner ist zu berücksichtigen, dass Prognosen zufolge Deutschland seit 2009 ein starkes wirtschaftliches Wachstum von rund 3 %

pro Jahr verzeichnet. Das Wachstum am Luftverkehrsmarkt ist in der Regel stärker als das Wirtschaftswachstum generell.²¹ Ausgehend von diesen Annahmen behält die Prognose für den Flughafen Kassel-Calden ihre Gültigkeit, wobei sich die Entwicklung allenfalls für bis zu drei Jahre leicht verzögern könnte. Im Übrigen wird auch auf die Randziffern 78 und 79 der Entscheidung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 verwiesen.

- (62) Es wird nun erwartet, dass der Flughafen nach Verlusten in den ersten fünf Jahren des Betriebs 2018 die Gewinnschwelle erreicht.
- (63) Seit der Einstellung der Linien- und Charterflüge ab Kassel-Calden nutzen die Passagiere aus dem Einzugsgebiet dieses Flughafens auch die Flughäfen Paderborn-Lippstadt, Hannover und Erfurt. Laut Prognose wird der Flughafen Kassel-Calden (Kategorie D) einen Marktanteil erreichen, der für einen Regionalflughafen mit einem solchen Einzugsgebiet typisch ist, denn das Angebot an Zielen ab Kassel-Calden wird begrenzt sein, so dass die Passagiere für viele Ziele weiterhin andere Flughäfen in Anspruch nehmen müssen. Im „wahrscheinlichsten“ Fall der untersuchten Fallkonstellationen wird nicht davon ausgegangen, dass der Flughafen Kassel-Calden sein Marktpotenzial von 3,1 Mio. Passagieren voll ausschöpfen können. Es wird ein Marktanteil von 16,3 % erwartet. Selbst in der eigenen Region Nordhessen wird der Flughafen aller Wahrscheinlichkeit nach keinen Marktanteil von über 25 % erreichen.
- (64) In Bezug auf die Aussichten für den Flughafen Kassel-Calden im Vergleich zu Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Bahn verweist die Kommission auf ihre Argumentation in Randziffer 51 ihres Beschlusses in der Sache N 335/2010, die weiterhin Gültigkeit hat.
- (65) Somit bestehen auch nach der aktualisierten Prognose mittelfristig für das Projekt zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen zufriedenstellende Nutzungsaussichten, insbesondere in Bezug auf die vorhandene Landeplatzinfrastruktur, die durch die geplanten Arbeiten optimiert wird.
- (66) Bezugnehmend auf die obigen Punkte 2.4 und 3.1.3 weist die Kommission darauf hin, dass im gegenständlichen Fall die Beihilfe für die Finanzierung der Flughafen-Infrastruktur rechtlich gewürdigt wird. Diese Würdigung erfolgt unbeschadet einer rechtlichen Würdigung von möglichen Beihilfen für den Betrieb der Flughafen-Infrastruktur.

²¹ Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, 12. März 2012, S. 8.

iv) Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur

- (67) In dieser Frage verweist die Kommission auf ihre Argumentation in ihrem früheren Beschluss in der Sache N 335/2010 (Randziffern 53 und 54), die weiterhin Gültigkeit hat.

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

- (68) Der Verkehrslandeplatz fällt derzeit unter die Kategorie D im Sinne von Randziffer 15 der Luftverkehrs-Leitlinien. Nach dem Ausbau zum Regionalflughafen wird er voraussichtlich etwa 640 000 Passagiere (und 1 800 t Fracht) im Jahr 2022 abfertigen und weiterhin der Kategorie D angehören.
- (69) In ihrer Entscheidung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 vertrat die Kommission die Auffassung, dass Wettbewerb und Handel auf Gemeinschaftsebene zwar beeinflusst werden, dieser Einfluss jedoch gering sein wird.
- (70) Da die Erhöhung der Mittel keine Erhöhung der im Rahmen der genehmigten Maßnahmen vorgesehenen Kapazität des Flughafens zur Folge hat, treffen die in der ersten Entscheidung dargelegten Erwägungen auch auf die neue Anmeldung zu, denn die Wettbewerbssituation im Verhältnis zu den anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet hat sich nicht verändert. Im Übrigen wird auf die Randziffern 87 und 88 der Entscheidung in den Sachen NN 14/2007 und N 112/2008 verwiesen.
- (71) Die Erhöhung der Mittel führt auch nicht zu einer höheren Beihilfeintensität, die wie schon zum Zeitpunkt der ersten Entscheidung 100 % beträgt.
- (72) Die Kommission kann daher feststellen, dass die Entwicklung des Handels nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (73) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Absicht der Gesellschafter der FGK, die Investitionsmittel für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen unter den beschriebenen Bedingungen zu erhöhen, mit den fünf in den Luftverkehrs-Leitlinien festgesetzten Kriterien vereinbar ist.

3.2.2 Erforderlichkeit und Angemessenheit der Beihilfe

- (74) Die Kommission muss auch prüfen, ob die Beihilfe erforderlich und angemessen ist. Was ihre Erforderlichkeit angeht, so haben die deutschen

Behörden nachgewiesen, dass der Flughafen in seiner derzeitigen Form nicht den aktuellen Sicherheitsanforderungen entspricht und deshalb modernisiert werden muss. Zudem verfügt er nicht über die erforderliche Kapazität, um den erwarteten Anstieg der Passagierzahlen zu bewältigen und muss deshalb ausgebaut werden. Ferner ist die bestehende Start- und Landebahn abgenutzt, was die Effizienz des Flughafens beeinträchtigt. Da die Start- und Landebahn nur eingeschränkt genutzt werden kann, wurde der reguläre Flugverkehr beschränkt und der Charterverkehr ganz eingestellt.²² Die Analyse, wie in den Randziffern (40) bis (45) beschrieben, zeigt, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber das gegenständliche Projekt nicht finanzieren würde.

- (75) Zur Angemessenheit der Beihilfe haben die deutschen Behörden nachgewiesen, dass vor Beginn der Planung vier alternative Lösungen für den Bau einer Start- und Landebahn geprüft wurden. Von diesen Lösungen waren zwei nicht realisierbar und eine teurer. Auch die Sanierung der Start- und Landebahn wurde in Betracht gezogen, erwies sich aber als wirtschaftlich nicht tragfähig. Es gab also keine kostengünstigere Alternative zu Verlegung und Neubau der Start- und Landebahn, die zu denselben Ergebnissen geführt hätte. Die Erhöhung der Mittel ist auf die unter 2.3 beschriebenen Faktoren zurückzuführen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ist die Beihilfe angemessen.
- (76) Aus diesen Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe für die Errichtung der beschriebenen Infrastruktur erforderlich und angemessen ist.

4 SCHLUSSFOLGERUNG

- (77) Die Kommission hat daher beschlossen, gegen die Investition der Gesellschafter der FGK keine Einwände zu erheben, da es sich um eine nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe handelt.

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>

²² Weitere Details siehe Entscheidung der Kommission vom 25.2.1009, NN 14/2007 und N 112/2008, Rz. 6 und 7 (ABl. C 97 vom 28.4.2009, S.4).

Der Antrag ist per Einschreiben oder Fax an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Direktion Staatliche Beihilfen
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 229-61242

Mit vorzüglicher Hochachtung
Für die Kommission

Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident