

## V

(Ogłoszenia)

## PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA

## POMOC PAŃSTWA — NIEMCY

**Pomoc państwa C 29/08 (ex NN 54/07) — Niemcy — Flughafen Frankfurt Hahn & Ryanair****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 88 ust. 2 Traktatu WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/C 12/03)

Pismem z dnia 17 czerwca 2008 r., zamieszczonym w języku oryginału na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować na następujący adres lub numer faksu:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Directorate A, General Affairs  
DM 28, 6/109  
B-1049 Brussels  
Faks (32-2) 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

## TEKST STRESZCZENIA

**Opis środka lub pomocy, w odniesieniu do którego (której) Komisja wszczyna postępowanie:**

Niniejsza sprawa dotyczy domniemanej pomocy państwa na rzecz portu lotniczego Frankfurt-Hahn oraz jego stosunków handlowych z przewoźnikiem lotniczym Ryanair.

- **Domniemana pomoc państwa dla spółki Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (operatora portu lotniczego) przeznaczona na działalność portu lotniczego:** wydaje się, że spółka Flughafen Frankfurt Hahn GmbH otrzymała pomoc państwa w postaci dwóch operacji zwiększenia kapitału: od kraju związkowego Hesja i od kraju związkowego Nadrenia-Palatynat, w latach 2001/2002 i 2004, a także w postaci umowy o pokryciu strat zawartej między operatorem portu lotniczego i jego spółką macierzystą, Fraport AG, będącą w większości własnością publiczną.
- **Domniemana pomoc państwa dla Ryanair:** W 1999 r. port lotniczy zawarł umowę z przewoźnikiem lotniczym Ryanair, w której przewidziano niższe opłaty lotniskowe i inne formy wsparcia. Kolejne dwie umowy podpisano w latach 2002 i 2005. Następnie port lotniczy zmienił również wykaz opłat, zapewniając innym przewoźnikom lotniczym zasady i warunki podobne do tych oferowanych początkowo przewoźnikowi lotniczemu Ryanair, lub takie same jak zasady i warunki mu oferowane. Ryanair mógł więc korzystać z pomocy państwa w postaci nieodpowiednich lub dyskryminujących opłat za lądowanie i opłat pasażerskich lub opłat łączonych, a także w postaci umowy marketingowej.

**Ocena środka lub pomocy:**

Władze niemieckie argumentowały, że działania władz publicznych Fraport AG i władz spółki Flughafen Frankfurt Hahn GmbH są zgodne z zasadą testu prywatnego inwestora. Jednakże plany biznesowe i analizy finansowe, które władze Niemiec przedłożyły Komisji, są niepełne i nie pozwalają Komisji stwierdzić, czy istotnie tak jest. Komisja doszła zatem do wniosku, że przedstawione środki mogą wiązać się z udzieleniem pomocy państwa.

**Zgodność pomocy z podstawą prawną, w tym przedstawienie wątpliwości Komisji wraz z dokładnymi odniesieniami do szczegółowych przepisów odpowiednich wytycznych/ram.**

Umowa o pokryciu strat stanowiąca **pomoc operacyjną dla spółki Flughafen Frankfurt Hahn GmbH** została oceniona w świetle art. 86 ust. 2 oraz art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu. Na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy pomoc ta może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jako że żaden z wyjątków od ogólnego zakazu pomocy państwa nie wydaje się mieć zastosowania.

**Operacje zwiększenia kapitału spółki Flughafen Frankfurt Hahn GmbH** zostały ocenione w świetle art. 87 ust. 3 lit. c). Na obecnym etapie Komisja ma poważne wątpliwości, czy operacje te może zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem, jako że żaden z wyjątków od ogólnego zakazu pomocy państwa nie wydaje się mieć zastosowania.

**Pomoc operacyjna dla Ryanaira** mogłaby zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, jeśli byłyby spełnione warunki określone w art. 87 ust. 3 lit. c). Z następujących względów Komisja ma wątpliwości co do konieczności udzielenia pomocy oraz co do wystąpienia efektu zachęty:

- *Konieczność pomocy:* Aby spełnić swój cel i stanowić zachętę, pomoc na rozpoczęcie działalności musi być ograniczona w czasie i być stopniowo zmniejszana. Umowa między przewoźnikiem lotniczym Ryanair a spółką Flughafen Frankfurt Hahn GmbH została zawarta w 1999 r. i nic nie wskazuje na to, by pomoc ulegała stopniowemu zmniejszeniu. Komisja uważa, że udzielanie długotrwałej pomocy na rozpoczęcie działalności nie jest konieczne, ponieważ ze zgromadzonych celem przygotowania wytycznych z 2005 r. doświadczeń sektora transportu lotniczego wynika, że przewoźnikowi lotniczemu powinny wystarczyć maksymalnie trzy lata na stwierdzenie, czy obsługiwane danej trasy jest ekonomicznie opłacalne. W związku z tym Komisja ma na obecnym etapie wątpliwości co do konieczności pomocy.
- *Efekt zachęty:* Jeśli chodzi o efekt zachęty Komisja uważa, że w związku z nieprzewidywanym praktycznie zmniejszeniem stopnia pomocy nieprawdopodobne jest wystąpienie efektu zachęty. W związku z tym Komisja ma na obecnym etapie wątpliwości co do efektu zachęty wynikającego z pomocy.

**Negatywne skutki pomocy nie są równoważone efektami pozytywnymi:**

Komisja zwraca uwagę, że mimo bardzo pozytywnego wpływu rozwoju lotniska na gospodarkę regionu Hunsrück pomoc może mieć negatywne skutki dla konkurencyjnych zarówno przewoźników lotniczych, jak i portów lotniczych.

Wobec powyższych faktów Komisja ma wątpliwości, czy pomoc dla Ryanaira może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 wszelka niezgodna z prawem pomoc może podlegać odzyskaniu od beneficjenta.

## TEKST PISMA

„Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden übermittelten Angaben über die vorerwähnte Beihilfe/Maßnahme beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags einzuleiten.

## 1. VERFAHREN

- (1) Am 31. März 2003 erhob die *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen* (ADL) bei der Kommission Beschwerde über mutmaßliche unrechtmäßige staatliche Beihilfen seitens der *Fraport AG* sowie der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen zugunsten der irischen Luftfahrtgesellschaft *Ryanair plc* (nachfolgend ‚Ryanair‘) sowie des Betreibers des Flughafens Frankfurt Hahn, der *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (nachfolgend ‚FFHG‘). Diese Beschwerde wurde am 22. September 2003 und am 1. Juni 2006 aktualisiert. Seit 1. Januar 2007 führt die ADL die Bezeichnung *Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften* (BDF).

- (2) Die Luftfahrtgesellschaft *AERO LLOYD Flugreisen GmbH & Co. Luftverkehrs-KG* (nachfolgend ‚AERO LLOYD‘) hatte am 12. Februar 2003 eine ähnliche Beschwerde bei der Kommission eingereicht.
- (3) Die Luftfahrtgesellschaft *Deutsche Lufthansa AG* (nachfolgend ‚Lufthansa‘) reichte am 20. Dezember 2006 ebenfalls eine ähnliche Beschwerde ein.
- (4) Mit Schreiben vom 25. September 2006 und vom 9. Februar 2007 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Informationen. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 20. Dezember 2006 und vom 29. Juni 2007.
- (5) Lufthansa strengte Verfahren bei deutschen Gerichten an. Das Landgericht Bad Kreuznach lehnte den Antrag von Lufthansa mit Urteil vom 16. Mai 2007 ab. In dem Gerichtsurteil wird nicht darauf eingegangen, ob die angefochtene Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, sondern lediglich festgestellt, dass die Forderung von Lufthansa nach Einstellung der Maßnahme im deutschem Recht keine Grundlage hat, selbst wenn Ryanair staatliche Beihilfe erhalten würde <sup>(1)</sup>. Lufthansa legte beim Oberlandesgericht Koblenz Berufung ein.

## 2. ERLÄUTERUNG

### 2.1. Beschwerdeführer

#### 2.1.1. BDF

- (6) Dem BDF gehören neun deutsche Luftfahrtunternehmen an:
  - Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs-KG,
  - Condor Flugdienst GmbH,
  - Dba Luftfahrtgesellschaft mbH,
  - Lufthansa,
  - Eurowings Luftverkehrs AG,
  - Germania Fluggesellschaft mbH,
  - Hamburg International Luftverkehrsgesellschaft mbH & Co. Betriebs KG,
  - Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH,
  - LTU Lufttransport-Unternehmen GmbH.

#### 2.1.2. AERO LLOYD

- (7) AERO LLOYD war ein privatwirtschaftliches deutsches Luftfahrtunternehmen, das im Oktober 2003 den Betrieb einstellte.

#### 2.1.3. Lufthansa

- (8) Lufthansa ist ein auf fünf Geschäftsfeldern tätiges Luftfahrtunternehmen. Die Beförderung von Fluggästen bleibt allerdings das Kerngeschäft des Unternehmens. Die anderen Geschäftsfelder sind Dienstleistungen für wesentliche Produktionsfaktoren und Infrastruktur (Logistik, IT-Dienste, Catering, Touristik usw.) Lufthansa ist seit 1966 an der deutschen Börse notiert und seit 13. Oktober 1997 vollständig privatisiert.

### 2.2. Flughafen Frankfurt Hahn (HHN)

- (9) Hahn liegt in Rheinland-Pfalz, ungefähr 120 km westlich von Frankfurt am Main. Bis 1992 war HHN ein Stützpunkt der US-Luftwaffe. Danach wurde der Standort zu einem zivilen Flughafen umgebaut. Der Flughafen verfügt über eine rund um die Uhr gültige Betriebslaubnis.

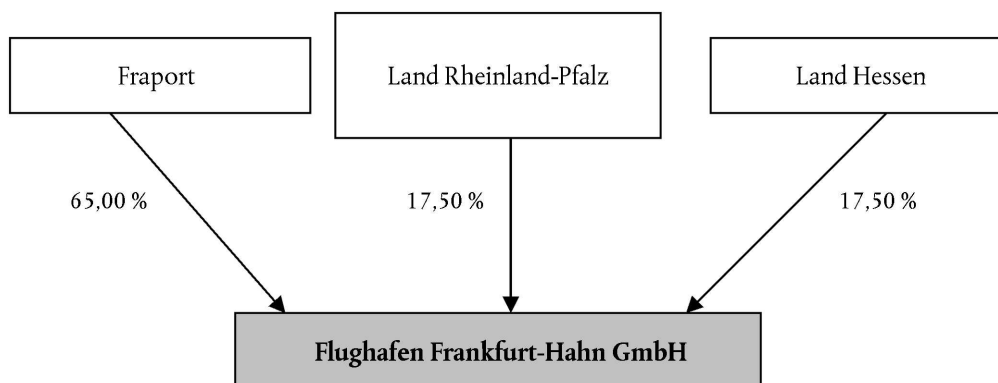
<sup>(1)</sup> Landgericht Bad Kreuznach, Aktenzeichen 2 O 441/06.

### 2.2.1. Entwicklung der Eigentumsstrukturen von HHN

- (10) Die *Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG* (nachfolgend ‚HUH‘), die seinerzeit von der *Wayss & Freitag AG* und der *Hortana GmbH* (zusammen 73,37 %) sowie dem Land Rheinland-Pfalz (26,63 %) gehalten wurde, erwarb am 1. April 1995 von der Bundesrepublik Deutschland das Eigentum an der Infrastruktur von HHN.
- (11) Flughafenbetreibergesellschaft war die *Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen* (nachfolgend ‚FFHG‘) <sup>(2)</sup>, die sich zu dieser Zeit im Besitz des Landes Rheinland-Pfalz (66,70 %) und von HUH (33,30 %) befand. Zur Nutzung der Flughafeninfrastruktur verfügte der Betreiber über einen langfristigen Leasingvertrag <sup>(3)</sup>.
- (12) Am 1. Januar 1998 erwarb die *Flughafen Frankfurt/Main GmbH* (nachfolgend ‚Fraport‘) <sup>(4)</sup> 64,90 % der Anteile an FFHG sowie der zugehörigen *Flughafen Hahn Verwaltungs GmbH* zum Preis von [...] <sup>(\*)</sup> EUR. Die Zahlung eines Teils des Kaufpreises [...] <sup>(\*)</sup> EUR war am 31. Dezember 2007 fällig, allerdings nur unter bestimmten Bedingungen <sup>(5)</sup>. Gleichzeitig schlossen das Land Rheinland-Pfalz, Fraport und HUH einen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag.
- (13) Im August 1999 erwarb Fraport 73,37 % der Anteile an HUH sowie 74,90 % der Anteile der zugehörigen *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* zum Preis von [...] <sup>(\*)</sup> EUR von *Wayss & Freitag AG* und *Hortana GmbH*.
- (14) Fraport verpflichtete sich zum Abschluss eines neuen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags mit HUH bei Umwandlung der letzteren von einer KG in eine GmbH. Die Umwandlung und der Vertragsabschluss erfolgten am 24. November 2000.
- (15) Danach fusionierten HUH und FFHG und bildeten die *Flughafen Hahn GmbH*. An der neuen Gesellschaft waren das Land Rheinland-Pfalz zu 26,93 % und Fraport zu 73,07 % beteiligt. Die *Flughafen Hahn GmbH* änderte später ihren Firmennamen in *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (nachfolgend ‚FFHG‘) und die *Flughafen Frankfurt/Main AG* in *Fraport AG* (nachfolgend ‚Fraport‘). 2001 führten die beiden Anteilseigner der FFHG neues Kapital zu (ausführliche Beschreibung in Abschnitt 3).
- (16) Im November 2002 trafen die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen, Fraport und FFHG eine Vereinbarung über die weitere Entwicklung von HHN. Diese Vereinbarung sah eine zweite Stammkapitalerhöhung vor. Bei dieser Gelegenheit trat das Land Hessen als dritter Anteilseigner zur FFHG hinzu. Fraport besitzt nun 65 % der Anteile, die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz jeweils 17,5 %. An dieser Struktur hat sich seither nichts geändert.

Tabelle 1

#### Eigentumsstrukturen von FFHG seit November 2002



### 2.2.2. Zusammensetzung der Organe von FFHG

#### 2.2.2.1. Vorstand

- (17) Die Direktoren der FFHG sind zur FFHG abgesandte Angestellte von Fraport <sup>(6)</sup>.

<sup>(2)</sup> In dieser Entscheidung wird nachfolgend die Abkürzung ‚FFHG‘ sowohl an Stelle von ‚FHG‘ (vor Änderung des Firmennamens) als auch für ‚FFHG‘ (danach) verwendet.

<sup>(3)</sup> Flughafenleasingvertrag zwischen HUH und FFHG vom 19. Dezember 1997.

<sup>(4)</sup> In dieser Entscheidung wird nachfolgend die Bezeichnung ‚Fraport‘ sowohl an Stelle von ‚FAG‘ (vor Änderung des Firmennamens) als auch für ‚Fraport AG‘ (danach) verwendet.

<sup>(\*)</sup> Vertrauliche Information.

<sup>(5)</sup> [...] <sup>(\*)</sup>.

<sup>(6)</sup> Jahresabschlüsse von FFHG für 2001 bis 2004.

## 2.2.2.2. Aufsichtsrat

(18) Der Aufsichtsrat der FFHG setzt sich wie folgt zusammen:

Tabelle 2

**Zusammensetzung des Aufsichtsrats der FFHG**

	1999 <sup>(1)</sup>	2001 <sup>(2)</sup>	2003 <sup>(3)</sup>	2005 <sup>(4)</sup>
Von Fraport benannte Mitglieder	5	6	3	2
Vom Land Rheinland-Pfalz benannte Mitglieder	4	5	5	4
Vom Land Hessen benannte Mitglieder	1	1	1	2
Vom Landkreis Rhein-Hunsrück benannte Mitglieder	1	1	1	1
Von der Gemeinde Kirchberg benannte Mitglieder			1	1
Von den jeweiligen Landtagsfraktionen benannte Mitglieder		2	2	2
Vom Betriebsrat der FFHG benannte Mitglieder			1	1
Sonstige	1			

<sup>(1)</sup> Bericht von Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz von 1999.

<sup>(2)</sup> Bericht von Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz von 2001.

<sup>(3)</sup> Bericht von Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz von 2003.

<sup>(4)</sup> Bericht von Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz von 2005.

Quelle: Berichte über Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz.

## 2.2.3. Auswirkungen von HHN auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region

(19) Die Entwicklung von HHN zog viele Unternehmen in die Hunsrückregion, die sehr strukturschwach und stark von der Präsenz der US-Streitkräfte abhängig war. Nachfolgend ist die Anzahl der neu angesiedelten Unternehmen und der geschaffenen Arbeitsplätze aufgeführt:

Tabelle 3

**Unternehmen in HHN und geschaffene Arbeitsplätze**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Angesiedelte Unternehmen	30	55	65	89	96	98	109	107	101	104	108
Arbeitsplätze	350	600	968	1 290	1 560	1 611	1 819	2 262	2 193	2 407	2 604

Quelle: Informationen der Bundesregierung.

(20) Nach einer vom Land Rheinland-Pfalz in Auftrag gegebenen Studie vom März 2007 hingen 2005 in Deutschland schätzungsweise 8 673 Arbeitsplätze von HHN ab, davon 6 804 in Rheinland-Pfalz und 2 431 am Flughafen selbst. Den Prognosen zufolge sollen diese Zahlen bis 2012 für Deutschland insgesamt auf 16 152 Arbeitsplätze ansteigen, davon 10 984 in Rheinland-Pfalz und 6 461 am Flughafen selbst. Angesichts der schwachen Wirtschaftsstruktur der Gebiete im Umkreis des Flughafens ist dieser daher der wichtigste Arbeitgeber und mithin von entscheidender Bedeutung für die regionale Wirtschaft (?).

(?) S. Heuer/Klophaus, Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flughafens Frankfurt Hahn, Studie im Auftrag von FFHG.

## 2.2.4. Geschäftsmodell und Entwicklung von FFHG

- (21) HHN wird sowohl für Passagier- als auch für Frachtflüge genutzt. HHN verfügt über ein Passagierterminal mit einer Gesamtfläche von 13 500 m<sup>2</sup>, das die Abfertigung von jährlich 5,5 Mio. Fluggästen ermöglicht.
- (22) Die Start- und Landebahn wurde vor kurzem von 3 045 auf 3 800 m verlängert. Diese Verlängerung wurde zur Verbesserung der Dienste für den Frachtflugverkehr vorgenommen, da die dazu genutzten Großraumflugzeuge wie DC-10, Boeing 747 oder Antonov 124 Start- Landebahnen von mehr als 3 000 m Länge benötigen<sup>(8)</sup>.
- (23) Die nachstehende Tabelle enthält die wichtigsten Eckdaten von FFHG.

Tabelle 4

## Übersicht der Eckdaten von FFHG

Jahr	Fluggäste	Fracht (t)	Fracht (t) (einschl. Luftfrachtersatzverkehr)	Umsatz (EUR)	EBITDA (EUR)	Finanzergebnis (EUR)
1996	18 000	1 275	1 275	[...] (*) <sup>(1)</sup>	[...] (*)	[...] (*)
1997	20 814	5 501	5 501	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
1998	29 337	13 876	133 986	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
1999	140 706	43 765	168 437	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2000	380 281	74 958	191 001	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2001	450 774	23 987	134 021	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2002	1 457 527	22 408	138 131	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2003	2 431 783	36 824	158 753	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2004	2 760 379	66 145	191 114	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2005	3 079 528	107 305	228 920	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2006	3 705 088	123 165	266 174	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
2007 <sup>(2)</sup>	4 300 000	133 000	270 000	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

<sup>(1)</sup> [...] (\*).

<sup>(2)</sup> Prognose.

Quelle: Informationen der Bundesregierung.

## 2.2.4.1. Passagierverkehr

- (24) Was den Passagierverkehr angeht, wurde HHN speziell mit Blick auf das Geschäftsmodell der Billigfluggesellschaften entwickelt. Billigfluggesellschaften nutzen vorwiegend Flugzeuge der Muster Boeing 737 oder Airbus A320, die eine Starthöchstmasse (MTOW) von 50 bis 80 t haben.
- (25) Der bei Weitem größte Kunde von HHN ist Ryanair; 2005 entfielen 95 % des Fluggastaufkommens auf dieses Unternehmen. Nach dem Winterflugplan 2007 betreibt Ryanair Flüge zu 44 Zielen<sup>(9)</sup>.
- (26) 2003 nahmen Pegasus Airlines (ein Flug wöchentlich nach Antalya), Volare Airlines (zwei Abflüge täglich nach Venedig) und Air Polonia (Flüge nach Warschau) den Betrieb in HHN auf. Die beiden letztgenannten Gesellschaften gingen später bankrott. 2005 nahmen Wizzair und Iceland Express den Flugbetrieb nach Budapest, Kattowitz und Warschau beziehungsweise nach Reykjavik auf. Daneben betreiben die Charterfluggesellschaften LTU, Sun Express und Travel Service Airlines Flüge von HHN.

<sup>(8)</sup> Billigfluggesellschaften nutzen gewöhnlich Flugzeuge der Muster Airbus A320/Boeing 737. Diese benötigen Start- und Landebahnen von 2 000 bis 2 500 m Länge.

<sup>(9)</sup> Dublin, Kerry, London-Stansted, Glasgow-Prestwick, Edinburgh, Göteborg, Stockholm Skavsta, Oslo-Torp, Tampere, Kaunas, Riga, Danzig, Breslau/Wroclaw, Bratislava, Balaton, Budapest, Bologna-Forlì, Mailand-Bergamo, Pescara, Pisa, Rom-Ciampino, Alghero, Bari, Venedig-Treviso, Trapani, Verona, Montpellier, Jerez, Reus, Girona, Santander, Palma De Mallorca, Malaga, Santiago de Compostela, Sevilla, Granada, Teneriffa Sur, Fuerteventura, Valencia, Porto, Faro, Fes und Marrakesch.

- (27) 2005 nahm HHN unter den deutschen Passagierflughäfen mit einem Marktanteil von 1,9 % den elften Platz ein.

#### 2.2.4.2. Luftfrachtverkehr

- (28) Frachtflugkunden von HHN sind die russische Luftfahrtgesellschaft Aeroflot Cargo, das türkische Luftfrachtunternehmen MNG, die US Air Force, Egypt Air, Air Armenia sowie Qantas Freight. Air France Cargo betreibt in HHN ein Frachtabfertigungszentrum.
- (29) 2005 war HHN mit einem Marktanteil von 3,6 % nach Frankfurt Rhein-Main International, Köln/Bonn und München der viertgrößte Frachtflughafen Deutschlands.

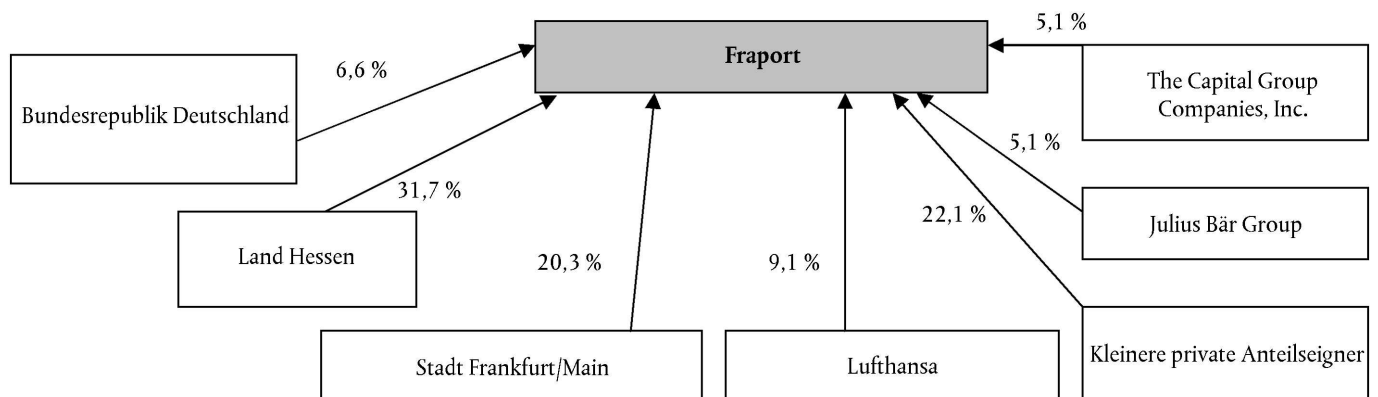
### 2.3. Fraport

#### 2.3.1. Anteilseignerstruktur

- (30) Fraport befindet sich mehrheitlich im Eigentum der öffentlichen Hand. Die Anteilseignerstruktur ist nachstehend verdeutlicht:

Tabelle 5

#### Anteilseignerstruktur von Fraport



#### 2.3.2. Relevante Satzungsbestimmungen

##### 2.3.2.1. Aufsichtsrat

- (31) Nach § 11 Absatz 4 der Fraport-Satzung bedarf der Vorstand abgesehen von den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen der Zustimmung des Aufsichtsrats für:
- Geschäfte und Maßnahmen, die die Unternehmensstruktur oder die Unternehmensstrategie wesentlich ändern oder die zu einer wesentlichen Änderung der Unternehmensentwicklung führen,
  - Geschäfte und Maßnahmen, die die betriebliche Altersversorgung oder sonstige Zusatzversicherungen der Arbeitnehmer wesentlich ändern,
  - Gründung, Erwerb oder Veräußerung von unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungsunternehmen, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Gesellschaft aus der beteiligungsbezogenen Maßnahme 5 000 000 EUR überschreitet.
- (32) Der Aufsichtsrat von Fraport besteht aus 20 Mitgliedern. Davon werden entsprechend den deutschen Mitbestimmungsregeln 10 Mitglieder durch die Aktionäre und 10 Mitglieder durch die Arbeitnehmer gewählt<sup>(10)</sup>. Nach § 9 Absatz 5 der Satzung werden Beschlüsse des Aufsichtsrats mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Bei Stimmengleichheit hat der Aufsichtsratsvorsitzende
- der Ministerpräsident oder der Finanzminister des Landes Hessen<sup>(11)</sup> — zwei Stimmen.

<sup>(10)</sup> S. § 6 der Satzung. Derzeit setzt sich der Aufsichtsrat wie folgt zusammen: Arbeitnehmervertreter: 10; Land Hessen 3, Bundesrepublik Deutschland 1, Stadt Frankfurt 2, Aktionäre 4.

<sup>(11)</sup> Während des hier betrachteten Zeitraums war der Ministerpräsident von Hessen bis 2003 Aufsichtsratsvorsitzender; seither nimmt der Finanzminister des Landes diese Funktion wahr.

### 2.3.2.2. Hauptversammlung

- (33) Beschlüsse der Hauptversammlung werden mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst.

## 2.4. Nationales Recht

### 2.4.1. *Einschlägiges Luftfahrtrecht*

#### 2.4.1.1. Flughafenentgelte

- (34) In Deutschland werden Flughafenentgelte vom Flughafenbetreiber festgelegt und durch ihre Veröffentlichung für die Luftverkehrsunternehmen verbindlich. Sie werden ferner der zuständigen Behörde des betreffenden Bundeslandes zur Genehmigung vorgelegt; die Erteilung oder Verweigerung der Genehmigung hat jedoch keine Auswirkungen auf die Beziehungen zwischen Luftverkehrsunternehmen und Flughafen.

#### 2.4.1.2. Flughafensicherheitsgebühr

- (35) Die Flughafensicherheitsgebühr deckt die Kosten der Fluggast- und Gepäckkontrolle. Die Zivilluftfahrtbehörde der Bundesländer erhebt die Gebühr von den Luftfahrtunternehmen für jeden abgefertigten Fluggast.
- (36) Die Zivilluftfahrtbehörde nimmt die Sicherheitsüberprüfungen in der Regel nicht selbst vor, sondern beauftragt Fachunternehmen mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe. In einigen Fällen beauftragt sie auch den Flughafenbetreiber, der daraufhin Unteraufträge an diese Unternehmen vergibt. In diesem Falle erstattet die Zivilluftfahrtbehörde dem Flughafenbetreiber die entsprechenden Kosten.

### 2.4.2. *Relevantes Gesellschaftsrecht für Aktiengesellschaften (AG)*

#### 2.4.2.1. Aufsichtsrat

- (37) Nach dem Aktiengesetz (AktG) besteht die Hauptaufgabe des Aufsichtsrats in der Kontrolle des Vorstands und der Überprüfung der Jahresberichte. Der Verwaltungsrat bestellt die Vorstandsmitglieder; die Bestellung kann nur aus wichtigen Gründen widerrufen werden <sup>(12)</sup>.

#### 2.4.2.2. Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag (GAVÜV)

- (38) Ein GAVÜV wird nur wirksam, wenn die Hauptversammlung mit einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst, zustimmt <sup>(13)</sup>. Wenn der andere Vertragsteil eine Aktiengesellschaft oder GmbH ist, wird der GAVÜV nur wirksam, wenn auch die Hauptversammlung dieser Gesellschaft zustimmt.
- (39) Bei Änderung eines GAVÜV gelten die Vorschriften für dessen Abschluss.

### 2.4.3. *Relevantes Gesellschaftsrecht für GmbH*

#### 2.4.3.1. Aufsichtsrat

- (40) Das GmbH-Gesetz (GmbHG) sieht vor, dass eine GmbH einen Aufsichtsrat haben kann, aber nicht notwendigerweise haben muss. Falls die Gesellschafter beschließen, einen Aufsichtsrat zu bestellen, so gelten die Vorschriften des AktG, soweit der Gesellschaftsvertrag der GmbH nichts anderes vorsieht <sup>(14)</sup>.

#### 2.4.3.2. Kapitalerhöhung

- (41) Eine Erhöhung des Stammkapitals einer GmbH bedarf der Zustimmung aller Gesellschafter <sup>(15)</sup>.

## 2.5. **„Privatinvestortest“ und rechtliche Prüfung im Auftrag der Kommission**

- (42) Die Firma *PricewaterhouseCoopers* (PwC), die auch Rechnungsprüfer von FFHG ist, hat die diversen Investitionen in HHN und die vertraglichen Vereinbarungen zwischen Ryanair und FFHG im Nachhinein mehrmals nach dem Privatinvestorkriterium überprüft.

<sup>(12)</sup> S. § 84 AktG.

<sup>(13)</sup> S. § 293 Abs. 1 AktG.

<sup>(14)</sup> S. § 52 GmbHG.

<sup>(15)</sup> S. §§ 52 und 55 ff. GmbHG.



- (43) PwC und die Anwaltskanzlei *Freshfields Bruckhaus Deringer* (nachfolgend ‚Freshfields‘) haben auch die 2006 veröffentlichten Flughafenentgelte einer Prüfung nach dem Privatinvestorkriterium sowie einer rechtlichen Analyse unterzogen.
- (44) Die deutschen Behörden haben der Kommission die entsprechenden Texte dieser Tests übermittelt. Diese werden in den folgenden Abschnitten für jede Maßnahme ausführlich beschrieben.

### 3. MASSNAHMEN, DIE MÖGLICHERWEISE STAATLICHE BEIHILFEN DARSTELLEN

#### 3.1. Mögliche staatliche Beihilfen seitens Fraport zugunsten der Wayss & Freitag AG im Rahmen des Erwerbs von HHN

##### 3.1.1. Erwerb von FFHG und Abschluss des Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags von 1998

###### 3.1.1.1. Verträge

- (45) Im Dezember 1997 erwarb Fraport 64,9 % der Anteile an der FFHG (siehe Nummer 12). Daneben trafen Rheinland-Pfalz, Fraport und HUH eine grundlegende Vereinbarung, wonach der Personen- und Frachtflugverkehrsbetrieb mit folgender Zielvorgabe für 2007 erfolgen sollte:
- [...] (\*) t Fracht,
  - [...] (\*) Fluggäste jährlich,
  - Investitionen seitens FFHG in Höhe von [...] (\*) EUR.
- (46) Ferner unterzeichneten FFHG und Fraport 1998 einen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag (GAVÜV), wonach Fraport Anspruch auf alle von FFHG erwirtschafteten Gewinne hatte, während den Minderheitsaktionären lediglich ein geringer Garantiezins blieb <sup>(16)</sup>. Im Gegenzug musste Fraport auch sämtliche Verluste von FFHG übernehmen.
- (47) Der GAVÜV von 1998 konnte erst zum 31. Dezember 2002 gekündigt werden. In Ermangelung einer ausdrücklichen Kündigung verlängerte sich die Vertragslaufzeit stillschweigend um ein weiteres Jahr, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2007. Bis zur Ersetzung des GAVÜV von 1998 durch den GAVÜV von 2001 (siehe nachstehende Erläuterung) übernahm Fraport Verluste in Höhe von mindestens [...] (\*) EUR <sup>(17)</sup>.
- (48) Der Abschluss der oben genannten Verträge wurde vom Fraport-Aufsichtsrat gebilligt, der GAVÜV von 1998 von der Fraport-Hauptversammlung.

###### 3.1.1.2. Privatinvestortest durch PwC

- (49) Die Firma PwC analysierte den Erwerb der Mehrheitsbeteiligung an FFHG durch Fraport in ihrer Prüfung nach dem Privatinvestorkriterium. PwC stellt fest, dass nach Darstellung der Grundlage, auf welcher der Fraport-Aufsichtsrat der Übernahme zugestimmt hat, diese sowohl unter strategischen als auch finanziellen Gesichtspunkten gerechtfertigt war.
- (50) Strategische Gründe:
- HHN war der einzige Flughafen im Umkreis von 100 km um Frankfurt Rhein-Main International, der das Potenzial für eine Entwicklung zu einem echten internationalen Flughafen hatte,
  - HHN war zu jener Zeit der einzige deutsche Flughafen mit einer rund um die Uhr gültigen Betriebserlaubnis,
  - die Start- und Landebahn war umfassend ausgerüstet und konnte bei jedem Wetter benutzt werden,
  - die Eigner des Flughafens Amsterdam erwogen ebenfalls den Erwerb von HHN, so dass Fraport durch die Übernahme einen unerwünschten Wettbewerber ‚auf Distanz‘ halten konnte.

<sup>(16)</sup> Die genaue Höhe des Garantiezinses wurde von den deutschen Behörden nicht angegeben.

<sup>(17)</sup> Die von Fraport tatsächlich übernommenen Verluste liegen mit größter Wahrscheinlichkeit noch deutlich höher, da die jährlichen Finanzergebnisse von FFHG in den Jahren 1998 und 1999 der Kommission nicht mitgeteilt wurden.

- (51) Daneben legte die Geschäftsleitung dem Aufsichtsrat einen Geschäftsplan vor, wonach in den ersten [...] (\*) Jahren Betriebsverluste von FFHG in der Größenordnung von [...] (\*) EUR jährlich zu erwarten waren; innerhalb von [...] (\*) Jahren sollten jedoch die Gewinne in den Folgejahren zur vollständigen Kompensation der Anfangsverluste ausreichen. Fraport schätzte den Wert von FFHG auf der Grundlage einer Cashflow-Analyse auf [...] (\*) EUR.
- (52) Außerdem lagen dem Aufsichtsrat zwei Finanzberichte von unabhängigen Wirtschaftsprüfern vor. Nach Schätzungen von C+L Deutsche Revision AG waren in den Jahren 1998 bis 2004 kumulierte Verluste des Flughafens in Höhe von [...] (\*) EUR zu erwarten; angesichts der ab 2005 zu realisierenden Erträge läge der Wert von FFHG bei [...] (\*) EUR (bei Kapitalkosten von 12 %) beziehungsweise bei [...] (\*) EUR (bei Kapitalkosten von [...] (\*) %). Die vom Land Rheinland-Pfalz mit der Berechnung des Wertes von FFHG beauftragte Firma Arthur Andersen taxierte diesen auf [...] (\*) EUR.
- (53) Angesichts dessen gelangte PwC zu dem Schluss, dass Fraport wie ein privatwirtschaftlicher Investor handle.

### 3.1.2. Erwerb von HUH und Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag 2001

#### 3.1.2.1. Verträge

- (54) Im August 1999 erwarb Fraport 73,37 % der Anteile an HUH sowie 74,90 % der Anteile der zugehörigen  *Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH* zum Preis von [...] (\*) EUR von *Wayss & Freytag AG* und *Hortana GmbH*.
- (55) Als HUH 1995 HHN für [...] (\*) Mio. EUR von der Bundesrepublik Deutschland übernahm, verpflichtete sich das Unternehmen, Investitionen in Höhe von [...] (\*) EUR vorzunehmen und 1 000 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Für den Fall der Nichteinhaltung dieser Bedingung war eine Vertragsstrafe in Höhe von [...] (\*) EUR vorgesehen. Daneben verpflichtete HUH sich zu einer zusätzlichen Zahlung in den Jahren 2005-2007 nach Maßgabe der Anzahl der Flugbewegungen. Die Höhe dieser Zahlungen belief sich auf [...] (\*) EUR.
- (56) Diese Verpflichtungen waren bei der Übernahme von HUH durch Fraport bereits weitgehend erfüllt: am 30. Juni 1999 hatte HUH Investitionen im Wert von [...] (\*) EUR <sup>(18)</sup> getätigt und 840 Arbeitsplätze <sup>(19)</sup> geschaffen.
- (57) Daneben trafen Rheinland-Pfalz und Fraport am 31. August 1999 eine weitere Vereinbarung, worin Rheinland-Pfalz sich zur zügigen Gewährung der nach den einschlägigen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen verpflichtete. [...] (\*) Rheinland-Pfalz verpflichtete sich, bei Erfüllung der vorgesehenen Bedingungen und Verfügbarkeit der entsprechenden Haushaltsmittel sämtliche Infrastrukturmaßnahmen mit bis zu 50 % der Kosten zu bezuschussen.
- (58) Im gleichen Vertrag übernahm Fraport die Verpflichtung, einen neuen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag zu schließen, der am 1. Januar 2001 in Kraft treten sollte (GAVÜV von 2001) <sup>(20)</sup>. Der Vertrag sah für Fraport das Recht zur Kündigung zum Ende des Kalenderjahres mit sechsmonatiger Kündigungsfrist vor, allerdings erst ab 31. Dezember 2005. Andernfalls verlängerte sich die Vertragslaufzeit am Jahresende jeweils stillschweigend um ein weiteres Jahr, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2010.
- (59) Bis zur Ersetzung des GAVÜV von 2001 durch den GAVÜV von 2004 (siehe Nummer 91) hatte Fraport Verluste in Höhe von [...] (\*) Mio. EUR übernommen.
- (60) Der Abschluss der oben genannten Verträge wurde vom Fraport-Aufsichtsrat gebilligt, der GAVÜV von 2001 von der Fraport-Hauptversammlung <sup>(21)</sup>.

#### 3.1.2.2. Privatinvestortest durch PwC

- (61) PwC hat geprüft, ob ein hypothetischer privater Investor sich in der gleichen Situation ebenso verhalten hätte wie Fraport <sup>(22)</sup>. PwC unterscheidet bei der Analyse zwischen dem für die HUH-Anteile gezahlten Preis und dem GAVÜV von 2001.

<sup>(18)</sup> Ende 2001 war die Auflage in Bezug auf die Investitionshöhe vollständig erfüllt.

<sup>(19)</sup> Ende 2001 war die Auflage in Bezug auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze vollständig erfüllt.

<sup>(20)</sup> Notarielle Urkunde von Notar Jürgen Scherzer (Urk. Rolle Nr. 268/2000) vom 24. November 2000.

<sup>(21)</sup> Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2000.

<sup>(22)</sup> Siehe Punkt 143 bis 158 des Privatinvestortests.

## 3.1.2.2.1. Kaufpreis der HUH-Anteile

- (62) PwC stellt fest, dass das Geschäftsergebnis der Flughafenbetreibergesellschaft FFHG in den Jahren 1998 und 1999 die Prognosen des Geschäftsplans von 1997 (siehe Nummer 51) insbesondere in Bezug auf die Fluggastzahlen und das Frachtvolumen übertroffen hat.
- (63) Die Entwicklung der Infrastrukturgesellschaft (HUH) verlief hingegen negativ. Nach dem von C & L Deutsche Revision AG <sup>(23)</sup> erstellten Sachverständigengutachten zur Ermittlung des kapitalisierten Werts von HUH beliefen sich deren akkumulierte Verluste auf [...] (\*) EUR (1996), [...] (\*) EUR (1997) und [...] (\*) EUR (1998). Daneben stellte der Sachverständige fest, dass HUH bei Beibehaltung des derzeitigen Geschäftskonzepts bis Ende 2003 Verluste in Höhe von [...] (\*) EUR bei einem Eigenkapital von [...] (\*) EUR angehäuft haben würde. Zu diesem Zeitpunkt drohte Insolvenz, und eine Verbesserung der Ertragslage von HUH wurde nur für den Fall der Bereitstellung von Mitteln in erheblicher Höhe für Infrastruktur- und sonstige Baumaßnahmen als möglich achtet.
- (64) Ursache dieser negativen Ergebnisse waren die auf wenige Nutzer verteilten hohen Entwicklungskosten für HHN sowie erfolglose Konzepte in anderen Geschäftsfeldern (Handel, Dienstleistungen und Freizeit, z. B. Golf). Die genannten Probleme wurden durch den Umstand verschärft, dass die privaten Anteilseigner von HUH kein Interesse an einer Umkehr der negativen Entwicklung hatten, da beide bereits den Verkauf ihrer HUH-Anteile beabsichtigten.
- (65) Ferner führte die Nutzung der Flughafeninfrastruktur auf der Grundlage des oben genannten langfristigen Leasingvertrages (siehe Nummer 11) zu einer Aufteilung von HHN in eine immobilienorientierte Holding und einen Flughafen mit sehr begrenzten Erweiterungsmöglichkeiten jenseits der verpachteten Fläche. Darüber hinaus wurde in mehreren Fällen die notwendige Investitionsgenehmigung verweigert, unter anderem wegen der oben erwähnten Absicht der privaten Anteilseigner zur Veräußerung ihrer Anteile an HUH.
- (66) Zur Vermeidung etwaiger nachteiliger Auswirkungen auf den Flugbetrieb, zur Wahrung und Stärkung der erzielten Marktstellung und zur Erzielung von Synergieeffekten beschloss Fraport, auch eine Beteiligung am Infrastruktureigner zu erwerben.
- (67) [...] (\*).
- (68) Entwicklungsprognose für HHN nach diesem neuen Geschäftsplan von 1999:

Jahr	Fluggäste	Fracht (t)
1999	[...] (*)	[...] (*)
2000	[...] (*)	[...] (*)
2001	[...] (*)	[...] (*)
2002	[...] (*)	[...] (*)
2003	[...] (*)	[...] (*)

- (69) PwC zufolge erwartete Fraport eine Kapitalrendite von [...] (\*) %, und zwar aufgrund von zwei Erwägungen:
- der Erwerb von HUH ermöglichte die Fusion des Infrastruktureigentümers HUH und der Betreibergesellschaft FFHG. Dieser Fusion wurde strategische Bedeutung für die Weiterentwicklung des Flughafens beigemessen,
  - [...] (\*).
- (70) Auf der Grundlage dieser Prüfung gelangte PwC zu dem Schluss, dass ein privater Investor in Bezug auf den Erwerb der Anteile an HUH ebenso gehandelt hätte wie Fraport.

<sup>(23)</sup> Dieses Gutachten wurde der Kommission nicht übermittelt. Es wird in dem von PwC vorgenommenen Privatinvestortest angeführt.

### 3.1.2.2. GAVÜV von 2001

- (71) Die Analyse des GAVÜV von 2001 durch PwC besteht aus einem Absatz, worin festgestellt wird, dass Fraport diesen Vertrag abgeschlossen habe, weil das Land Rheinland-Pfalz sich im Gegenzug verpflichtete, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel Investitionen in die Flughafeninfrastruktur zu bezuschussen. Aus dem Privatinvestortest geht nicht eindeutig hervor, welche Infrastrukturinvestitionen vorgesehen waren.

## 3.2. Mögliche staatliche Beihilfen seitens Fraport zugunsten von HHN in Form von Kapitalerhöhungen und des GAVÜV von 2004

### 3.2.1. Erste Kapitalerhöhung 2001/2002

#### 3.2.1.1. Kapitalerhöhung

- (72) 2001 erhöhten die Anteilseigner der FFHG das genehmigte Kapital von [...] (\*) EUR auf [...] (\*) EUR. Der Beitrag von Fraport betrug [...] (\*) EUR, der des Landes Rheinland-Pfalz [...] (\*) EUR. Die Kapitalerhöhung wurde von den Anteilseignern vom 9. Januar 2000 beschlossen <sup>(24)</sup>.

#### 3.2.1.2. Privatinvestortest durch PwC

- (73) PwC hat lediglich den Beschluss von Fraport zur Vornahme der Kapitalerhöhung im Hinblick auf das Privatinvestorkriterium geprüft. Die Entscheidung des Landes Rheinland-Pfalz zur Beteiligung an der Kapitalerhöhung wurde nicht geprüft.

- (74) [...] (\*).

- (75) [...] (\*) <sup>(25)</sup>. Ferner hat Malaysian Airlines Cargo, ein wichtiger Luftfrachtkunde, kurz zuvor die Verlegung seines europäischen Drehkreuzes nach Amsterdam beschlossen, und das türkische Luftfrachtunternehmen MNG hatte seine Geschäftstätigkeit reduziert. [...] (\*).

- (76) Fraport beauftragte die externe Beraterfirma Boston Consulting Group (BCG) mit der Bewertung der Fraport-Geschäftsstrategie in Bezug auf HHN. BCG gelangte gemäß dem von PwC vorgenommenen Privatinvestortest zu dem Schluss, dass langfristige Rentabilität für HHN nur durch einen weiteren Ausbau der Flughafeninfrastruktur (d. h. durch maximale Erweiterung von Start-/Landebahn und Vorfeld) sowie durch Anziehen neuer Kunden erreichbar sei. PwC führt auch weitere Studien an, wonach dieser Ausbau zwar finanziell riskant, aber die einzige Möglichkeit zur Erzielung nachhaltiger Rentabilität in HHN sei. Keine dieser Studien wurde der Kommission übermittelt.

- (77) Fraport beauftragte am 28. Mai 2001 auch die *Strategische Abteilung Akquisitionen und Beteiligungen* (nachfolgend Fraport SAAuB) mit der Ausarbeitung einer Strategie für FFHG. Fraport SAAuB arbeitete auf der Grundlage von Marktanalysedaten, die von externen Beratern (Intraplan und SH & E) bereitgestellt wurden <sup>(26)</sup>. Unter Vergleich des *Status quo* mit einem begrenzten Investitionsprogramm ohne Erweiterung der Start-/Landebahn wurden zwei unterschiedliche Szenarien bewertet, das *Gestaltungsszenario* und das *Basisszenario*, die beide von einem Ausbau der Start-/Landebahn auf 3,4 km Länge ausgingen.

— Das Gestaltungsszenario sah einen Kapazitätsausbau auf [...] (\*) Fluggäste jährlich bis [...] (\*) und ein Investitionsvolumen von [...] (\*) EUR über diesen Zeitraum vor.

— Das Basisszenario sah einen Kapazitätsausbau auf [...] (\*) Fluggäste jährlich bis [...] (\*) und ein Investitionsvolumen von [...] (\*) Mio. EUR über diesen Zeitraum vor.

<sup>(24)</sup> Lagebericht 2002 von FFHG, Seite 5.

<sup>(25)</sup> Der Beteiligungsausschluss von Fraport ist ein vom Aufsichtsrat eingesetzter Ausschuss, der die wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligungen von Fraport verfolgt.

<sup>(26)</sup> Weder die Analyse von Fraport SAAuB noch die Marktgutachten von Intraplan und SH & E wurden von den deutschen Behörden übermittelt.

- (78) Fraport SAAuB gelangte ebenso wie BCG zu dem Fazit, dass eine langfristig positive Entwicklung von HHN nur mit einer erheblichen Verbesserung der Infrastruktur als Voraussetzung für eine weitere Steigerung des Verkehrsvolumens möglich sein würde. Fraport SAAuB wies auch darauf hin, dass ein derart erheblicher Ausbau von HHN finanziell riskant sei und dass selbst im günstigsten Fall, dem Gestaltungsszenario, mit einem Erreichen der Rentabilitätsschwelle frühestens 2013 zu rechnen sein würde.
- (79) Gestützt auf die Studie von BCG und ihre eigene Analyse erarbeitete Fraport SAAuB ein Entwicklungsprogramm für HHN, das bis 2007 Investitionen in Höhe von [...] (\*) EUR vorsah. Diese Investitionen bestanden in einem ‚[...] programm‘ mit einem Volumen von [...] (\*) EUR, das den Ausbau der Start-/Landebahn auf 3,4 km und die Kosten des Planfeststellungsverfahrens für eine Erweiterung der Start-/Landebahn auf 3,8 km sowie zusätzliche Kosten für den bereits begonnenen Bau des neuen Terminals umfasste.
- (80) 2001 betrug die Eigenkapitalquote von FFHG lediglich [...] (\*) %. Daneben sollte der GAVÜV von 2001 Ende 2005 auslaufen. Unter diesen Bedingungen konnte FFHG das ‚[...] programm‘ nicht durch weitere Schulden finanzieren, sondern benötigte neues Kapital.
- (81) Die Firma PwC stützte ihre Bewertung auf die von BCG und Fraport SAAuB durchgeführten Studien, die ihr vorlagen. Die Bewertung von PwC war lediglich qualitativ. PwC zufolge zeigten die Studien, dass eine erhebliche Steigerung des Verkehrsvolumens die einzige Möglichkeit für Fraport war, langfristig eine positive Kapitalrendite zu erzielen. Eine starke Steigerung des Verkehrsvolumens setzte jedoch erhebliche Infrastrukturinvestitionen voraus. Vor diesem Hintergrund kam PwC zu dem Schluss, dass die Entscheidung von Fraport zur Beteiligung an der Kapitalerhöhung von FFHG wirtschaftlich und finanziell gerechtfertigt sei.
- (82) PwC stufte auch die Ankündigung des Landes Rheinland-Pfalz, es werde [...] (\*) EUR in allgemeine öffentliche Infrastrukturen im Gebiet von HHN investieren, als wichtigen Faktor ein, dem ein privatwirtschaftlicher Investor Rechnung getragen hätte.
- (83) PwC hat weder die erwartete Kapitalrendite beziffert noch eine anderweitige quantitative Analyse der Entscheidung von Fraport angeführt. PwC weist darauf hin, dass BCG, Fraport SAAuB sowie weitere Studien vor den erheblichen finanziellen Risiken der Investitionsentscheidung warnten, ohne jedoch diese Risiken näher zu beschreiben. Außerdem hat PwC auch nicht die Kosten beziffert, die Fraport entstanden wären, wenn die Gesellschaft sich aus FFHG zurückgezogen hätte.

### 3.2.2. Zweite Kapitalerhöhung 2004 und GAVÜV von 2004

- (84) Im [...] (\*) vereinbarten Fraport und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen eine weitere Kapitalerhöhung um [...] (\*) EUR für HHN zur Fortsetzung des Investitionsprogramms von 2001 (siehe Nummer 74 ff.). Das neue Kapital war zur Finanzierung des Ausbaus der Start-/Landebahn auf 3,8 km Länge bestimmt.
- (85) Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen stimmten dieser Kapitalerhöhung unter der Bedingung zu, dass ein neuer GAVÜV zwischen FFHG und Fraport für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2014 geschlossen wird.
- (86) Daneben vereinbarten die Anteilseigner, dass jede weitere Neuverschuldung von FFHG durch Fraport und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen anteilig nach Maßgabe der jeweiligen Kapitalbeteiligung abzusichern sei. Nachfolgend werden die Einzelheiten der Kapitalerhöhung, des neuen GAVÜV von 2004, der Vereinbarung über künftige Sicherheitsleistungen und des Privatinvestortests aufgeführt.
- (87) Entsprechend dem deutschen Gesellschaftsrecht wurde die Kapitalerhöhung und der GAVÜV von 2004 von den Hauptversammlungen von Fraport und FFHG genehmigt.

#### 3.2.2.1. Kapitalerhöhung

- (88) Zwischen 2004 und 2009 sollte tranchenweise neues Kapital in Höhe von [...] (\*) EUR bereitgestellt werden.
- (89) Der Anteil von Fraport an der Erhöhung des Stammkapitals belief sich auf [...] (\*) EUR, der Anteil von Rheinland-Pfalz auf [...] (\*) EUR und der Anteil des Landes Hessen, das sich als dritter Gesellschafter an FFHG beteiligte, auf [...] (\*) EUR. Zusätzlich verpflichteten die beiden Bundesländer sich zur Bereitstellung von weiteren [...] (\*) EUR als Kapitalrücklage, und zwar zwischen 2007 und 2009 (Hessen) beziehungsweise zwischen 2005 von 2009 (Rheinland-Pfalz).

(90) Die entsprechenden Zahlungen werden/wurden nach folgendem Plan fällig (Angaben in Tsd. EUR):

#### Fraport

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Insgesamt
Vor der Kapitalerhöhung 2004 tatsächlich eingezahltes Stammkapital <sup>(1)</sup>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Leistungen auf übernommene Stammeinlage	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Kapitalrücklagen	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
<i>Kapital insgesamt</i>							[...] (*)

#### Hessen

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Insgesamt
Vor der Kapitalerhöhung 2004 tatsächlich eingezahltes Stammkapital	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Leistungen auf übernommene Stammeinlage	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Kapitalrücklagen	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
<i>Kapital insgesamt</i>							[...] (*)

#### Rheinland-Pfalz

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Insgesamt
Vor der Kapitalerhöhung 2004 tatsächlich eingezahltes Stammkapital	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Leistungen auf übernommene Stammeinlage	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Kapitalrücklagen	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
<i>Kapital insgesamt</i>							[...] (*)

<sup>(1)</sup> [...] (\*).

#### 3.2.2.2. Verlängerung des GAVÜV

- (91) Mit Vertrag vom 5. April 2004 (GAVÜV von 2004) wurde die Gültigkeit des GAVÜV von 2001 bis 2014 verlängert. Danach wird sich die Vertragslaufzeit am Jahresende jeweils stillschweigend um ein weiteres Jahr, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2024 verlängern. Fraport kann den Vertrag ab 2014 mit sechsmonatiger Kündigungsfrist zum Ende des Kalenderjahres kündigen.
- (92) Ferner kann Fraport bei einer für das Unternehmen [...] (\*) oder falls FFHG im Geschäftsjahr [...] noch immer Verluste schreibt, den GAVÜV von 2004 mit [...] (\*) monatiger Kündigungsfrist jeweils zum Ende des Kalenderjahres kündigen, allerdings nicht vor dem [...] (\*).
- (93) Nach den Bedingungen dieses Vertrages, der noch heute gültig ist, hat Fraport Verluste der FFHG in Höhe von [...] (\*) EUR für die Jahre 2004 und 2005 übernommen. Für die Geschäftsjahre 2006 und 2007 wurden der Kommission keine Zahlen übermittelt. Einer Pressemitteilung zufolge scheint das Betriebsergebnis (EBITDA) erstmals 2006 positiv gewesen zu sein (+ 446 502 EUR) <sup>(27)</sup>.

#### 3.2.2.3. Vereinbarung über künftige Sicherheitsleistungen

- (94) Im Rahmen der Kapitalerhöhung haben die Anteilseigner auch vereinbart, dass künftige Schulden grundsätzlich von den drei Gesellschaftern nach Maßgabe ihrer Beteiligung zu sichern sind.
- (95) Die deutschen Behörden haben der Kommission mitgeteilt, dass bislang keine Darlehen auf diese Weise gesichert worden seien. [...] (\*).

<sup>(27)</sup> [http://www.hahn-airport.de/default.aspx?menu=press\\_archive&cc=en&dataid=509550](http://www.hahn-airport.de/default.aspx?menu=press_archive&cc=en&dataid=509550)

#### 3.2.2.4. Privatinvestortest durch PwC

- (96) PwC hat lediglich die Entscheidung von Fraport zur Beteiligung an der Kapitalerhöhung, die Verlängerung des GAVÜV und die neuen Regeln zur Sicherheitsleistung im Hinblick auf das Privatinvestorkriterium geprüft. Es wurde nicht geprüft, ob die Länder Rheinland-Pfalz und/oder Hessen wie privatwirtschaftliche Investoren gehandelt haben.
- (97) Die Investitionsentscheidung von 2004 beruhte auf einer internen betrieblichen Kalkulation vom 20. August 2003, die von einem positiven EBITDA 2006 und einem positiven Jahresfinanzergebnis 2008 ausging, die Kapitalerhöhung aber nicht berücksichtigte. Im November 2003 wurden in einer weiteren internen Vergleichsberechnung die besten Ergebnisse für das Szenario einschließlich des Ausbaus der Start-/Landebahn auf 3,8 km Länge und der Verlängerung des GAVÜV bis 2014 ermittelt. Keine dieser Berechnungen wurde der Kommission übermittelt.
- (98) PwC wies darauf hin, dass das Land Hessen als bedeutender Anteilseigner an Fraport ein erhebliches wirtschaftliches Interesse an einer positiven Entwicklung von HHN beziehungsweise am Passagierverkehr in der Rhein-Main-Region habe. Die u. a. wegen des Nachtflugverbots begrenzten Wachstumsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/Main machten eine Weiterentwicklung von HHN notwendig, um die aufgrund der rund um die Uhr geltenden Betriebslaubnis für HHN dort bestehenden Wachstumschancen im Zusammenspiel mit der beabsichtigten Schaffung des Flughafensystems Frankfurt/Main-HHN umfassend zu nutzen.
- (99) Die von PwC vorgenommene Bewertung der Kapitalerhöhung von [...] (\*) nach dem Privatinvestorkriterium ist rein qualitativer Art und enthält keine Angabe einer Kapitalrendite. Nach Ansicht von PwC hätte ein privatwirtschaftlicher Investor aus folgenden Gründen wie Fraport gehandelt:
- die Kapitalbeteiligung des Landes Hessen an FFHG sei ein Hinweis auf die Bereitschaft des Bundeslandes gewesen, sich auch an künftigen Infrastrukturinvestitionen zu beteiligen,
  - der GAVÜV bis 2014 begrenze die Risiken für Fraport: wenn der Jahresabschluss von FFHG [...] (\*) ein Defizit aufweist, könne Fraport den GAVÜV zum [...] (\*) kündigen,
  - gleichzeitig erlaube der neue GAVÜV Fraport im Falle einer positiven Entwicklung von FFHG die Übernahme [...] (\*) der Gesellschaft bis [...] (\*),
  - die Vereinbarung über die Absicherung neuer Schulden gewährleiste eine gerechte Aufteilung der Kosten für die Sicherheitsleistung zwischen den Gesellschaftern von FFHG,
  - die internen Berechnungen von Fraport wiesen darauf hin, dass das Betriebsergebnis von FFHG sich seit 2001 verbessert hatte, so dass ab 2006 ein positives EBITDA und ab 2008 positive Jahresergebnisse erwartet werden könnten, selbst ohne die Kapitalerhöhung,
  - die Kapitalerhöhung des Jahres 2004 sei für Fraport vorteilhaft gewesen, weil die Kapitalstruktur von FFHG dadurch erheblich verbessert worden sei, während Fraport nur einen vergleichsweise geringen Anteil der Kosten habe tragen müssen <sup>(28)</sup>.
- (100) PwC äußerte den Vorbehalt, dass die internen Berechnungen von Fraport vom November 2003, wonach ein Szenario mit einer Erweiterung der Start-/Landebahn und einer Verlängerung des GAVÜV bis 2014 für Fraport finanziell am günstigsten wäre, nicht vollständig überprüft worden waren.

#### 3.2.3. Allgemeine quantitative Erwägungen von PwC

- (101) Zusätzlich zur detaillierten qualitativen Bewertung der beiden Kapitalerhöhungen legte PwC auch eine allgemeine quantitative Bewertung der Beteiligung von Fraport an den beiden Kapitalerhöhungen und der Verlängerung des GAVÜV vor.
- (102) PwC betrachtete die Investitionsentscheidungen von Fraport in Bezug auf FFHG als langfristiges Engagement, das trotz der in den ersten Jahren erwarteten erheblichen Verluste zu jedem Zeitpunkt der wirtschaftlichen Vernunft entsprochen habe. PwC wies darauf hin, dass die akkumulierten Verluste von FFHG durch die Gewinne von Fraport auf anderen Geschäftsfeldern kompensiert werden könnten, da FFHG und Fraport nach dem deutschen Körperschafts- und Gewerbesteuerrecht einen Konzern bildeten.

<sup>(28)</sup> PwC geht auf diesen Punkt nicht ausführlicher ein; dieser Umstand geht offenbar darauf zurück, dass die von Fraport gemäß dem GAVÜV übernommenen Verluste in die Berechnung der von den Gesellschaftern jeweils zu leistenden Beiträge zur Kapitalerhöhung einbezogen wurden.

- (103) Daneben stellte PwC fest, dass lange Planungshorizonte bei Infrastrukturinvestitionen eine übliche Geschäftspraxis seien. Kalkulationszeiträume von über 30 Jahren und die Amortisierung von Investitionen über 20 Jahre seien häufig zu beobachten. PwC führte folgende Beispiele an:
- BAA Plc sei Inhaberin einer Konzession mit 75jähriger Gültigkeitsdauer für den Flughafen Budapest; der Geschäftsplan laufe bis 2080,
  - Macquarie habe Konzessionen für die Flughäfen Da Vinci und Ciampino in Rom mit einer Gültigkeitsdauer von 30 Jahren,
  - Hochtief verhandle derzeit mit der griechischen Regierung über eine Verlängerung der dreißigjährigen Konzession für den Flughafen Spata in Athen,
  - Ferrovial habe eine Konzession für den Flughafen Belfast City mit einer Gültigkeitsdauer von 110 Jahren.
- (104) Abschließend stellte PwC fest, dass die [...] von Fraport getroffene Entscheidung für [...] Investitionen in neue Infrastrukturen in HHN zwar mit [...] Risiken behaftet gewesen sei, Fraport allerdings keine andere Möglichkeit gehabt habe, als diese Risiken einzugehen, da ein Verkauf der Anteile an FFHG [...] ermöglicht haben würde.

### 3.3. Mögliche staatliche Beihilfen seitens FFHG zugunsten von Ryanair und sämtlichen anderen im Passagierverkehr tätigen Luftfahrtunternehmen

- (105) FFHG hat 1999, 2002 und 2005 drei Vereinbarungen mit Ryanair getroffen. Daneben hat FFHG 2001 und 2006 neue Entgeltordnungen eingeführt. Alle diese Maßnahmen können staatliche Beihilfen zugunsten von Ryanair darstellen; die Entgeltordnung gilt auch für alle anderen im Passagierverkehr tätigen Luftfahrtunternehmen.

#### 3.3.1. Vertrag zwischen FFHG und Ryanair vom 31. Mai 1999

- (106) Dieser Vertrag trat rückwirkend ab 1. April 1999 für die Dauer von fünf Jahren in Kraft. Ryanair nahm den Flugbetrieb von HHN nach London Stansted am 22. April 1999 auf, als bereits über alle wesentlichen Vertragsbedingungen eine Einigung erzielt worden war.
- (107) Die Geschäftsleitung von FFHG hat dem Aufsichtsrat auf seiner Sitzung vom 5. Mai 1999 eine Deckungsbeitragsrechnung für den Vertrag von 1999 vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat nicht über den Vertrag oder die Deckungsbeitragsrechnung abgestimmt, weil der Vertragsabschluss nach seiner Ansicht Teil des in die alleinige Zuständigkeit der Geschäftsleitung fallenden Tagesgeschäfts war.

#### 3.3.1.1. Flughafenentgelte

- (108) Ryanair hatte nach Anhang 1 des Vertrages folgende Entgelte zu bezahlen:

Art des Entgelts/der Gebühr	EUR
Gesamtabfertigungsentgelt (je Flug; umfasst Landeentgelt, Vorfelddienste und Fluggastabfertigung)	[...] (*) <sup>(1)</sup>
Passagierentgelt (je ankommenden Fluggast)	[...] (*)
Flughafensicherheitsgebühr (je abfliegenden Fluggast)	[...] (*)
Enteisungsmittel einschl. Heißwasser (je Liter)	[...] (*)

<sup>(1)</sup> [...] (\*).

- (109) Nach Anhang 3 des Vertrages erhielt FFHG zusätzlich eine Provision in Höhe von [...] (\*) % für jeden am FFHG-Schalter verkauften oder ausgegebenen und bar oder mit Kreditkarte bezahlten Flugschein, eine Provision in Höhe von [...] (\*) % der von FFHG eingenommenen Übergepäckentgelte, [...] (\*) EUR für jeden von Ryanair verarbeiteten vorausbezahlten Flugschein sowie eine Provision in Höhe von [...] (\*) % für jeden über FFHG gebuchten Mietwagen.



## 3.3.1.2. Marketingförderung

- (110) Ryanair hatte in den ersten drei Betriebsjahren Anspruch auf Zahlungen zur Marketingförderung in Höhe von jährlich maximal [...] (\*) EUR, die von FFHG in vierteljährlichen Tranchen geleistet wurden. Die zur Marketingförderung bereitgestellten Mittel waren ausschließlich für das Marketing in Bezug auf Strecken mit Abflughafen HHN zu verwenden; Ryanair musste mit Rechnungen und Belegen detailliert Rechenschaft über die Verwendung der Mittel ablegen.

## 3.3.1.3. Privatinvestortest durch PwC

- (111) PwC prüfte die dem Aufsichtsrat von FFHG vor Abschluss des Vertrages vorgelegten Deckungsbeitragsrechnungen (siehe Nummer 107).
- (112) In der Deckungsbeitragsrechnung kalkulierte FFHG mit [...] (\*) abgehenden Ryanair-Flügen zwischen April und Dezember 1999 mit durchschnittlich je [...] (\*) Fluggästen, was einer durchschnittlichen Flugzeugauslastung von [...] (\*) entspricht und für Ryanair ein Fluggastaufkommen von [...] (\*) ergibt.

	EUR
Zusätzliche Einnahmen aus dem Vertrag von 1999 <sup>(1)</sup>	[...] (*)
Luftverkehr	[...] (*)
Treibstoffverkauf	[...] (*)
Flugscheinausgabe (Call-Center) <sup>(2)</sup>	[...] (*)
Geschäfte/Duty-Free-Shops <sup>(3)</sup>	[...] (*)
Zusätzliche Kosten aus dem Vertrag von 1999	[...] (*)
Fluggastabfertigung <sup>(4)</sup>	[...] (*)
Sicherheitskontrolle <sup>(5)</sup>	[...] (*)
Treibstoffkauf	[...] (*)
Zusätzliches Personal (+ 8) <sup>(6)</sup>	[...] (*)
Marketingförderung	[...] (*)
Call-Center <sup>(7)</sup>	[...] (*)
Abschreibungen für von Ryanair induzierte Investitionen (+ [...] (*) EUR für Abfertigungsanlagen, Abschreibungszeitraum [...] Jahre)	[...] (*)
Finanzierungskosten der o. g. Investitionen (Zinssatz: [...] %) <sup>(8)</sup>	[...] (*)
Deckungsbeitrag 1999	[...] (*)

<sup>(1)</sup> Zeitraum April-Dezember 1999.

<sup>(2)</sup> [...] (\*).

<sup>(3)</sup> [...] (\*).

<sup>(4)</sup> [...] (\*).

<sup>(5)</sup> [...] (\*).

<sup>(6)</sup> [...] (\*).

<sup>(7)</sup> [...] (\*).

<sup>(8)</sup> [...] (\*).

- (113) PwC überprüfte die Plausibilität der Deckungsbeitragsrechnung der Geschäftsleitung von FFHG und kam zu dem Schluss, dass die Berechnung von vernünftigen Annahmen ausging.

- (114) Nach Auffassung von PwC waren die Abschreibungen für von Ryanair induzierte Investitionen der [...] (\*) Posten. FFHG zufolge durften nur Investitionen zur Anschaffung neuer Anlagen zur Vorfeldwartung von Flugzeugen sowie Investitionen in neue Abfertigungseinrichtungen einbezogen werden. Abschreibungen für Investitionen in Höhe von [...] (\*) EUR in ein neues Passagierterminal wurden von FFHG nicht einbezogen. PwC hält diese Nichteinbeziehung aus folgenden Gründen für gerechtfertigt:
- vor dem Bau des neuen Terminals sei die Fluggastabfertigung in einer ehemaligen Offiziersmesse erfolgt. Dies sei nicht dauerhaft tragbar gewesen. FFHG hätte unabhängig von dem 1999 mit Ryanair geschlossenen Vertrag in jedem Fall in ein neues Terminal investieren müssen,
  - das Terminal habe eine Kapazität von 1,25 Mio. Fluggästen, die damit weit über den nach dem Vertrag von 1999 erwarteten Passagierzahlen liege. FFHG habe beabsichtigt, neben Ryanair weitere Kunden anzuziehen, um die Kapazität des Terminals zu nutzen,
  - das Fluggastterminal sei zur Verringerung von Investitionsrisiken so konzipiert worden, dass es problemlos in eine Frachthalle umgebaut werden könne.
- (115) Die von FFHG auf [...] (\*) (= [...] (\*) Fluggäste) angesetzte durchschnittliche Auslastung basierte offensichtlich auf der Boeing 737-200, die Ryanair zu dieser Zeit mit einer Kapazität von 90 (Zweiklassenmodell) bis 130 (Einklassenmodell) Sitzplätzen betrieb.
- (116) PwC gelangte zu dem Schluss, dass ein langfristig orientierter privatwirtschaftlicher Investor den Vertrag von 1999 mit Ryanair unterzeichnet hätte, insbesondere angesichts der Lage, in der HHN sich 1997 befand. Zu diesem Zeitpunkt habe HHN hohe Festkosten für die Instandhaltung der Luft- und Bodeninfrastruktur zu tragen gehabt, während die Kapazitätsauslastung des Flughafens gering gewesen sei. Daher sei die Möglichkeit zur Steigerung des Passagierverkehrsvolumens eine Gelegenheit zu Verlustbegrenzung und zum Akquirieren von Kunden mit Wachstumspotential gewesen.

### 3.3.2. HHN-Entgeltordnung von 2001

- (117) Die Entgeltordnung vom 16. Oktober 2001 wurde am gleichen Tag vom Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz genehmigt; sie wurde veröffentlicht und trat rückwirkend zum 1. Oktober 2001 in Kraft <sup>(29)</sup>. Für diese Entgeltordnung wurde kein Privatinvestortest vorgenommen.

#### 3.3.2.1. Lande- und Startentgelte

- (118) Da HHN sich auf Billigfluggesellschaften ausgerichtet hatte, die vorwiegend Flugzeuge der Muster Boeing 737 oder Airbus A319/320 mit einer Starthöchstmasse (MTOW) von ca. 50 bis 80 t nutzen, führte der Flughafen Lande- und Startentgeltfreiheit für Luftfahrzeuge mit einer Starthöchstmasse zwischen 5,7 und 90 t ein.

#### 3.3.2.2. Entgelte für die wichtigsten Bodenabfertigungsinfrastrukturdienste

- (119) Die je Flugzeug in Rechnung gestellten Entgelte für die wichtigsten Bodenabfertigungsinfrastrukturdienste wurden wie folgt festgesetzt:

	Entgelt je Flugzeug in EUR
MTOW bis 90 t	Im Lande- und Startentgelt inbegriffen
MTOW über 90 t	50,00

#### 3.3.2.3. Passagierentgelte

- (120) Das Passagierentgelt wurde auf 4,35 EUR je ankommenden Fluggast festgesetzt.

<sup>(29)</sup> Aktenzeichen V/21-1011/1.

### 3.3.2.4. Flugsicherungs-Anfluggebühren

- (121) Für jeden Anflug eines Luftfahrzeuges nach Instrumentenflugregeln ist ein Flugsicherungsentgelt an den Flughafenbetreiber zu entrichten. Das Flugsicherungsentgelt für Anflüge von Flugzeugen, die einen gewerblichen oder nichtgewerblichen Flug nach Instrumentenflugregeln durchführen, ist in den Lande- und Startentgelten enthalten, sofern der Flug nicht zu Schulungs- und Einweisungszwecken durchgeführt wird. Für Luftfahrzeuge, die unter die Lande- und Startentgeltfreiheit fallen, ist die Höhe des Entgelts daher gleich Null.

### 3.3.2.5. Sicherheitsgebühr

- (122) Die passagierbezogene Luftsicherheitsgebühr, die sich nach der Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt 4,35 EUR je Fluggast. Sie ist an das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, Referat Luftverkehr, zu entrichten.

### 3.3.2.6. Zusammenfassung

- (123) Nach der Entgeltordnung von 2001 entrichteten Billigfluggesellschaften wie Ryanair (die Luftfahrzeuge mit einem MTOW zwischen 5,7 und 90 t betreiben) keine Lande- und Staatsentgelte; ihnen wurden vom Flughafen 4,35 EUR je ankommenden Fluggast für die Nutzung von HHN und vom Land Rheinland-Pfalz ein Sicherheitsentgelt von 4,35 EUR je abfliegenden Fluggast in Rechnung gestellt. Andere Gebühren oder Entgelte fielen nicht an.

### 3.3.2.7. Bemerkungen der Beschwerdeführer

- (124) Die Beschwerdeführer wiesen die Kommission darauf hin, dass in anderen deutschen Flughäfen die Entgelte für die gleichen Leistungen erheblich höher liegen als in HHN. Den Beschwerdeführern zufolge bestand das wettbewerbsfähigste Preisniveau am Flughafen Paderborn-Lippstadt, wo für die gleichen Leistungen wie in HHN ein Gesamtentgelt von 18 bis 20 EUR je Fluggast verlangt wurde. Die von anderen kleineren Flughäfen in Deutschland für ein Luftfahrzeug vom gleichen Muster verlangten Entgelte betrügen zwischen 20 und 25 EUR je Fluggast.
- (125) Die Beschwerdeführer waren ferner der Ansicht, dass ein Entgelt von 4,35 EUR je ankommenden Passagier FFHG keinen kostendeckenden Betrieb erlaube.

### 3.3.3. Vertrag zwischen FFHG und Ryanair vom 14. Februar 2002

#### 3.3.3.1. Inhalt

- (126) Der zweite Vertrag zwischen FFHG und Ryanair ist auf den 14. Februar 2002 datiert. Im Unterschied zum Vertrag von 1999 wurde dieser am 16. November 2001 dem Aufsichtsrat von FFHG vorgelegt. Nach dem Protokoll der Aufsichtsratsitzung vom 16. November 2001 wurde der Vertrag von der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder gebilligt. [...] (\*) <sup>(30)</sup>.
- (127) Der der Kommission übermittelte Vertrag ist nicht unterzeichnet. Den deutschen Behörden zufolge wurde der Vertrag tatsächlich nie offiziell unterzeichnet, aber ab 14. Februar 2001 von den Vertragsparteien angewandt.
- (128) Den deutschen Behörden zufolge ersetzte dieser Vertrag den ursprünglichen Vertrag von 1999 und wurde für einen Zeitraum von 15 Jahren (bis [...] [\*]) geschlossen. Ryanair hat die Option, die Vereinbarung zu ähnlichen Bedingungen bis [...] [\*] zu verlängern.
- (129) Der Vertrag beruht auf der IATA-Standardvereinbarung über Bodendienste, die nach den Anforderungen der Vertragsparteien angepasst wurde. Er umfasst folgende Bestandteile:
- [...] [\*],
  - [...] [\*],
  - [...] [\*],
  - [...] [\*],
  - [...] [\*] <sup>(30)</sup>,

<sup>(30)</sup> [...] [\*].

— [...] (\*),

— [...] (\*),

— [...] (\*),

— [...] (\*).

(130) Die Hauptvereinbarung, Anhang A und Anhang B — 1.0 sind lediglich Kopien der Standardvereinbarung. Keines der Felder wurde von den Vertragsparteien ausgefüllt.

(131) Im zweiten Anhang B — 1.0 haben die Vertragsparteien ihre Namen und Bankkonten sowie den Preis für Enteisungsmittel [...] (\*) EUR pro Liter) und heißes Wasser [...] (\*) EUR pro Liter) angegeben.

(132) [...] (\*).

(133) Nach Anhang D gelten unter der Bedingung, dass der Bodenabfertigungsumlauf nicht mehr als 30 Minuten in Anspruch nimmt, die folgenden Entgelte für Bodendienste:

MTOW des Flugzeugs	Leistungseinheit	EUR
Bis 5,7 t	Abfertigung	[...] (*)
Bis 14 t	Abfertigung	[...] (*)
Bis 20 t	Abfertigung	[...] (*)
Bis 90 t	Abfertigung	[...] (*)
Über 90 t	Abfertigung	[...] (*)

(134) [...] (\*) <sup>(31)</sup>.

(135) Anhang E stützt diese Annahme. Dort heißt es im Punkt 1:

[...] (\*).

(136) Die Höhe des Flughafenentgelts wurde bis [...] (\*) unveränderlich festgeschrieben und sollte danach gemäß dem deutschen Verbraucherpreisindex angepasst werden, falls dieser gegenüber dem Vorjahr um mehr als [...] (\*) % ansteigt.

(137) Daneben wird nach Anhang E das Marketing finanziell unterstützt. Ryanair hat Anspruch auf folgende Marketingförderung:

— Einmalzahlungen in Höhe von [...] (\*) EUR für jede nach den [...] (\*) neu eingerichtete Strecke mit Abflughafen HHN sowie

— nach Maßgabe der Anzahl der in HHN stationierten Flugzeuge und der Anzahl der ankommenden Passagiere folgendermaßen ermäßigte Flughafenentgelte:

Anzahl der in HHN stationierten Flugzeuge	Marketingförderung je Fluggast (EUR)
Bis 2	[...] (*)
3 bis 4	[...] (*)
5 bis 8	[...] (*) <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> [...] (\*).

(138) Laut Anhang E verstehen sich Zahlen- und Preisangaben im Vertrag zuzüglich Mehrwertsteuer, soweit das Umsatzsteuergesetz gilt.

(139) [...] (\*).

<sup>(31)</sup> Dies geht auch aus Punkt 68 des Privatinvestortests hervor.

(140) Insgesamt bezahlt Ryanair folgende Entgelte:

Art des Entgelts/der Gebühr	EUR
Fluggastentgelt (je ankommenden Fluggast)	[...] (*)
Flughafensicherheitsgebühr (je abfliegenden Fluggast)	[...] (*)
Enteisungsmittel (je Liter)	[...] (*)
Heißes Wasser (je Liter)	[...] (*)

### 3.3.3.2. Privatinvestortest durch PwC

(141) Die von FFHG erwarteten finanziellen Auswirkungen des Vertrages mit Ryanair vom 14. Februar 2002 wurden in einer Deckungsbeitragsrechnung vom 21. Mai 2001 dargelegt. Darin wurden zwei unterschiedliche Szenarien untersucht, wobei das erste von wöchentlich [...] (\*) Abflügen von Ryanair-Flugzeugen, also jährlich [...] (\*) Flügen, und das zweite von wöchentlich [...] (\*), also jährlich [...] (\*) Abflügen ausging. Diese Berechnung wurde der Kommission nicht übermittelt. Sie wurde offenbar auch aus den dem Aufsichtsrat vorgelegten Unterlagen entfernt, die der Kommission übermittelt wurden <sup>(32)</sup>.

(142) Die Firma PwC stellt fest, dass sie die Berechnung unter Berücksichtigung des Umstands aktualisiert hat, dass Ryanair nach dem Winterflugplan 2001/2002 bereits 57 Flüge wöchentlich unternahm. PwC legte folgende Berechnung vor:

Umsatzertrag pro Flug ([...] (*) Fluggäste pro Flug)	Preis (EUR)	Leistungseinheit	Betrag je Flug	Kosten/Umsatz je Flug in EUR
Provisionseinnahmen aus der Flugscheinausgabe	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
Passagierentgelt, ermäßigt um [...] (*) EUR Marketingförderung <sup>(1)</sup>	[...] (*)	Fluggast	[...] (*)	[...] (*)
Sicherheitsgebühr	[...] (*)	Fluggast	[...] (*)	[...] (*)
Treibstoff	[...] (*)	m <sup>3</sup>	[...] (*)	[...] (*)
Nicht luftfahrtbezogener Umsatz (Basisjahr 2000)	[...] (*)	Fluggast	[...] (*)	[...] (*)
Parkplätze	[...] (*)	Fluggast	[...] (*)	[...] (*)
Gesamtumsatz je Flug				[...] (*)
Variable Kosten je Flug				
Löhne				
OPS	[...] (*)	Stunden	[...] (*)	[...] (*)
Vorfelddienste	[...] (*)	Stunden	[...] (*)	[...] (*)
Abfertigungseinrichtungen <sup>(2)</sup>				
Gesamtbetriebsversorgungskosten	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
1 Follow-me-Fahrzeug	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
1 Gepäckfahrzeug	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
1 Abwasserentsorgungsfahrzeug	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
1 Wassertankfahrzeug	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
1 Bodenstromversorgungsfahrzeug	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
1 Rangierfahrzeug	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)

<sup>(32)</sup> Die Seiten 4 und 5 dieser Unterlagen, auf denen die Deckungsbeitragsrechnung zu erwarten wäre, sind leer.

Umsatzertrag pro Flug ([...] (*) Fluggäste pro Flug)	Preis (EUR)	Leistungseinheit	Betrag je Flug	Kosten/Umsatz je Flug in EUR
Fluggast- und Gepäckabfertigung	[...] (*)		[...] (*)	[...] (*)
Fluggastabfertigung (Pauschalbetrag)	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
Gepäckabfertigung (Pauschalbetrag)	[...] (*)	Flug	[...] (*)	[...] (*)
Fluggastkontrolle	[...] (*)	Fluggast	[...] (*)	[...] (*)
Variable Kosten je Flug insgesamt				[...] (*)
Summe Nr. 1 Kosten je Flug				[...] (*)
Summe Nr. 1 Kosten pro Jahr <sup>(2)</sup>				[...] (*)
Förderung neuer Strecken ([...] (*) neue Strecken zu je [...] (*) EUR) <sup>(4)</sup>				[...] (*)
Abschreibungen für von Ryanair induzierte Investitionen (gemäß dem Anteil von Ryanair am Passagierverkehrsvolumen, Abschreibungszeitraum [...] (*) Jahre) <sup>(5)</sup>				[...] (*)
Finanzierungskosten der o. g. Investitionen (Zinssatz: [...] (*) %)				[...] (*)
Summe Nr. 2 Kosten pro Jahr				[...] (*)

<sup>(1)</sup> Bei der Festlegung des Passagierentgelts ging FFHG davon aus, dass Ryanair [...] (\*) Flugzeuge in HHN stationieren würde; deshalb wurde das Passagierentgelt durch die entsprechende Marketingförderung pro Fluggast in Höhe von [...] (\*) EUR ermäßigt.

<sup>(2)</sup> Die Kosten umfassen die Miet- und die Betriebsversorgungskosten der Anlagen.

<sup>(3)</sup> [...] (\*).

<sup>(4)</sup> [...] (\*).

<sup>(5)</sup> [...] (\*).

(143) PwC begründet die verschiedenen Annahmen in dieser Berechnung ausführlich. Dabei erscheinen zwei Punkte wichtig, nämlich die Annahmen, die den Kosten für Fluggast- und Gepäckabfertigung zugrunde liegen, und die Annahmen, die den von Ryanair induzierten Investitionskosten zugrunde liegen.

— **Fluggast- und Gepäckabfertigung:** Grundlage für die Pauschalzahlungen ist der Vertrag ‚Abfertigungsleistungen Passage‘ zwischen FFHG und der *Gesellschaft für Sicherheit im Luftverkehr mbH* vom 1. Juli 1999.

— **Von Ryanair induzierte Investitionen:** Wie bereits oben erläutert (s. Nummer 3.2.1 ff.), hatte FFHG die Durchführung eines ‚[...] programm‘ für Infrastrukturinvestitionen mit einem Volumen von [...] (\*) EUR beschlossen. Nach Auffassung von PwC wurde hiervon lediglich ein Investitionsvolumen von [...] (\*) EUR durch Ryanair induziert. Diese [...] (\*) EUR entsprechen [...] (\*) % der Kosten für das neue Passagierterminal (woran die Bauarbeiten bereits begonnen hatten).

(144) Angesichts des nach der Deckungsbeitragsrechnung zu erwartenden Ertrags hatte FFHG nach Einschätzung von PwC wie ein privatwirtschaftlicher Investor gehandelt, obwohl eine gewisse Unsicherheit in Bezug auf die Anzahl der von Ryanair neu zu betreibenden Strecken und der entsprechenden Kosten- und Umsatzeffekte sowie eine begrenzte Indexierung zu berücksichtigen waren.

#### 3.3.4. Änderung vom 4./5. November 2005 am Vertrag vom 14. Februar 2002

(145) Der Vertrag ‚Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 — year 2005 to year 2012‘ wurde am 4./5. November 2005 geschlossen. Wesentliche Vertragsbestandteile sind:

— [...] (\*),

— [...] (\*),

— [...] (\*),

— [...] (\*).



## 3.3.4.5. Privatinvestortest durch PwC

- (155) PwC hat den Ryanair-Vertrag von 2005 einem Privatinvestortest nach der ‚Barwertmethode‘ unterzogen. Diese Methode umfasst fünf Schritte:
- Erstellung eines Basisszenarios, in diesem Fall das Szenario mit dem Ryanair-Vertrag von [...],
  - Erstellung eines hypothetischen Szenarios, in diesem Fall das Szenario ohne den Ryanair-Vertrag von [...],
  - Berechnung der Cashflows im Basisszenario und im hypothetischen Szenario,
  - Festlegung eines Abzinsungssatzes,
  - Berechnung des Barwerts.

## 3.3.4.5.1. Basisszenario

- (156) PwC hat das Basisszenario auf der Grundlage des *Strategischen Wirtschaftsplans 2006-2011* (SWP) erstellt. Diese Unterlage wurde der Kommission nur teilweise übermittelt. Um die Entwicklung von FFHG zwischen 2012 und 2027 einzuschätzen, hat PwC die im SWP für die Jahre 2006 bis 2011 enthaltenen Zahlen extrapoliert.
- (157) Dem SWP 2006 zufolge beabsichtigt FFHG, im Zeitraum 2006 bis 2011 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von insgesamt [...] (\*) EUR vorzunehmen. Folgende Investitionen sind vorgesehen:
- Erweiterung von Start-/Landebahn und Vorfeld für den Frachtverkehr,
  - Bau eines neuen Passagierterminals,
  - verschiedene luft- und bodenseitige sowie Straßeninfrastrukturprojekte.
- (158) FFHG strebt die nachfolgend dargestellte Entwicklung des Passagierverkehrs-Gesamtvolumens an; das auf Ryanair entfallende Passagierverkehrsvolumen entspricht den im Vertrag von [...] vorgesehenen Zahlen.

Fluggäste	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ryanair	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Andere Charter-/Billigflugges	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Militärtransit	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
<b>Insgesamt</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

- (159) PwC bezeichnet die prognostizierte Passagierverkehrsentwicklung aufgrund folgender Faktoren als ‚ehrerzichtig, aber realistisch‘:
- **Wachstumserwartungen von Ryanair:** Ryanair erwartet zwischen 2004 und 2012 einen Anstieg der Zahl der beförderten Fluggäste von [...] (\*) Mio. auf [...] (\*) Mio. <sup>(33)</sup>.
  - **Marktprognosen externer Beraterfirmen:** In einer von McKinsey & Co <sup>(34)</sup> 2005 durchgeführte Studie wird die Wachstumsrate auf dem europäischen Markt für Billigfluggesellschaften bis 2010 auf 13 % jährlich geschätzt. Obwohl diese Zahl als unzureichend betrachtet wurde, um vielen Luftverkehrsgesellschaften einen rentablen Betrieb zu ermöglichen, galt Ryanair aufgrund der Preisführerschaft als die Gesellschaft mit der für eine langfristige Behauptung am Markt günstigsten Ausgangsposition, die mithin ihre Passagierzahlen durch Konsolidierungseffekte auch in einem schwächer wachsenden Markt steigern könnte. Monitor Group <sup>(35)</sup> und Mercer Management Consultants kamen zu ähnlichen Schlussfolgerungen <sup>(36)</sup>.

<sup>(33)</sup> Siehe <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php?%20page=%20Invest&sec=traffic>

<sup>(34)</sup> McKinsey 2005: Business Breakfast: Billigflieger in Europa.

<sup>(35)</sup> Monitor Group 2006: Billigfluggesellschaft schreitet voran.

<sup>(36)</sup> Mercer Management Consultants 2005: Turbulenzen am europäischen Luftfahrtthimmel.





	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
Umsatzerlöse	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Sonstige betriebliche Erträge	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
<b>Insgesamt</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Betriebsaufwand	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
<b>EBITDA</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Abschreibungen	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
<b>EBIT</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Finanzergebnis	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
<b>EBT</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Steuern	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Umsatzwachstum	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Bilanzsumme	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Investitionen	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		

- (161) **Die Einnahmen** können unterteilt werden in Erträge aus dem Luftverkehrsbetrieb und Erträge im Nicht-Luftfahrt-Geschäft. In Bezug auf letztere hat PwC die Berechnung auf die im Ryanair-Vertrag von 2005 vorgesehenen Flughafenentgelte und Ermäßigungen, die in der Entgeltordnung von 2001 vorgesehenen Sicherheitsgebühren und die Einzelverträge mit Frachtfluggesellschaften gestützt.
- (162) In Bezug auf die nicht aus dem Luftfahrtbetrieb stammenden Erträge erwartet PwC einen erheblichen Anstieg der Parkgebühreinnahmen je Fluggast, da HHN Preissteigerungen und differenzierte Parkgebühren plane. Angesichts der steigenden Fluggastzahlen ist auch der Bau zusätzlicher Parkplätze notwendig. PwC erwartet auch höhere Einnahmen aus den Geschäften usw. am Flughafen, da die Ladenflächen aufgrund der steigenden Fluggastzahlen attraktiver werden. Hier prognostiziert PwC höhere Quadratmetermieten.
- (163) Die **Ausgabenseite** umfasst vorwiegend Material-, Personal- und Kommunikationskosten sowie Abschreibungen. Bei den Material- und Personalkosten sind große Skaleneffekte zu verzeichnen. Die Kommunikationskosten umfassen insbesondere die Marketingförderung zugunsten der Luftfahrtunternehmen.
- (164) Im Basisszenario sind für den Zeitraum 2006-2007 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von insgesamt [...] (\*) EUR vorgesehen. Diese können wie folgt aufgeschlüsselt werden: [...] (\*) EUR für immaterielle Werte, [...] (\*) EUR für Grunderwerb, [...] (\*) EUR für neue Gebäude, [...] (\*) EUR für Start-/Landebahnen und luftfahrttechnische Ausrüstungen sowie [...] (\*) EUR für Fahrzeuge und Büros. PwC zufolge sind lediglich [...] (\*) EUR der Gesamtinvestitionen durch den Ausbau des Geschäftsbetriebs von Ryanair induziert, die restlichen [...] (\*) EUR durch andere im Luftfracht- und Passagierverkehr tätige Luftfahrtunternehmen.





	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Inkrementaler Cashflow	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Diskontierungszinssatz (WACC)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Kapitalwert des inkrementalen Cashflows	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Zinsaufwendungen (Basisszenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Diskontierungszinssatz (Fremdkapitalzinssatz)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Marktwert der Zinsaufwendungen (Basisszenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Zinsaufwendungen (hypothetisches Szenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Diskontierungszinssatz (Fremdkapitalzinssatz)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Marktwert der Zinsaufwendungen (hypothetisches Szenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Differenz Fremdkapital zu Marktwerten	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Kapitalwert der Investition von Ryanair	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>		
Inkrementaler Cashflow	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Diskontierungszinssatz (WACC)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Kapitalwert des inkrementalen Cashflows	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Zinsaufwendungen (Basisszenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Diskontierungszinssatz (Fremdkapitalzinssatz)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Marktwert der Zinsaufwendungen (Basisszenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Zinsaufwendungen (hypothetisches Szenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Diskontierungszinssatz (Fremdkapitalzinssatz)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Marktwert der Zinsaufwendungen (hypothetisches Szenario)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Differenz Fremdkapital zu Marktwerten	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		
Kapitalwert des Ryanair-Engagements	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)		

(1) Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten.

#### 3.3.4.5.4. Berechnung des Barwerts

- (168) In der nachfolgenden Grafik ist der von PwC ermittelte Barwert des Ryanair-Vertrags von 2005 im Vergleich zum hypothetischen Szenario dargestellt (Angaben in Tsd. EUR) [...] (\*).
- (169) PwC zufolge erklärt sich der negative Barwert in den Jahren [...] (\*) bis [...] (\*) durch den Umstand, dass der Ryanair-Vertrag von 2005 für die Jahre bis [...] (\*) größere Investitionen in neue Infrastruktur vorsieht. Im hypothetischen Szenario müssen diese Investitionen nicht vorgenommen werden. Daher weist das hypothetische Szenario für die Jahre [...] (\*) höhere freie Cashflows auf als das Basisszenario, da die höheren Erträge im Basisszenario durch die höheren Investitionen mehr als aufgezehrt werden.
- (170) [...] (\*) wandelt sich das Bild, der Ryanair-Vertrag von 2005 generiert stetig steigende Erträge, während auf der Ausgabenseite lediglich die Abschreibung der neuen Vermögenswerte zu verzeichnen ist. [...] (\*) ist der Gesamtbarwert für die Jahre [...] (\*) im Basisszenario höher als im hypothetischen Szenario. Über den Gesamtzeitraum beträgt die Barwertdifferenz zwischen den beiden Szenarien [...] (\*) EUR.
- (171) PwC hat auch die Empfindlichkeit der vorgenommenen Analyse eingeschätzt und ein Worst-Case-Szenario errechnet, worin die Passagierzahlen erheblich niedriger liegen als im Basisszenario <sup>(37)</sup>. Selbst nach diesem Worst-Case-Szenario liegt der Barwert im Basisszenario nach [...] (\*) Jahren im positiven Bereich.
- (172) Außerdem hat PwC das Basisszenario und das hypothetische Szenario mit unterschiedlichen Abzinsungssätzen berechnet, die für das Basisszenario ungünstiger waren, da die Erträge erst in relativ ferner Zukunft anfallen <sup>(38)</sup>. Selbst mit einem Abzinsungssatz von [...] (\*) % liegt der Barwert im Basisszenario nach [...] (\*) Jahren im positiven Bereich.

#### 3.3.5. HHN-Entgeltordnung von 2006

- (173) Diese Entgeltordnung wurde am 26. April 2006 <sup>(39)</sup> vom Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz genehmigt und trat am 1. Juni 2006 in Kraft. Sie beruht auf den gleichen Grundprinzipien wie die Entgeltordnung von 2001 (siehe Nummer 117).
- (174) Änderungen gegenüber der vorherigen Entgeltordnung wurden in Bezug auf die Lande- und Startentgelte, das Passagierentgelt und die Marketingförderung vorgenommen.

##### 3.3.5.1. Lande- und Startentgelte (Kapitel 2 der Entgeltordnung von 2006)

- (175) In der Entgeltordnung von 2006 werden die beiden Grundprinzipien der Ordnung von 2001 beibehalten:
- Flugsicherungsgebühren und Entgelte für Bodendienste sind in den Lande- und Startentgelten inbegriffen,
  - Flugzeuge mit einem MTOW über 5,7 t müssen überhaupt keine Lande- und Startentgelte (oder Flugsicherungsgebühren und Entgelte für Bodendienste) entrichten.
- (176) Allerdings werden zwei Beschränkungen dieser Grundsätze eingeführt. Erstens können nur Passagierflugzeuge diese Vorteile in Anspruch nehmen. Zweitens sind diese Vorteile auf Flugzeuge beschränkt, bei denen der Bodenabfertigungsumlauf nicht länger als 30 Minuten dauert.

##### 3.3.5.2. Passagierentgelte

- (177) Die Passagierentgelte werden je abfliegenden Fluggast und nach Maßgabe der Gesamtzahl der von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen beförderten (abfliegenden und ankommenden) Fluggäste wie folgt festgesetzt:

<sup>(37)</sup> [...] (\*).

<sup>(38)</sup> Die gewählten Abzinsungssätze waren [...] (\*) %, [...] (\*) %, [...] (\*) % und [...] (\*) %.

<sup>(39)</sup> Aktenzeichen V/20-1011/1.

Gesamtzahl abfliegende und ankommende Fluggäste	Passagierentgelt je abfliegenden Fluggast in EUR	Mindestbetrag der insgesamt zu zahlenden Flughafenentgelte in EUR
Unter 100 000	5,35	
100 001-250 000	4,40	267 500,00
250 001-500 000	3,85	550 000,00
500 001-750 000	3,45	962 500,00
750 001-1 000 000	3,15	1 293 750,00
1 000 001-1 500 000	2,90	1 575 000,00
1 500 001-2 000 000	2,68	2 175 000,00
2 000 001-3 000 000	2,48	2 680 000,00
3 000 001-5 400 000	2,48 für Fluggast 1 bis 3 000 000 2,24 für Fluggast 3 000 001 bis 5 400 000	Entfällt
5 400 001-10 000 000	2,48 für Fluggast 1 bis 3 000 000 2,24 für Fluggast 3 000 001 bis 5 400 000 2,21 für Fluggast 5 400 001 bis 10 000 000	Entfällt
Über 10 000 000	2,48 für Fluggast 1 bis 3 000 000 2,24 für Fluggast 3 000 001 bis 5 400 000 2,21 für Fluggast 5 400 001 bis 10 000 000 Darüber 2,19	Entfällt

### 3.3.5.3. Marketingförderung

(178) Die Marketingförderung ist in einem separaten Dokument geregelt, das auf der Website von HHN verfügbar ist. Marketingförderung wird als Einmalzahlung unter folgenden Bedingungen gewährt:

- förderungsfähig sind Flüge zu Bestimmungsorten, die in den letzten 24 Monaten nicht von HHN aus angefliegen wurden,
- die Höhe der Unterstützung beträgt maximal ein Drittel der nachgewiesenen Marketingkosten für die Bewerbung des neuen Bestimmungsorts,
- die Fluggesellschaft muss die mittelfristige Rentabilität der Streckenverbindung zu der neuen Destination durch Vorlage geeigneter Dokumente belegen,
- FFHG kann die Marketingförderung zurückfordern, wenn die Fluggesellschaft ihren Verpflichtungen in Bezug auf den neuen Bestimmungsort nicht nachkommt.

(179) Nachfolgend ist die Höhe der möglichen Marketingförderung aufgeführt:

Gesamtzahl abfliegender Fluggäste	Mindestanzahl angeflogener Bestimmungsorte und Flugfrequenz von HHN aus	Marketingförderung in EUR
5 000-100 000	1 Bestimmungsort, 3 × wöchentlich	70 000
100 001-250 000	3 Bestimmungsorte, 3 × wöchentlich	80 000
250 001-500 000	5 Bestimmungsorte, 3 × wöchentlich	90 000
500 001-750 000	7 Bestimmungsorte, 3 × wöchentlich	100 000
750 001-1 000 000	9 Bestimmungsorte, 3 × wöchentlich	115 000

## 3.3.5.4. Wirtschaftliche Rechtfertigung, Privatinvestortest und rechtliche Würdigung

- (180) Der Flughafen hat die wirtschaftliche Rechtfertigung für die Entgeltordnung von 2006 in einer Begründung mit dem Titel ‚Erläuterungen zum Entwurf der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt-Hahn‘ (nachfolgend ‚Begründung‘) zusammengefasst. Diese Unterlage haben die deutschen Behörden der Kommission übermittelt, nicht jedoch deren Anhänge 3, 4 und 5, die offenbar die detaillierten Berechnungen des Flughafens enthalten.
- (181) Kapitel 5 der Begründung trägt den Titel ‚mikroökonomische Rechtfertigung‘. Danach hätten 2005 die von den Passagierfluggesellschaften gezahlten Entgelte nach der Entgeltordnung von 2006 [...] (\*) % der von den Passagierfluggesellschaften verursachten Kosten gedeckt, die von den Luftfrachtunternehmen gezahlten Entgelte [...] (\*) % der von den Luftfrachtunternehmen verursachten Kosten, die von anderen Luftfahrzeugen (allgemeine Luftfahrt) gezahlten Entgelte aber lediglich [...] (\*) % der vom allgemeinen Flugbetrieb verursachten Kosten. Für das Jahr 2008 prognostiziert FFHG angesichts des erwarteten Anstiegs des Passagier- und Luftfrachtverkehrsvolumens, dass das Entgeltaufkommen aus dem Passagier- und Luftfrachtverkehr die entsprechenden Kosten zu mehr als 100 % deckt, während die allgemeine Luftfahrt defizitär bleibt.
- (182) Kapitel 5 enthält auch eine ausführliche Erläuterung der vorgesehenen Ermäßigungen für Luftfahrtunternehmen, die mehr als eine bestimmte Zahl von Fluggästen befördern (siehe oben Nummer 177). Diese Ermäßigungen werden wie folgt begründet:
- **Größensparnisse bei fixen fluggastbezogenen Produktionskosten:** Diese Kosten beliefen sich 2005 auf [...] (\*) EUR, was einem Betrag von [...] (\*) EUR je abfliegenden Fluggast entsprach<sup>(40)</sup>. Der Flughafen nimmt eine Steigerung der Fluggastzahl um [...] (\*) % an, was eine Verringerung der fixen Produktionskosten je Fluggast von [...] (\*) % bedeutet.
  - **Größensparnisse durch volumenbezogene Rabatte von Unterauftragnehmern:** Der Flughafen erläutert, dass viele Unteraufträge, z. B. für die Fluggastabfertigung und Sicherheitsdienstleistungen, Volumenrabatte vorsehen.
  - **Größensparnisse durch umsatzbezogene Unteraufträge für die Verwaltung der Parkplätze:** Der Flughafen erläutert, dass die Verträge mit den Parkplatzverwaltern umsatzabhängige Rabatte vorsehen.
  - **Anstieg der Erträge je Fluggast im Nicht-Luftfahrt-Geschäft:** Der Flughafen erläutert, dass die Erträge je Fluggast in Geschäften des Nicht-Luftfahrt-Bereichs mit dem Anstieg der Gesamtzahl der Fluggäste steigen, da der Flughafen für Einzelhändler und Geschäfte attraktiver wird.
  - **Anstieg der Erträge aus Grundstücksvermietung:** Bei einem Anstieg der Fluggastzahl kann der Flughafen neue Investoren anziehen, die dem Flughafen gehörende, derzeit brachliegende Grundstücke nutzen, z. B. für Hotels, Restaurants, Tankstellen).
- (183) Laut Flughafen rechtfertigen diese Größensparnisse die Senkung der Fluggastgebühr bei der höchsten Ermäßigungsstufe von [...] (\*) EUR auf [...] (\*) EUR. Der Flughafen gibt an, dass er nur einen Teil der Größensparnisse an die Luftfahrtunternehmen weitergibt und der restliche Teil zur [...].

## 3.3.5.5. Privatinvestortest von PwC und Freshfields

- (184) PwC hat die Entgeltordnung von 2006 im Hinblick auf das Privatinvestorkriterium geprüft. In dem Dokument von fünf Seiten Länge wird summarisch dargelegt, dass PwC die Berechnungen von FFHG bezüglich der erwarteten Größensparnisse überprüft hat und bestätigt, dass FFHG auf der Grundlage der Entgeltordnung 2006 die im strategischen Geschäftsplan [...] (\*) festgelegten Ziele erreichen kann (siehe Nummer 156).
- (185) In seiner rechtlichen Bewertung der Entgeltordnung 2006 kam Freshfields zu dem Schluss, dass das EG-Beihilferecht weder auf die Entgeltordnung 2006 noch auf die Marketingzuschüsse anwendbar sei, da PwC bestätigt habe, dass FFHG wie ein Privatinvestor gehandelt habe.

<sup>(40)</sup> [...] EUR/[...] Fluggäste = [...] EUR/Fluggast.



### 3.4. Mögliche staatliche Beihilfen des Landes Rheinland-Pfalz zugunsten von FFHG

#### 3.4.1. Direktsubventionen an FFHG

- (186) Laut den Berichten der Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz hat FFHG folgende Subventionen des Landes erhalten <sup>(41)</sup>:

Jahr	[...] (*) [öffentliche Finanzierung des Landes Rheinland-Pfalz] (EUR)
1997	[...] (*)
1998	[...] (*)
1999	[...] (*)
2000	[...] (*)
2001	[...] (*)
2002	[...] (*)
2003	[...] (*)
2004	[...] (*)

- (187) Die Kommission verfügt über keine weiteren Informationen, um welche Art von Zahlungen es sich handelt, und ersucht die deutschen Behörden um Übermittlung einschlägiger Angaben.

#### 3.4.2. Übermäßiger Ausgleich für Flughafensicherheitskontrollen

- (188) Das Land Rheinland-Pfalz zieht die Flughafensicherheitsgebühr von allen in HHN abfliegenden Fluggästen ein. Das Land führt die Sicherheitskontrollen nicht selbst durch, sondern hat diese Aufgabe an den Flughafen vergeben, der wiederum einem Sicherheitsunternehmen den Unterauftrag erteilt hat (siehe Nummer 35). Als Entgelt für die Durchführung der Sicherheitskontrollen führt das Land den gesamten Ertrag aus der Sicherheitsgebühr an den Flughafen ab.
- (189) Wie sich aus den Informationen der deutschen Behörden ergibt, zahlt FFHG dem Unterauftragnehmer erheblich weniger für die Durchführung der Sicherheitskontrollen, als es vom Land an eingezogenen Sicherheitsgebühren erhält. Dies ergibt sich aus dem Privatinvestortest von PwC bezüglich des Ryanair-Vertrags von [...] (\*) , wonach sich die Erträge aus der Sicherheitsgebühr auf [...] (\*) EUR je Flug belaufen, während die Kosten für die Sicherheit nur [...] (\*) EUR betragen (siehe Nummer 141 ff.).

##### 3.4.2.1. Sicherheitsgebühren als Erlösquelle für FFHG

- (190) Die von FFHG getragenen Kosten für die Durchführung von Sicherheitskontrollen durch einen Unterauftragnehmer sind wesentlich niedriger als die durch die Sicherheitsgebühr erzielten Erlöse. Dies könnte eine unzulässige und nicht mit dem EG-Vertrag zu vereinbarende staatliche Beihilfe an FFHG darstellen, insoweit der Flughafen einen übermäßigen Ausgleich erhält (siehe die rechtliche Würdigung in Nummer 327 ff.).
- (191) Laut dem von PwC vorgenommenen Privatinvestortest belaufen sich die zusätzlichen Kosten für die Sicherheitskontrollen, die sich aus dem Ryanair-Vertrag von 1999 ergeben, auf [...] (\*) EUR, während die zusätzlichen Erlöse aus der Sicherheitsgebühr [...] (\*) EUR ([...] (\*) EUR) betragen. Wird der Differenzbetrag von [...] (\*) EUR, der einer möglichen Überkompensation entspricht, von dem berechneten Deckungsbeitrag von [...] (\*) EUR abgezogen, ergäbe sich für den Ryanair-Vertrag von 1999 ein negatives Ergebnis von [...] (\*) EUR.
- (192) Darüber hinaus bezieht sich diese Berechnung nur auf den Zeitraum von April bis Dezember 1999. Auf das gesamte Geschäftsjahr bezogen dürfte das negative Ergebnis noch höher liegen. Der Anteil der Überkompensation am Betrag der Sicherheitsgebühr, die pauschal je Fluggast gezahlt wird, steigt mit der Zahl der Fluggäste an, da die FFHG entstehenden Kosten je Fluggast für die Durchführung der Sicherheitskontrollen mit steigender Fluggastzahl sinken.

<sup>(41)</sup> Berichte von Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz von 1999, 2001, 2003, 2005.

- (193) Bezüglich des Vertrags mit Ryanair von 2002 wird der gesamte Betrag der Sicherheitsgebühr, d. h. [...] (\*) EUR, in der PwC-Analyse im Zusammenhang mit dem Privatinvestortest als Ertrag betrachtet. Auf der Grundlage der bereitgestellten Informationen sollte nur der Teil, der zur Deckung der Kosten nötig ist, die FFHG bei der Durchführung der Sicherheitskontrollen entstehen, als Ertrag angesehen werden. Diese Kosten scheinen in der Deckungsbeitragsrechnung [...] (\*) unter den Rubriken ‚Fluggastkontrolle‘ und ‚Gepäckabfertigung‘ angegeben zu sein. Diese Posten belaufen sich auf rund [...] (\*) EUR je Fluggast <sup>(42)</sup>, was nicht einmal der Hälfte des Betrags der Sicherheitsgebühr ausmacht, die der Flughafen je Fluggast erhält.
- (194) Bei einer Neuberechnung des Deckungsbeitrags für den Ryanair-Vertrag von 2002 auf der Grundlage einer Sicherheitsgebühr von [...] (\*) EUR je Fluggast ergibt sich ein negativer Deckungsbeitrag: Der Erlös je Flug [...] (\*) EUR, vermindert um die variablen Kosten je Flug [...] (\*) EUR, führt zu einem Deckungsbeitrag je Flug von [...] (\*) EUR. Für jedes Jahr der Vertragslaufzeit ergibt dies ein positives Ergebnis von [...] (\*) EUR. Davon müssen jedoch die Kosten für die Marketingförderung und Abschreibung abgezogen werden. Dadurch ergibt sich ein jährlicher Verlust von [...] (\*) EUR.
- (195) In dem Vertrag von [...] (\*) stellt wie bei vorhergehenden Verträge die Sicherheitsgebühr eine Haupterlösquelle für den Flughafen dar. Anders als für die Verträge von 1999 und 2002 wurden der Kommission keine hinreichend detaillierten Angaben übermittelt, anhand deren sie beurteilen könnte, wie groß die Überkompensation ist, die der Flughafen erhält. Falls, wie es wahrscheinlich ist, die Sicherheitsgebühr weiterhin gänzlich von FFHG einbehalten wird und, was ebenfalls wahrscheinlich ist, die FFHG entstehenden Kosten für die Durchführung der Sicherheitskontrollen sich weiterhin auf einem Niveau von rund [...] (\*) % der Gebührenerlöse des Flughafens belaufen, wären die restlichen [...] (\*) % als Vorteil anzusehen, den FFHG aus staatlichen Mitteln erhält.
- (196) Im Ergebnis wäre der Cashflow-Zuwachs erheblich geringer. Da der FFHG-Umsatz nicht in detaillierte Kategorien aufgeschlüsselt ist, kann der betreffende Betrag nicht genau berechnet, sondern nur geschätzt werden. 2002 belief sich der Anteil der Erlöse aus der Sicherheitsgebühr am Gesamtumsatz auf [...] (\*) %. Selbst unter der Annahme, dass dieser Anteil wegen des steigenden Anteils des nicht auf die Luftfahrt bezogenen Umsatzes, z. B. aus Parkplatzbetrieb und Vermietung, auf [...] (\*) % gesunken sein könnte, und unter der Annahme, dass die Überkompensation weiterhin ein Niveau von [...] (\*) % der einbehaltenen Sicherheitsgebühren wie im Vertrag von 1999 erreicht, müsste der Umsatz um [...] (\*) % reduziert werden. In diesem Fall wären EBIT und EBITDA für die Jahre 2006 bis 2012 (danach steigen die entscheidenden Zahlen jeweils um [...] (\*) % im Jahr) jedes Jahr negativ, wie in folgender Tabelle dargestellt.

Tsd. EUR	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EBITDA	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
EBIT	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

- (197) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist ungeklärt, was der Grund für diese anscheinende Überkompensation ist. Der Flughafen könnte durch eine Senkung der Sicherheitsgebühr und eine entsprechende Anhebung des Passagierentgeltes dasselbe Ergebnis erzielen. Eine mögliche Erklärung wäre eine unterschiedliche umsatzsteuerliche Behandlung: Anscheinend unterliegt eine Sicherheitsgebühr als behördlich auferlegte Gebühr nicht der Umsatzsteuer, während auf Passagierentgelte zur Abgeltung der Dienstleistungen eines Flughafens möglicherweise Umsatzsteuer zu entrichten wäre.
- (198) Die Kommission ersucht die deutschen Behörden,
- eine detaillierte Auflistung der Sicherheitsgebühren vorzulegen, die das Land Rheinland-Pfalz im Zeitraum 1999 bis 2007 in HHN erhoben hat,
  - eine detaillierte Auflistung der Kosten vorzulegen, die FFHG für die Unterauftragvergabe der Sicherheitskontrollen entstanden sind,
  - im Einzelnen die Behandlung der Sicherheitsgebühr und des Passagierentgeltes nach deutschem Steuerrecht zu erläutern,
  - die Überlegungen zu erläutern, die der anscheinenden Überkompensation bei der Sicherheitsgebühr zugrunde liegen.

<sup>(42)</sup> [...] (\*).

## 3.5. [...] (\*)

(199) [...] (\*).

(200) [...] (\*).

**4. RECHTLICHE WÜRDIGUNG: VORLIEGEN EINER BEIHILFE**

(201) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags ‚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 Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen‘.

**4.1. Mögliche staatliche Beihilfen seitens Fraport zugunsten der Wayss & Freitag AG im Rahmen des Erwerbs von FFHG und HUH**

(202) Beim Erwerb der Anteile an der Flughafenbetriebsgesellschaft FFHG und der Flughafeninfrastrukturgesellschaft HUH hat Fraport den Marktpreis für diese Anteile gezahlt, wie verschiedene Gutachten unabhängiger Wirtschaftsprüfer belegen, die seinerzeit von Fraport in Auftrag gegeben wurden (siehe Nummer 45 ff. bezüglich FFHG und Nummer 54 ff. bezüglich HUH). Keiner der Beschwerdeführer bestreitet dies. Nach Prüfung dieser Gutachten und der ihnen zugrunde liegenden Annahmen kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass Fraport keine staatliche Beihilfen zugunsten der Wayss & Freitag AG im Rahmen des Erwerbs seiner Anteile gewährt hat.

**4.2. Mögliche staatliche Beihilfen seitens Fraport zugunsten von FFHG durch den GAVÜV von 1998**

(203) Um zu ermitteln, ob der GAVÜV von 1998 eine staatliche Beihilfe seitens Fraport zugunsten von FFHG darstellen könnte, ist zuerst zu prüfen, ob FFHG ein dem EG-Wettbewerbsrecht unterliegendes Unternehmen war, als der GAVÜV von 1998 abgeschlossen wurde.

(204) In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die Entwicklung von Flughäfen bis in die jüngste Zeit häufig durch rein raumplanerische Gesichtspunkte oder unter Umständen militärische Anforderungen bestimmt wurde. Ihr Betrieb wurde als Teil der öffentlichen Verwaltung statt als Wirtschaftsunternehmen organisiert. Unter diesen Umständen wurde die Finanzierung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur als öffentliche Aufgabe angesehen und warf grundsätzlich keine Bedenken in Bezug auf staatliche Beihilfen auf.

(205) Dies hat sich jedoch in den letzten Jahren geändert. Zwar mögen raumplanerische Aspekte und Verwaltungsstrukturen mitunter noch eine Rolle spielen, doch wurde in vielen Fällen die Zuständigkeit für die Flughäfen vom Staat an die Regionen übertragen und mit ihrem Betrieb zum Teil öffentliche Unternehmen oder sogar die Privatwirtschaft betraut. Die Übertragung an die Privatwirtschaft erfolgte in der Regel im Wege der Privatisierung oder der zunehmenden Öffnung des Kapitals. In den letzten Jahren haben Private-Equity-Gesellschaften und Investment- und Pensionsfonds großes Interesse am Erwerb von Flughäfen gezeigt. Die Flughafenwirtschaft in der Gemeinschaft war deshalb in den letzten Jahren grundlegenden organisatorischen Änderungen unterworfen, die sich nicht nur in einem aktiven Interesse von Privatinvestoren an Flughäfen ausdrückte, sondern auch in einer veränderten Haltung der Behörden gegenüber der Beteiligung des Privatsektors an der Entwicklung der Flughäfen. Dies hat zu einer zunehmenden Vielfalt und Komplexität der Funktionen von Flughäfen geführt.

(206) Die Veränderungen der jüngsten Zeit haben auch einen Wandel der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Flughäfen bewirkt. Während die Flughäfen in der Vergangenheit meist als Infrastruktur im Hinblick darauf verwaltet wurden, die Zugänglichkeit und räumliche Entwicklung zu gewährleisten, verfolgen in den letzten Jahren immer mehr Flughäfen auch wirtschaftliche Ziele und stehen miteinander im Wettbewerb um den Luftverkehr.

- (207) Der sich wandelnde Charakter der Flughäfen muss sich daher in der rechtlichen Bewertung der Flughafentätigkeiten nach dem Recht für staatliche Beihilfen niederschlagen. Es ist nicht länger möglich, den Bau und Betrieb von Flughäfen als Aufgabe einer Verwaltung anzusehen, die grundsätzlich außerhalb der Beihilfenaufsicht steht. Deshalb hat der EuGH in seinem Urteil von 2000 in der Rechtsache *Aéroports de Paris* für Recht befunden, dass der Betrieb eines internationalen Großflughafens eine Wirtschaftstätigkeit darstellt<sup>(43)</sup>. Angesichts der Entwicklungen in diesem Sektor wurde dieser Ansatz seither von der Kommission in ihren *Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen*<sup>(44)</sup>, die 2005 angenommen wurden (im Folgenden ‚die Flughafen-Leitlinien‘), auf Flughäfen aller Art ausgeweitet.
- (208) Der GAVÜV von 1998 wurde 1998 geschlossen, also vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris*. Seinerzeit waren die Mitgliedstaaten der Auffassung, dass der Betrieb von Flughäfen in ihren hoheitlichen Bereich falle und somit keine Wirtschaftstätigkeit darstelle<sup>(45)</sup>. In dem Urteil in der Rechtsache *Aéroports de Paris* wurde diese unzutreffende Auffassung richtiggestellt und verdeutlicht, dass der Betrieb von Flughäfen immer schon eine Wirtschaftstätigkeit dargestellt hat. Der GAVÜV von 1998 wurde jedoch zum Zeitpunkt seines Abschlusses von der Kommission oder den Mitgliedstaaten nicht als Gegenstand angesehen, der in den Bereich einer Wirtschaftstätigkeit fällt, und gilt daher nicht als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags. Daher kann die Kommission für die Zwecke dieser Entscheidung schlussfolgern, dass der GAVÜV von 1998 nicht in diese Prüfung einzubeziehen ist.

#### 4.3. Vorliegen einer Beihilfe bezüglich der Übernahme von FFHG-Verlusten durch Fraport nach dem GAVÜV von 2001

##### 4.3.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (209) Die Verluste wurden von Fraport übernommen, einem nach deutschem Privatrecht konstituierten Unternehmen, dessen Anteile mehrheitlich von deutschen öffentlichen Gebietskörperschaften gehalten werden (siehe Nummer 30 ff.).

##### 4.3.1.1. Verwendung staatlicher Mittel

- (210) Der EuGH hat in der Rechtssache *Stardust Marine*<sup>(46)</sup> für Recht erkannt, dass die Mittel eines privatrechtlich konstituierten Unternehmens, dessen Anteile mehrheitlich in öffentlicher Hand sind, staatliche Mittel darstellen. Demnach hat die Übernahme von FFHG-Verlusten durch Fraport die Verwendung staatlicher Mittel zur Folge.
- (211) Die deutsche Regierung bestreitet dies und argumentiert, dass Fraport keine Subventionen seiner öffentlichen Anteilseigner erhält. In dieser Hinsicht geht die Kommission in ihrer ständigen Praxis davon aus, dass unabhängig davon, ob ein öffentliches Unternehmen einen Verlust oder einen Gewinn erwirtschaftet, alle Mittel als staatliche Mittel anzusehen sind<sup>(47)</sup>. Folglich kann die Kommission dieses Argument der deutschen Regierung nicht akzeptieren.

##### 4.3.1.2. Staatliche Zurechenbarkeit

- (212) In der oben genannten Rechtssache *Stardust Marine* hat der EuGH ferner für Recht erkannt, dass die Tatsache, dass der Staat oder eine staatliche Stelle einziger oder mehrheitlicher Anteilseigner eines Unternehmens ist, nicht ausreicht, um eine Übertragung von Mitteln dieses Unternehmens seinen öffentlichen Anteilseignern zuzurechnen. Der EuGH hat festgestellt, dass auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird, da ein öffentliches Unternehmen je nach dem Maß an Selbstständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln kann.

<sup>(43)</sup> EuGH, Rechtssache *Aéroports de Paris*, a.a.O., Randnr. 75 mit weiteren Verweisen.

<sup>(44)</sup> ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

<sup>(45)</sup> Siehe Mitteilung der Kommission zur Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994), insbesondere Nummer 12, siehe auch die Entscheidung der Kommission in der Sache NN 109/98 vom 14. Juni 1999, *Flughafen Manchester*; Entscheidung der Kommission in der Sache N 638/98 vom 12. April 1999, *Flughafen Elba (I)*.

<sup>(46)</sup> EuGH, Rechtssache C-482/99, Französische Republik gegen Kommission, Slg. 2002, Randnr. 51 ff.

<sup>(47)</sup> Siehe z. B. die Entscheidung der Kommission in der Beihilfesache C 41/05, *Gestrandete Kosten in Ungarn* (ABl. C 324 vom 21.12.2005, S. 12) mit weiteren Verweisen.

- (213) Die Kommission hat daher zu prüfen, ob davon auszugehen ist, dass die deutschen Behörden auf die eine oder andere Weise am Abschluss des GAVÜV von 2001 beteiligt waren.
- (214) Laut EuGH können folgende Anzeichen herangezogen werden, um auf Zurechenbarkeit zu schließen <sup>(48)</sup>:
- die Tatsache, dass das betreffende Unternehmen die streitige Entscheidung nicht treffen konnte, ohne den Anforderungen der staatlichen Stellen Rechnung zu tragen,
  - die Tatsache, dass das Unternehmen Weisungen staatlicher Stellen zu berücksichtigen hatte,
  - die Integration des öffentlichen Unternehmens in die öffentlichen Verwaltungsstrukturen,
  - die Art seiner Tätigkeiten und die Ausübung dieser Tätigkeiten auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Marktteilnehmern,
  - die Rechtsstellung des Unternehmens,
  - die Intensität der Aufsicht, die von den öffentlichen Stellen über die Geschäftsleitung des Unternehmens ausgeübt wird,
  - jeder andere Nachweis einer Beteiligung staatlicher Stellen an der Beschließung einer Maßnahme in einem konkreten Fall oder der Unwahrscheinlichkeit einer Nichtbeteiligung, wobei Umfang, Inhalt oder Bedingungen der Maßnahme zu berücksichtigen sind.
- (215) Nach Auffassung der deutschen Regierung ist der Abschluss des GAVÜV von 2001 nicht den deutschen Behörden zuzurechnen, wobei sie § 76 und § 84 AktG anführt, wonach der Vorstand der Aktiengesellschaft diese in eigener Verantwortung leitet und während seiner fünfjährigen Amtszeit vom Aufsichtsrat nicht abberufen werden kann.
- (216) Nach Auffassung der Kommission ist dieses Argument im Fall des GAVÜV von 2001 nicht stichhaltig, da der GAVÜV von 2001 vom Fraport-Aufsichtsrat und der Fraport-Hauptversammlung genehmigt werden musste. Der Aufsichtsrat konnte seine Entscheidung mit einfacher Mehrheit der Mitglieder treffen, während die Hauptversammlung den GAVÜV von 2001 mit einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst, zustimmen musste <sup>(49)</sup>.
- (217) Die Fraport-Hauptversammlung stimmte am 3. Mai 2000 mit einem Beschluss dem Abschluss des GAVÜV von 2001 mit FFHG durch den Vorstand zu. Da dieser Beschluss eine Mehrheit erforderte, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasste, und die öffentlichen Stellen zum Beschlusszeitpunkt rund 70 % der Anteile an FRAPORT/Fraport hielten, war der Abschluss des GAVÜV von 2001 ohne Berücksichtigung der Anforderungen der öffentlichen Stellen nicht möglich.
- (218) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass der Abschluss des GAVÜV von 2001 den deutschen Behörden zurechenbar ist.

#### 4.3.2. Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil

- (219) Wie oben ausgeführt ist FFHG hinsichtlich des EG-Wettbewerbsrechts bei Betrachtung des Zeitraums ab 2000 als eine Wirtschaftstätigkeit ausübend anzusehen und gilt somit als Unternehmen, auf das Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags Anwendung findet (siehe Nummer 207 ff.).
- (220) Die deutsche Regierung macht geltend, dass die Übernahme von Verlusten in Höhe von [...] (\*) EUR (siehe Nummer 59) aufgrund dieser Vereinbarung dem Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Investors entspricht. Dies wird auf zwei Erwägungen gestützt:
- bei dem Vertrag handelt es sich um einen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag. Ein Privatinvestor würde einen solchen Vertrag schließen, wenn der Barwert der erwarteten Gewinne den Barwert der erwarteten Verluste übersteigt und die Differenz zur Vergütung des eingesetzten Kapitals ausreicht,
  - als Gegenleistung für den Abschluss des GAVÜV 2001 sagte das Land Rheinland-Pfalz Subventionen für Infrastrukturinvestitionen zu.

<sup>(48)</sup> EuGH, verbundene Rechtssachen C-67, 68, 70/85, Van der Kooy gegen Kommission, Randnr. 37; C-303/88, Italien gegen Kommission, Randnr. 11 ff.; C-305/89, Italien gegen Kommission, Randnr. 13 ff.; EuGH, Rechtssache C-482/99, Französische Republik gegen Kommission, Slg. 2002, Randnr. 56.

<sup>(49)</sup> Siehe § 293 Abs. 1 AktG.

- (221) Die Kommission ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, zu diesen Behauptungen Stellung zu nehmen, und hält es für notwendig, das Prüfverfahren zu dieser Frage zu öffnen, damit betroffene Dritte Stellung dazu nehmen können.
- (222) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission daher Zweifel, ob ein Privatinvestor den GAVÜV von 2001 abgeschlossen hätte. Der Vertrag scheint einen Vorteil für FFHG darzustellen, da er das Unternehmen einer finanziellen Last enthebt, die es ansonsten tragen müsste.

#### 4.3.3. Selektivität

- (223) Die Übernahme von Verlusten wurde nur FFHG gewährt. Daher handelt es sich um eine selektive und spezifische Maßnahme.

#### 4.3.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (224) Die deutsche Regierung erläutert in ihrer Mitteilung vom 29. Juni 2007, dass HHN wegen der Nähe mehrerer anderer Flughäfen nicht als Flughafen mit beherrschender Stellung auf seinem Markt angesehen werden kann. Sollte dies der Fall sein, was die Kommission nicht ausschließen kann, liegt es auf der Hand, dass jede staatliche Beihilfe an einen dieser Flughäfen, in diesem Fall HHN, den Wettbewerb zwischen diesen Flughäfen potenziell verfälschen kann. Potenziell kann sie auch den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, da die meisten Flugverbindungen ab HHN zu Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten bestehen.

#### 4.3.5. Schlussfolgerung

- (225) Unter diesen Umständen dürfte die Übernahme von Betriebsverlusten durch FRAPORT/Fraport nach dem GAVÜV von 2001 eine staatliche Beihilfe zugunsten von FFHG im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.

### 4.4. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von FFHG bezüglich der Übernahme ihrer Verluste durch Fraport nach dem GAVÜV von 2004

- (226) Bezüglich der Verlängerung des GAVÜV von 2004 gelten analog dieselben Argumente wie im vorangehenden Abschnitt. Nach dem GAVÜV von 2004 hat Fraport FFHG-Verluste übernommen, die sich auf mindestens [...] (\*) EUR belaufen <sup>(50)</sup>.
- (227) Bezüglich des Privatinvestortests von PwC stellt die Kommission fest, dass diese Bewertung weitgehend qualitativer Art ist.

### 4.5. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von FFHG bei der Kapitalerhöhung von 2001

- (228) Im Jahr 2001 erhöhten Fraport und das Land Rheinland-Pfalz das Kapital von FFHG um [...] (\*) EUR. Der Beitrag von Fraport betrug [...] (\*) EUR, der des Landes Rheinland-Pfalz [...] (\*) EUR.

#### 4.5.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

##### 4.5.1.1. Kapitalerhöhung von Seiten des Landes Rheinland-Pfalz

- (229) Das Land Rheinland-Pfalz hat seinen Anteil an der Kapitalerhöhung aus seinem Haushalt finanziert. Somit liegt bei diesem Anteil eindeutig eine Finanzierung aus staatlichen Mitteln vor.

##### 4.5.1.2. Kapitalerhöhung von Seiten Fraport

- (230) Die Mittel von Fraport stellen staatliche Mittel dar (siehe Nummer 210).

<sup>(50)</sup> Der Kommission wurden die Finanzergebnisse von FFHG für das Jahr 2006 nicht übermittelt. Sowohl 2006 als auch 2007 sowie etwaige künftige Verluste während der Laufzeit dieses Vertrags müssten zu dem genannten Betrag addiert werden.

- (231) Die Kommission hat weiterhin zu zeigen, dass die Entscheidung von Fraport den deutschen Behörden zurechenbar ist. Dazu weist die Kommission darauf hin, dass die FFHG-Hauptversammlung ihre Zustimmung zu der Kapitalerhöhung geben musste<sup>(51)</sup>. Der entsprechende Beschluss der Hauptversammlung wurde am 9. Januar 2002 gefasst (siehe Nummer 72). Da alle FFHG-Anteilseigner zu dem betreffenden Zeitpunkt öffentliche Stellen waren, ist die Entscheidung zur Kapitalerhöhung den deutschen Behörden zurechenbar.
- (232) Die Kommission weist auch darauf hin, dass die Kapitalerhöhung nach § 11 der Fraport-Satzung der Zustimmung durch den Aufsichtsrat von Fraport bedurfte (siehe Nummer 31). Der Kommission wurden keine Informationen vorgelegt, wie sich der Aufsichtsrat von Fraport zum damaligen Zeitpunkt zusammensetzte. Es ist nicht auszuschließen, dass zum damaligen Zeitpunkt Vertreter öffentlicher Stellen die Mehrheit der Sitze im Aufsichtsrat hatten. Dies wäre ein weiteres Anzeichen dafür, dass die Kapitalerhöhung den deutschen Behörden zurechenbar ist.
- 4.5.2. *Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil*
- (233) Im Jahr 2001 war FFHG ein Unternehmen, auf das Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags Anwendung findet (siehe Nummer 203).
- (234) Zur Beurteilung, ob eine Kapitalerhöhung einen wirtschaftlichen Vorteil für den Empfänger darstellt, nimmt die Kommission den Privatinvestortest vor.
- (235) Nach diesem Test stellt die Bereitstellung von Kapital aus öffentlichen Mitteln keine Beihilfe dar, sofern sich private Anteilseigner in einem im Verhältnis zur Anzahl ihrer Anteile erheblichem Umfang und zu denselben Bedingungen wie der öffentliche Investor an der Operation beteiligen<sup>(52)</sup>. Im vorliegenden Fall ist dies nicht gegeben. Zwar ist Fraport ein privatrechtlich konstituiertes Unternehmen, es kann aber nicht als privater Anteilseigner angesehen werden, da die Mehrheit seines Kapitals im Eigentum staatlicher Stellen steht.
- (236) Da eine maßgebliche Beteiligung eines privaten Anteilseigners nicht gegeben ist, muss die Kommission auf einen stärker theoretisch ausgerichteten Ansatz zurückgreifen. Es ist zu prüfen, ob ein Privatinvestor von vergleichbarer Größe wie die Einrichtungen des öffentlichen Sektors unter ähnlichen Umständen Kapital in einer solchen Höhe bereitgestellt hätte. Wenngleich ein Privatinvestor, dessen Verhalten mit dem Eingriff des öffentlichen Investors, der wirtschaftspolitische Ziele verfolgt, verglichen werden soll, sich nicht so verhalten muss wie ein gewöhnlicher Investor, der Kapital einsetzt, um in verhältnismäßig kurzer Zeit einen Gewinn zu erzielen, so muss er sich doch zumindest wie eine private Holding oder eine private Unternehmensgruppe verhalten, die eine — globale oder sektorale — Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt<sup>(53)</sup>.
- (237) Die Kommission wird normalerweise den Investitionsaufwand dem Ertrag gegenüberstellen, den die Investition generiert<sup>(54)</sup>. Der Privatinvestortest ist in der Regel erfüllt, wenn die Struktur und die Zukunftsaussichten des Unternehmens geeignet sind, eine normale Rendite in Form von Dividendenzahlungen und Kapitalzuwächsen gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen innerhalb eines angemessenen Zeitraums erwarten zu lassen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalanleger würde normalerweise Kapital bereitstellen, wenn der Barwert des erwarteten zukünftigen Zahlungsstroms aus dem Finanzierungsvorhaben (das dem Investor über Dividendenausschüttungen und/oder Kapitalzuwächse unter Berücksichtigung der Risikoprämie erwächst) den eingesetzten Investitionsbetrag übersteigt und ausreicht, das Kapital mit einer in dem betreffenden Sektor akzeptablen Rendite zu verzinsen, wobei dem mit der Investition verbundenen Risiko Rechnung zu tragen ist. Die Mindestrendite stellt die Risikoprämie dar, die ein Privatinvestor für das Eingehen eines bestimmten finanziellen Engagements verlangt. Diese Rate ist somit dem der Investition innewohnenden Risiko direkt proportional. Was den internen Zinsfuß angeht, legt die Kommission dar, dass darin der zugrunde liegende interne Ertragssatz zum Ausdruck kommt<sup>(55)</sup>.

<sup>(51)</sup> Siehe §§ 53 und 55 ff. GmbHG, siehe Nummer 41.

<sup>(52)</sup> EuGEI, Rechtssache T-358/94, Air France gegen Kommission, Randnr. 70.

<sup>(53)</sup> Rechtssache C-305/89, Italien gegen Kommission, Randnr. 20; verbundene Rechtssachen C-278-280/92, Spanien gegen Kommission, Randnrn. 20-22; verbundene Rechtssachen T-126, 127/96, BFM, EFIM gegen Kommission, Randnr. 79.

<sup>(54)</sup> Entscheidung der Kommission 96/278/EG, Iberia, ABl. L 104 vom 27.4.1996, S. 25 ff.; 97/789/EG, Alitalia, ABl. L 322 vom 25.11.1997, S. 44 ff.

<sup>(55)</sup> Vom EuGEI in der Rechtssache T-296/97, Alitalia gegen Kommission, Randnr. 95 ff. akzeptierte Kriterien.

#### 4.5.2.1. Allgemeine Bemerkungen zum Privatinvestortest durch PwC

- (238) Die Kommission hat grundsätzlich akzeptiert, dass eine Bewertung durch eine oder mehrere unabhängige Wirtschaftsprüfer als Beleg dafür dienen kann, dass eine Transaktion zum Marktwert erfolgt ist <sup>(56)</sup>. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission jedoch Bedenken, ob der Bericht von PwC ausreicht, das Vorliegen eines Vorteils auszuschließen.
- (239) Keine der von PwC als Grundlage für die Bewertung verwendeten Unterlagen, die interne Unterlagen von Fraport und FFHG sind, wurden der Kommission zur Verfügung gestellt. Diesbezüglich ergeht eine Anordnung zur Auskunftserteilung in dieser Entscheidung. Ohne die Möglichkeit der Prüfung, ob man zu demselben Ergebnis hätte kommen können, ist die Kommission daher nicht in der Lage, das Ergebnis dieser Bewertung zu beurteilen. Nach Auffassung der Kommission ist dies nicht befriedigend und reicht nicht aus, das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils und somit einer staatlichen Beihilfe auszuschließen. Dies gilt um so mehr, als PwC an mehreren Stellen des Berichts erwähnt, dass PwC die entsprechenden Unterlagen ebenfalls [...], sondern es sich auf andere Informationen von Fraport oder FFHG stützen musste.

#### 4.5.2.2. Bewertung der Ergebnisse des Privatinvestortests

- (240) Bezüglich des Inhalts des von PwC durchgeführten Privatinvestortests hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt verschiedene Zweifel, ob er ausreicht zu belegen, dass Fraport und das Land Rheinland-Pfalz wie Privatinvestoren gehandelt haben.
- (241) Erstens ist die von PwC vorgenommene Bewertung rein qualitativer Art, und die einschlägigen Zahlen und Annahmen, auf denen diese basieren, sowie bestimmte Dokumente, die den Entscheidungen von Fraport und FFHG zugrunde lagen, wurden PwC nicht zur Verfügung gestellt. PwC legt weder die erwartete Kapitalrendite noch die zugrundeliegenden Berechnungen quantitativ dar.
- (242) Zweitens bewertet PwC nicht die Kosten einer Aufgabe des Engagements durch Fraport. Ohne die Kosten eines Verkaufs der Anteile an FFHG oder einer Liquidierung von FFHG zu kennen, ist es nicht möglich zu prüfen, ob Fraport wie ein Privatinvestor gehandelt hat.
- (243) Drittens erläutert PwC die ‚großen Risiken‘, auf die BCG und Fraport AUB in ihrer jeweiligen Analyse der Lage hinwiesen, nicht im Einzelnen oder beziffert diese. Eine genauere Kenntnis dieser Risiken ist wichtig, um die Risikoprämie zu ermitteln, die ein Privatinvestor verlangt hätte.
- (244) Viertens beschränkt sich der Privatinvestortest auf das Verhalten von Fraport, ohne zu bewerten, ob das Land Rheinland-Pfalz wie ein Privatinvestor gehandelt hat. Da die beiden Anteilseigner die Kapitalerhöhung unter verschiedenen Bedingungen vorgenommen haben (geringer Garantiezins für das Land Rheinland-Pfalz, Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag für Fraport), ist es notwendig zu prüfen, ob beide Parteien wie ein Privatinvestor gehandelt haben.

#### 4.5.2.3. Schlussfolgerung

- (245) Aus diesen Gründen kann die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausschließen, dass die Kapitalerhöhung FFHG einen Vorteil verschafft hat.

#### 4.5.3. Selektivität

- (246) Das Kapital wurde ausschließlich FFHG gewährt. Die Kapitalerhöhung ist daher eine spezifische Maßnahme.
- (247)

#### 4.5.4. Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Handel und den Wettbewerb

- (248) Die betreffende Maßnahme beeinträchtigt den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und verfälscht den Wettbewerb auf dem Markt der Flughafenbetreiber oder droht ihn zu verfälschen (siehe Nummer 224).

<sup>(56)</sup> Siehe die Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, Abschnitt II.2.



#### 4.5.5. Schlussfolgerung

- (249) Die 2001/2002 erfolgte Kapitalerhöhung um [...] (\*) EUR dürfte eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.

#### 4.6. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von FFHG bezüglich der Kapitalerhöhung von 2004

- (250) 2004 erhöhten die FFHG-Anteilseigner das genehmigte Kapital um [...] (\*) EUR, wovon auf Fraport [...] (\*) EUR und auf das Land Rheinland-Pfalz [...] (\*) EUR entfielen. Zusätzlich trug das Land Hessen als neuer Anteilseigner weitere [...] (\*) EUR bei. Sowohl Rheinland-Pfalz als auch Hessen verpflichteten sich, jeweils [...] (\*) EUR zu den Kapitalrücklagen beizutragen. Der genaue Zeitplan der Zahlungen ist in Nummer 90 wiedergegeben.
- (251) Bezüglich der Kapitalerhöhung von 2004 gelten analog dieselben Argumente wie im vorangehenden Abschnitt.
- (252) Hinsichtlich des Privatinvestortests hegt die Kommission dieselben Zweifel wie in Nummer 238 ff. dargelegt, da die von PwC vorgebrachten Argumente im Wesentlichen dieselben sind wie für die Kapitalerhöhung 2001/2002.

#### 4.7. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von Ryanair im Zusammenhang mit dem Ryanair-Vertrag von 1999

- (253) In ihrer Entscheidung in der Sache *Flughafen Manchester* hat die Kommission festgestellt, dass kurzfristige Ermäßigungen, die ohne Diskriminierung der Flughafennutzer verfügbar sind und gewährt werden, nicht unter Artikel 87 des EG-Vertrags fallen, da sie nicht zu einer Wettbewerbsverfälschung führen. Andererseits stellte die Kommission klar, dass eine Ermäßigung oder Ermäßigungsregelung, bei der einem bestimmten Unternehmen eine Vorzugsbehandlung zuteil wird, unter Artikel 87 des EG-Vertrags fallen dürfte.
- (254) In der Entscheidung in der Sache *Flughafen Manchester* <sup>(57)</sup> heißt es:

*Dass Fluggesellschaften Ermäßigungen auf Landeentgelte gewährt werden, ist ein allgemein übliches Verhalten, mit dem Flughäfen gewöhnlich einen Anreiz zur Einrichtung neuer Verbindungen und zur Erhöhung des Fluggastaufkommens schaffen möchten. Wenn der Betreiber des Flughafens eine öffentliche Stelle ist, sind die Einnahmen, auf die durch die Gewährung von Ermäßigungen der Flughafenentgelte verzichtet wurde, als staatliche Mittel zu betrachten; daher stellt sich die Frage, ob diese Maßnahmen als Maßnahmen gemäß Artikel 87 zu bewerten sind. Wenn eine Ermäßigung oder eine Ermäßigungsregelung darauf abzielt, einem bestimmten Unternehmen eine Vorzugsbehandlung zu gewähren, kann Artikel 87 anwendbar sein. [...] Artikel 87 ist dann jedoch nicht anwendbar, wenn die betreffenden Ermäßigungen aufgrund ihrer Struktur als befristete Maßnahmen betrachtet werden können, mit denen keine Diskriminierung gewisser Benutzer der Infrastruktur des Flughafens verbunden ist. Entsprechend müssen die Bedeutung und die Auswirkungen der Diskriminierungsfreiheit im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Einrichtungen des Flughafens bestimmt werden <sup>(58)</sup>.*

- (255) Die Kommission bestätigte darüber hinaus in der Entscheidung in der Sache *Flughafen Manchester*, dass zwei Arten von Ermäßigungen praktiziert werden können: Erstens ‚Nachlässe, die darauf abzielen, Fluggesellschaften zur Eröffnung von Verbindungen zu bewegen, zu denen der Flughafen, der den Anreiz gewährt, noch keine Verbindung unterhält, und zum anderen Nachlässe, mit denen die Zunahme des Flugverkehrs von und zu Flughäfen erhöht werden soll, mit denen bereits Verbindungen bestehen <sup>(58)</sup>. In der Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi‘ <sup>(59)</sup> (nachstehend ‚Entscheidung in der Sache Charleroi‘) hat die Kommission festgestellt, dass ein System so genannter Ermäßigungen zu Werbezwecken ebenfalls unter die Definition eines diskriminierungsfreien und zeitlich unbefristeten Systems von Entgeltermäßigungen fallen könnte <sup>(60)</sup>.

<sup>(57)</sup> Entscheidung der Kommission in der Sache NN 109/98 vom 26. Mai 1998, Vereinigte Königreich, Flughafen Manchester (noch unveröffentlicht).

<sup>(58)</sup> A.a.O., Nummer 8.

<sup>(59)</sup> ABl. L 137 vom 30.4.2004.

<sup>(60)</sup> A.a.O., Nummer 159.

- (256) In dieser Entscheidung wurde ferner festgestellt, dass ein Flughafentarifsystem klar sein müsse und dass ein unmittelbarer Bezug zwischen der Entgelthöhe und der den Nutzern erbrachten Leistung bestehen müsse. Nach den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Untersuchung müssen die der Leistung gegenüberstehenden Zahlungen genau definiert und unter unmittelbarem Bezug auf einen Parameter wie z. B. die Betriebskosten festgesetzt werden <sup>(61)</sup>.
- (257) Die Kommission ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Auffassung, dass die von FFHG bezüglich der Verträge mit Ryanair getroffene Regelung die in diesen beiden Präzedenzfällen dargelegten Anforderungen nicht erfüllt.

#### 4.7.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (258) Die durch den Ryanair-Vertrag von 1999 generierten Verluste wurden von FFHG und aufgrund des GAVÜV von 1998 indirekt von Fraport getragen. Sowohl FFHG als auch Fraport sind nach deutschem Privatrecht konstituierte Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von deutschen öffentlichen Gebietskörperschaften gehalten werden (siehe Nummer 30 ff.).

##### 4.7.1.1. Verwendung staatlicher Mittel

- (259) Der EuGH hat in der Rechtssache *Stardust Marine* <sup>(62)</sup> für Recht erkannt, dass die Mittel eines privatrechtlich konstituierten Unternehmens, dessen Anteile mehrheitlich in öffentlicher Hand sind, staatliche Mittel darstellen. Folglich hat der Ryanair-Vertrag von 1999 die Verwendung staatlicher Mittel zur Folge.

##### 4.7.1.2. Staatliche Zurechenbarkeit

- (260) In der oben genannten Rechtssache *Stardust Marine* hat der EuGH ferner für Recht erkannt, dass die Tatsache, dass der Staat oder eine staatliche Stelle einziger oder mehrheitlicher Anteilseigner eines Unternehmens ist, nicht ausreicht, um eine Übertragung von Mitteln dieses Unternehmens seinen öffentlichen Anteilseignern zuzurechnen. Der EuGH hat festgestellt, dass auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird, da ein öffentliches Unternehmen je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln kann.
- (261) Die Kommission hat daher zu prüfen, ob davon auszugehen ist, dass die deutschen Behörden auf die eine oder andere Weise am Abschluss des Ryanair-Vertrags von 1999 beteiligt waren.
- (262) Laut EuGH können folgende Anzeichen herangezogen werden, um auf Zurechenbarkeit zu schließen <sup>(63)</sup>:
- die Tatsache, dass das betreffende Unternehmen die streitige Entscheidung nicht treffen konnte, ohne den Anforderungen der staatlichen Stellen Rechnung zu tragen,
  - die Tatsache, dass das Unternehmen Weisungen staatlicher Stellen zu berücksichtigen hatte,
  - die Integration des öffentlichen Unternehmens in die öffentlichen Verwaltungsstrukturen,
  - die Art seiner Tätigkeiten und die Ausübung dieser Tätigkeiten auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Marktteilnehmern,
  - die Rechtsstellung des Unternehmens,
  - die Intensität der Aufsicht, die von den öffentlichen Stellen über die Geschäftsleitung des Unternehmens ausgeübt wird,
  - jeder andere Nachweis einer Beteiligung staatlicher Stellen an der Beschließung einer Maßnahme in einem konkreten Fall oder der Unwahrscheinlichkeit einer Nichtbeteiligung, wobei Umfang, Inhalt oder Bedingungen der Maßnahme zu berücksichtigen sind.

<sup>(61)</sup> Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi (ABl. L 137 vom 30.4.2004).

<sup>(62)</sup> EuGH, Rechtssache C-482/99, Französische Republik gegen Kommission, Slg. 2002, Randnr. 51 ff.

<sup>(63)</sup> EuGH, verbundene Rechtssachen C-67, 68, 70/85, Van der Kooy gegen Kommission, Randnr. 37; C-303/88, Italien gegen Kommission, Randnr. 11 ff.; C-305/89, Italien gegen Kommission, Randnr. 13 ff.; EuGH, Rechtssache C-482/99, Französische Republik gegen Kommission, Slg. 2002, Randnr. 56.

- (263) Nach den von den deutschen Behörden übermittelten Informationen hat die Geschäftsleitung von FFHG die Deckungsbeitragsrechnung für den Ryanair-Vertrag von 1999 dem Aufsichtsrat für seine Sitzung vom 5. Mai 1999 vorgelegt. Obschon der Aufsichtsrat nicht über den Vertrag abstimmte, nahm er auch keine sonstige Entschließung an oder traf andere Maßnahmen, die darauf hindeuten, dass er ihm widersprach (siehe Nummer 107). Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die Kommission über keine sonstigen Hinweise, aus denen sie schließen könnte, dass der Ryanair-Vertrag von 1999 Deutschland nicht zurechenbar wäre.
- (264) Demgemäß und angesichts der beschränkten ihr verfügbaren Informationen muss die Kommission zu dem Schluss kommen, dass der Vertrag in dieser Weise zurechenbar ist, sie ersucht jedoch die deutsche Regierung und alle Beteiligten, ihr sonstige Informationen zur Kenntnis zu bringen, die für die Feststellung der Zurechenbarkeit oder Nichtzurechenbarkeit des Ryanair-Vertrags von 1999 von Belang sein können.

#### 4.7.2. Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil

- (265) Aus den oben dargelegten Gründen hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor den Ryanair-Vertrag von 1999 abgeschlossen hätte. Die Kommission ist nicht der Auffassung, dass die von FFHG dem Unternehmen Ryanair auferlegten Entgelte ihre Kosten decken.

##### 4.7.2.1. Sicherheitsgebühren als Erlösquelle

- (266) Wie oben ausgeführt (Nummer 188 ff.) wird die Sicherheitsgebühr von FFHG im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz eingezogen und FFHG dann zum Ausgleich ihrer Aufwendungen für Sicherheitskontrollen zurücküberwiesen. Die von FFHG getragenen Kosten für die Durchführung von Sicherheitskontrollen durch einen Unterauftragnehmer scheinen wesentlich niedriger zu sein als die durch die Sicherheitsgebühr erzielten Erlöse. Dies könnte eine unzulässige und nicht mit dem EG-Vertrag zu vereinbarende staatliche Beihilfe an FFHG darstellen, insoweit der Flughafen eine Überkompensation erhält (siehe die rechtliche Würdigung in Nummer 327 ff.).
- (267) Diese anscheinend erfolgende Überkompensation stellt als solche keinen Vorteil zugunsten von Ryanair dar, da Ryanair den vollen Betrag der Sicherheitsgebühren zahlt. Falls der Sicherheitsgebühr jedoch eine Überkompensation inhärent ist und diese Überkompensation FFHG zugute kam, müsste FFHG den übermäßig gewährten Ausgleich zurückzahlen, was wiederum die Bewertung des Ryanair-Vertrags durch PwC in Frage stellen würde.

##### 4.7.2.2. Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Flughafenverwaltung

- (268) Die von PwC vorgelegte Deckungsbeitragsrechnung erfasst solche Kosten überhaupt nicht, die nicht besonders/zusätzlich durch den Ryanair-Vertrag von 1999 verursacht sind, z. B. Kosten der Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Flughafenverwaltung. Also decken die Erträge aus dem Ryanair-Vertrag von 1999 nur die zusätzlichen Kosten, nicht aber die Durchschnittskosten.
- (269) Das wirft die allgemeinere Frage auf, wie Entgelte für die Infrastrukturnutzung festzulegen sind. Die deutschen Behörden und PwC argumentieren, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Privatanleger einen Vertrag schließen würde, der auf der Deckung der zusätzlichen Kosten beruht, da die zusätzlichen Erträge aus dem Vertrag dazu beitragen würden, die Verluste aus der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und der allgemeinen Flughafenverwaltung zu verringern.
- (270) Im vorliegenden Fall haben die deutschen Behörden und PwC die Kosten des neuen Terminals von rund [...] (\*) EUR nicht in ihre Deckungsbeitragsrechnung einbezogen und dies damit begründet, dass HHN im Jahr 1999 ohnehin ein neues Fluggastterminal benötigte und die Kapazität von [...] (\*) Fluggästen im Jahr das von Ryanair generierte Fluggastaufkommen bei Weitem überstieg.
- (271) Nach Ansicht der Kommission ist diese Argumentation nicht überzeugend. Ryanair war 1999 und ist bis heute die einzige größere Passagierfluggesellschaft in HHN. Deutschland hat nicht gezeigt, dass HHN vernünftigerweise davon ausgehen konnte, dass ein weiterer Billigfluggastanbieter die Erträge zur Finanzierung des neuen Terminals generieren würde. Folglich scheinen die Investitionen in das neue Fluggastterminal vollständig von Ryanair induziert worden zu sein. Bei Einbeziehung der Abschreibungen für das neue Fluggastterminal in die zusätzlichen Kosten vermindert sich das Finanzergebnis um [...] (\*) EUR (bei einer Abschreibungsdauer von [...] (\*) Jahren).

- (272) Selbst wenn nur das erwartete Fluggastaufkommen berücksichtigt wird, das von Ryanair generiert werden soll ([...] (\*)), und dies ins Verhältnis gesetzt wird zu der Kapazität des Fluggastterminals ([...] (\*)) und dessen Gesamtkosten ([...] (\*)), müssten [...] (\*) EUR ([...] (\*)) abgezogen werden.

#### 4.7.2.3. Sonstige Zweifel

- (273) Die Kommission weist außerdem darauf hin, dass der Ryanair-Vertrag von 1999 keine Anpassung des Entgeltniveaus an die Entwicklung des Verbraucherpreisindex und keine Vertragsstrafen für Ryanair vorsah, falls die Fluggesellschaft das erwartete Verkehrsaufkommen nicht generiert.

#### 4.7.3. Selektivität

- (274) Nach Wissen der Kommission wurden die im Ryanair-Vertrag von 1999 vereinbarten Bedingungen ausschließlich Ryanair gewährt. Daher handelt es sich um eine selektive und spezifische Maßnahme.

#### 4.7.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (275) Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälscht der Ryanair-Vertrag von 1999 potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigt potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### 4.7.5. Schlussfolgerung

- (276) Der Ryanair-Vertrag von 1999 kann eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, falls er den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors nicht erfüllt und er den staatlichen Stellen zuzurechnen ist.

### 4.8. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von Ryanair im Zusammenhang mit dem Ryanair-Vertrag von 2002

#### 4.8.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (277) Die durch den Ryanair-Vertrag von 2002 generierten Verluste wurden von FFHG und aufgrund des GAVÜV von 2001 indirekt von Fraport getragen. Sowohl FFHG als auch Fraport sind nach deutschem Privatrecht konstituierte Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von deutschen öffentlichen Gebietskörperschaften gehalten werden (siehe Nummer 30 ff.).
- (278) Aus den oben dargelegten Gründen (Nummer 210) wurden die finanziellen Verluste aus staatlichen Mitteln finanziert.
- (279) Anders als dem Ryanair-Vertrag von 1999 wurde dem Ryanair-Vertrag von 2002 vom FFHG-Aufsichtsrat förmlich zugestimmt, der von Mitgliedern dominiert wird, die von staatlichen Stellen benannt sind. Somit ist der Ryanair-Vertrag von 2002 ebenfalls den deutschen Behörden zurechenbar.

#### 4.8.2. Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil

- (280) Die Kommission hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor den Ryanair-Vertrag von 2002 abgeschlossen hätte. Die Zweifel der Kommission betreffen die folgenden Bestandteile des von PwC vorgelegten Privatinvestortests:

##### 4.8.2.1. Zahl der Fluggäste je Flugzeug

- (281) Der durchschnittliche Sitzladefaktor in der von PwC vorgelegten Analyse ([...] (\*) % = [...] (\*) Fluggäste je Flugzeug) basierte, anders als die Deckungsbeitragsrechnung für den Vertrag von 1999, anscheinend ausschließlich auf einer Boeing 737-800. Dies könnte daran liegen, dass Ryanair seine Flotte des Musters Boeing 737-200 seit März 1999 nach und nach durch Flugzeuge des Musters Boeing 737-800 ersetzt hat. 2001 betrieb das Unternehmen insgesamt 18 Boeing 737-800, und im Jahr 2002 stockte es seine Bestellungen bei Boeing von 45 auf 125 auf<sup>(64)</sup>. Es scheint jedoch zweifelhaft, dass gleich von Beginn im Februar 2002 an alle Ryanair-Flüge von HHN mit einer Boeing 737-800 durchgeführt wurden. Daher scheint die Zahl von [...] (\*) Fluggästen je Flug zu hoch angesetzt, was von entscheidender Bedeutung ist, da zwei Hauptparameter für die Berechnung der Erträge (Passagierentgelt und Sicherheitsgebühr) vom Fluggastaufkommen abhingen.

<sup>(64)</sup> <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php?page=About&pos=HEAD>

#### 4.8.2.2. Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Flughafenverwaltung

- (282) Wie im Fall des Ryanair-Vertrags von 1999 erfasst die Deckungsbeitragsrechnung nur solche Kosten, die besonders/zusätzlich durch den Ryanair-Vertrag verursacht sind, nicht aber die Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur oder allgemeinen Flughafenverwaltung. Aus den oben dargelegten Gründen (Nummer 268 ff.) ist die Kommission der Auffassung, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor seinen Preisen die Durchschnittskosten und nicht die zusätzlichen Kosten zugrunde legt.

#### 4.8.2.3. Sonstige Zweifel

- (283) Außerdem war die Höhe des Flughafenentgelts bis [...] (\*) unveränderlich festgeschrieben und sollte danach gemäß dem deutschen Verbraucherpreisindex angepasst werden, falls dieser gegenüber dem Vorjahr um mehr als 3 % ansteigt.
- (284) Abschließend sah der Vertrag keine Vertragsstrafen für Ryanair vor, falls das Unternehmen nicht das vorhergesehene Verkehrsaufkommen generierte, nicht eine bestimmte Zahl von Flugzeugen in HHN als Basis stationierte oder keine Boeing 737-800 einsetzte.

#### 4.8.3. Selektivität

- (285) Nach Wissen der Kommission wurden die im Ryanair-Vertrag von 2002 vereinbarten Bedingungen ausschließlich Ryanair gewährt. Daher handelt es sich um selektive und spezifische Maßnahmen.

#### 4.8.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (286) Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälscht der Ryanair-Vertrag von 2002 potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigt potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### 4.8.5. Schlussfolgerung

- (287) Der Ryanair-Vertrag von 2002 kann eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, falls er den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors nicht erfüllt.

### 4.9. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von Ryanair im Zusammenhang mit dem Ryanair-Vertrag von 2004

#### 4.9.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (288) Die durch den Ryanair-Vertrag von [...] (\*) generierten Verluste wurden von FFHG und aufgrund des GAVÜV von 2004 indirekt von Fraport getragen. Sowohl FFHG als auch Fraport sind nach deutschem Privatrecht konstituierte Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von deutschen öffentlichen Gebietskörperschaften gehalten werden (siehe Nummer 30 ff.).
- (289) Aus den oben dargelegten Gründen (Nummer 210) wurden die finanziellen Verluste aus staatlichen Mitteln finanziert.
- (290) Dem Ryanair-Vertrag von [...] (\*) wurde genau wie dem Ryanair-Vertrag von 2002 vom FFHG-Aufsichtsrat förmlich zugestimmt, der von Mitgliedern dominiert wird, die von staatlichen Stellen benannt sind. Somit ist der Ryanair-Vertrag von [...] (\*) ebenfalls den deutschen Behörden zurechenbar.

#### 4.9.2. Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil

- (291) Im Gegensatz zu den Behauptungen der deutschen Regierung und von PwC hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor den Ryanair-Vertrag von [...] (\*) abgeschlossen hätte. Die Zweifel der Kommission betreffen die folgenden Bestandteile des von PwC vorgelegten Privatinvestortests:

#### 4.9.2.1. Unzureichende Informationen zur Überprüfung der Berechnungen

- (292) Anders als die Analysen für die Ryanair-Verträge von 1999 und 2002 enthält der von PwC vorgelegte Privatinvestortest für den Ryanair-Vertrag von [...] (\*) keine Zahlen, die nach einzelnen Erlös- und Aufwandskategorien aufgeschlüsselt sind. Obschon PwC die verschiedenen Erlös- und Aufwandsquellen angibt, werden außerdem keine absoluten Zahlen oder Anteile am Gesamtumsatz/-aufwand angegeben, da FFHG diese Zahlen anscheinend PwC nicht zur Verfügung gestellt hat. Auf der Grundlage der vorgelegten Informationen kann die Kommission nicht beurteilen, ob die geplanten Erträge und Kosten realistisch sind.

#### 4.9.2.2. Von Ryanair induzierte Investitionen

- (293) Die Analyse des Ryanair-Vertrags von [...] (\*) umfasst zum Teil Abschreibungen für Investitionen, die im strategischen Geschäftsplan [...] (\*) vorgesehen sind. [...] (\*). Durch Extrapolation dieser Zahl für die gesamte Vertragslaufzeit von 2006 bis 2027 ermittelt die FFHG-Fachabteilung ein geschätztes Gesamtinvestitionsvolumen von [...] (\*) EUR. Der Anteil dieser Kosten, der laut FFHG durch den Ryanair-Vertrag von 2004 induziert ist, beträgt [...] (\*) EUR, mithin [...] (\*) %.
- (294) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission Zweifel, ob diese Kostenzuweisung gerechtfertigt ist, oder ob Ryanair, worauf die überwältigende Mehrheit des Fluggastverkehrs in HHN entfällt, nicht ein größerer Anteil der Investitionen zuzuordnen ist. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden und Beteiligte um Äußerung ihrer Ansichten in dieser Frage.

#### 4.9.2.3. Sonstige Zweifel

- (295) Da es sich um eine Änderung des Vertrags von 2002 handelt, die keine Indexierung vorsieht, bleibt die Systematik des Vertrags von 2002 erhalten (siehe Nummer 283).
- (296) [...] (\*).
- (297) [...] (\*).

#### 4.9.3. Selektivität

- (298) Die im Ryanair-Vertrag von [...] (\*) vereinbarten Bedingungen wurden ausschließlich Ryanair gewährt. Die oben dargelegten FFHG entstehenden Verluste sind unmittelbar mit dem Ryanair-Vertrag verbunden. Daher handelt es sich um eine selektive und spezifische Maßnahme.

#### 4.9.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (299) Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälscht der Ryanair-Vertrag von [...] (\*) potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigt potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### 4.9.5. Schlussfolgerung

- (300) Der Ryanair-Vertrag von [...] (\*) kann eine staatliche Beihilfe an Ryanair im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, falls er den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors nicht erfüllt.

### 4.10. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von Ryanair bezüglich der Entgeltordnung von 2001

#### 4.10.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (301) Die durch die Entgeltordnung von 2001 generierten Verluste wurden von er FFHG und aufgrund des GAVÜV von 2001 indirekt von Fraport getragen. Sowohl FFHG als auch Fraport sind nach deutschem Privatrecht konstituierte Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von deutschen öffentlichen Gebietskörperschaften gehalten werden (siehe Nummer 30 ff.).
- (302) Aus den oben dargelegten Gründen (Nummer 210) wurden die finanziellen Verluste aus staatlichen Mitteln finanziert.

- (303) Die Entgeltordnung von 2001 wurde vom Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz, einer staatlichen Behörde, genehmigt. Somit ist die Übernahme von Verlusten ebenfalls Deutschland zurechenbar.

#### 4.10.2. Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil

- (304) Die Entgeltordnung von 2001 trat am 1. Oktober 2001 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt scheint Ryanair die einzige in HHN tätige Passagierfluggesellschaft gewesen zu sein, da Volare und Air Polonia erst 2003 und Iceland Express erst 2005 ihre Tätigkeit aufnahmen. Aus den von der deutschen Regierung übermittelten Unterlagen geht nicht eindeutig hervor, ob die Entgeltordnung von 2001 seit dem 1. Oktober 2001 auf Ryanair angewendet wurde oder erst seit Abschluss des Ryanair-Vertrags von 2002 im Februar 2002.
- (305) Die Entgeltordnung von 2001 gilt für alle Luftfahrtunternehmen, die HHN nutzen. Sie könnte allen diesen Luftfahrtunternehmen einen Vorteil einräumen, falls die Entgelte der Entgeltordnung von 2001 so strukturiert sind, dass sie einen profitablen Betrieb des Flughafens nicht ermöglichen. In diesem Fall wäre der Vorteil die Differenz zwischen dem tatsächlich gezahlten Entgeltniveau und dem Entgeltniveau, das zur Deckung der Kosten des Flughafens erforderlich wäre.
- (306) Die deutschen Behörden haben keinen Privatinvestortest für die Entgeltordnung von 2001 vorgelegt. Da Ryanair jedoch zwischen 2001 und 2003 die einzige Passagierfluggesellschaft gewesen zu sein scheint, die den Flughafen genutzt hat, und auf die bis 2006, als die Entgeltordnung von 2001 durch die Entgeltordnung von 2006 ersetzt wurde, mehr als 95 % des Fluggastaufkommens entfiel, können die Ergebnisse des Privatinvestortests für den Ryanair-Vertrag von 2002, der auf der Entgeltordnung von 2001 basiert und eine zusätzliche Marketingförderung einführt, als Vergleichsmaßstab dienen.
- (307) Aus den oben dargelegten Gründen (Nummer 280 ff.) hat die Kommission Zweifel, ob die Entgelte der Entgeltordnung von 2001 so strukturiert sind, dass sie einen profitablen Betrieb des Flughafens ermöglichen.

#### 4.10.3. Selektivität

- (308) Die Entgeltordnung von 2001 kommt nur Luftfahrtunternehmen zugute, die HHN nutzen. Daher handelt es sich um eine selektive und spezifische Maßnahme.

#### 4.10.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (309) Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälscht die Entgeltordnung von 2001 potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigt potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### 4.10.5. Schlussfolgerung

- (310) Die Entgeltordnung von 2001 kann eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, falls sie den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors nicht erfüllt.

### 4.11. Vorliegen einer Beihilfe zugunsten von Ryanair bezüglich der Entgeltordnung von 2006

#### 4.11.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (311) Die durch die Entgeltordnung von 2006 generierten Verluste wurden und werden von FFHG und aufgrund des GAVÜV von 2004 indirekt von Fraport getragen. Sowohl FFHG als auch Fraport sind nach deutschem Privatrecht konstituierte Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von deutschen öffentlichen Gebietskörperschaften gehalten werden (siehe Nummer 30 ff.).
- (312) Aus den oben dargelegten Gründen (Nummer 210 ff.) wurden die finanziellen Verluste aus staatlichen Mitteln finanziert.
- (313) Die Entgeltordnung von 2006 wurde vom Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz, einer staatlichen Behörde, genehmigt. Somit ist die Übernahme von Verlusten ebenfalls Deutschland zurechenbar.

#### 4.11.2. Einem Unternehmen eingeräumter Vorteil

- (314) Die Entgeltordnung trat am 26. April 2006 in Kraft. Sie gilt für alle Luftfahrtunternehmen, die HHN nutzen.
- (315) Darin sind Passagierentgelte von 2,19 EUR bis 5,45 EUR vorgesehen, abhängig von der Gesamtzahl der von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen beförderten (abfliegenden und ankommenden) Fluggäste. Außerdem ist ein Lande- und Startentgelt für Flugzeuge vorgesehen, deren Umkehrzeit 30 Minuten überschreitet, das sich auf 2,50 EUR je Tonne der Starthöchstmasse (MTOW) beläuft. Bei Umkehrzeiten von weniger als 30 Minuten ist kein Start- und Landeentgelt fällig.
- (316) Für neue Strecken sieht die Entgeltordnung von 2006 eine Marketingförderung vor, die für jede neue Strecke zwischen 70 000 EUR und 115 000 EUR beträgt, abhängig von der Gesamtzahl der von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen beförderten (abfliegenden und ankommenden) Fluggäste.
- (317) Der Flughafen hat eine wirtschaftliche Begründung für die Entgeltordnung von 2006 vorgelegt (siehe Nummer 180). Darüber hinaus haben die deutschen Behörden einen von PwC durchgeführten Privatinvestortest vorgelegt (siehe Nummer 184).
- (318) Um zu bewerten, ob die Entgeltordnung von 2006 einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen, die HHN nutzen, einen Vorteil einräumt, hat die Kommission zu prüfen, ob ein privater Flughafenbetreiber, der in der Situation von FFHG wäre, die Entgeltordnung von 2006 ebenfalls eingeführt hätte. Leider haben die deutschen Behörden die wirtschaftliche Begründung für die Entgeltordnung von 2006 der Kommission nur teilweise zur Verfügung gestellt. Mehrere Anhänge mit detaillierten Berechnungen und Analysen fehlen.
- (319) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen kann die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Standpunkt der deutschen Behörden nicht teilen, dass sich FFHG wie ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor verhalten hat. Die Kommission hat derzeit folgende Zweifel:

##### 4.11.2.1. Rechtfertigung einer Differenzierung der Passagierentgelte

- (320) Die Anhänge 3-5 des Schreibens zur wirtschaftlichen Begründung für die Entgeltordnung von 2006 wurden der Kommission nicht übermittelt. Laut dem Schreiben enthalten diese Anhänge die detaillierte Begründung für die Größensparnisse, die wiederum die Differenzierung der Passagierentgelte von 2,19 EUR bis 5,45 EUR rechtfertigen. Ohne Kenntnis des Inhalts dieser Anhänge kann die Kommission nicht prüfen, ob Größensparnisse die Differenzierung der Passagierentgelte rechtfertigen.

##### 4.11.2.2. Kostendeckung

- (321) Laut dem Schreiben zur wirtschaftlichen Begründung für die Entgeltordnung von 2006 hätten die in der Entgeltordnung von 2006 vorgesehenen Entgelte im Jahr 2005 [...] (\*) % der durch Passagierflüge verursachten Kosten, [...] (\*) % der durch Frachtflüge verursachten Kosten und [...] (\*) % der durch die allgemeine Luftfahrt verursachten Kosten gedeckt. Diese Darlegung lässt mehrere Fragen offen:
- Welche Kosten sind in diesen drei Kategorien enthalten? Insbesondere welche Kosten werden der allgemeinen Luftfahrt zugeordnet?
  - Umfassen die Kosten der drei Kategorien zusammen alle Kosten von HHN, insbesondere Kosten für allgemeine Flughafeninfrastruktur und allgemeine Luftfahrtverwaltung?
  - Warum hätte ein Privatinvestor eine Entgeltstruktur gewählt, die in keinem der drei Bereiche eine Kostendeckung von 100 % erzielt? In welchem Zeitrahmen erwartete HHN eine Deckung der Anlaufverluste durch Gewinne in späteren Jahren? Wie hoch war die erwartete Rendite der Investitionen?

##### 4.11.2.3. Sicherheitsgebühren als Erlösquelle

- (322) Es ist weiterhin unklar, inwieweit die wirtschaftliche Begründung für die Entgeltordnung von 2006 auf Erlöse aus den Sicherheitsgebühren gestützt ist.



#### 4.11.2.4. Marketingförderung

- (323) Das Schreiben zur wirtschaftlichen Begründung für die Entgeltordnung von 2006 befasst sich nicht mit der Marketingförderung. Daher stellt sich die Frage, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor dieselbe Marketingförderung gewährt hätte, wie sie die Entgeltordnung von 2006 vorsieht. Außerdem ist unklar, warum Luftfahrtunternehmen, die bereits eine große Fluggastzahl in HHN haben, mehr Marketingförderung erhalten als Luftfahrtunternehmen, die die Tätigkeit dort neu aufnehmen. Dem Anschein nach wäre das Marketingrisiko für Luftfahrtunternehmen, die noch nicht in HHN etabliert sind, höher.

#### 4.11.3. Selektivität

- (324) Die Entgeltordnung von 2006 kommt nur Luftfahrtunternehmen zugute, die HHN nutzen. Daher handelt es sich um eine selektive und spezifische Maßnahme.

#### 4.11.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (325) Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälscht die Entgeltordnung von 2006 potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigt potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### 4.11.5. Schlussfolgerung

- (326) Die Entgeltordnung von 2006 kann eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, falls sie den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Privatinvestors nicht erfüllt.

### 4.12. Vorliegen einer Beihilfen bezüglich direkter Subventionen des Landes Rheinland-Pfalz zugunsten von FFHG

- (327) Die direkten Subventionen des Landes Rheinland-Pfalz zugunsten von FFHG in den Jahren 1997 bis 1999 sind nicht Gegenstand dieses Prüfverfahrens, da sie vor 2000 gewährt wurden (siehe Nummer 203 ff.).
- (328) Die in den Jahren 2001 bis 2004 gewährten direkten Subventionen unterliegen der Kontrolle staatlicher Beihilfen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt scheint es, dass diese Subventionen ohne Gegenleistung, aus staatlichen Mitteln (Haushaltsmittel des Landes Rheinland-Pfalz) und selektiv (nur FFHG) gewährt wurden. Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälschen sie potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigen potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Nach Auffassung der Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt stellen sie daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags dar.

### 4.13. Vorliegen einer Beihilfe bei der Überkompensation für Flughafensicherheitskontrollen

- (329) Flughafensicherheitskontrollen, die unter staatliche Zuständigkeit in Ausübung hoheitlicher Befugnisse durch staatliche Stellen fallen, sind keine Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen nicht den Vorschriften für staatliche Beihilfen <sup>(65)</sup>.
- (330) Generell muss die Finanzierung dieser Tätigkeiten unbedingt auf den Ausgleich der durch diese Tätigkeiten verursachten Kosten beschränkt bleiben und darf nicht zur Finanzierung anderer wirtschaftlicher Tätigkeiten verwendet werden <sup>(66)</sup>. In ihrer Mitteilung vom 10. Oktober 2001 über die Folgen der Attentate des 11. September stellt die Kommission fest: ‚Wenn bestimmte Maßnahmen auch direkt den Luftfahrtunternehmen sowie anderen Beteiligten der Branche wie Flughäfen, Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten und Anbietern von Flugsicherungsdienstleistungen auferlegt werden, so darf ihre Finanzierung durch den Staat selbstverständlich nicht zu Betriebsbeihilfen Anlass geben, die mit dem EG-Vertrag unvereinbar sind.‘

<sup>(65)</sup> Siehe Flughafen-Leitlinien von 2005, Nummer 33.

<sup>(66)</sup> Rechtssache C-343/95, *Calì & Figli gegen Servizi Ecologici Porto di Genova*, Slg. 1997, I-1547. Beschluss der Kommission vom 19. März 2003, N 309/02, *Luftsicherheit — Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001*. Beschluss der Kommission vom 16. Oktober 2002, N 438/02, *Subventionen zugunsten der Hafenverwaltung für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben*.

- (331) Aus der [...] (\*) Deckungsbeitragsrechnung scheint sich zu ergeben, dass das Land Rheinland-Pfalz FFHG einen übermäßigen Ausgleich für die Durchführung der Sicherheitskontrollen gewährt. Insoweit der vom Land Rheinland-Pfalz an FFHG gezahlte Ausgleich die Kosten der Sicherheitskontrollen übersteigt, stellt er einen Vorteil für FFHG dar. Dieser Vorteil wird aus staatlichen Mitteln finanziert. Aus den in Nummer 224 dargelegten Gründen verfälscht er potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigt potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Nach Auffassung der Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt stellt er daher eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags dar.

## 5. RECHTLICHE WÜRDIGUNG: VEREINBARKEIT DER BEIHILFE

- (332) Zur Prüfung der Vereinbarkeit derjenigen Maßnahmen, die eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen, ist eine Unterscheidung zwischen drei Arten möglicher Beihilfen erforderlich:

- Investitionsbeihilfen für FFHG,
- Betriebsbeihilfen für FFHG,
- Betriebsbeihilfen für Luftfahrtunternehmen, die in HHN tätig sind.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die Kommission nicht über ausreichende Informationen, um zu beurteilen, in welche Kategorie die direkten Subventionen des Landes Rheinland-Pfalz zugunsten von FFHG fallen. Je nach ihrer Art gelten die in den Abschnitten 5.1 und 5.2 vorgenommenen Bewertungen analog auch für diese Subventionen.

### 5.1. Investitionsbeihilfen für FFHG

- (333) Zweck der beiden Kapitalerhöhungen 2001 und 2004 (siehe Abschnitte 4.5 und 4.6) war es, FFHG ausreichend Kapital für neue Investitionen in Flughafeninfrastruktur bereitzustellen (siehe Nummer 72 ff. und Nummer 84 ff.).
- (334) Die Kommission kann solche Investitionsbeihilfen aufgrund von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ansehen. Für den Luftfahrtbereich hat die Kommission ihre einschlägige Praxis in den Flughafen-Leitlinien von 2005 konsolidiert.
- (335) In den Flughafen-Leitlinien von 2005 heißt es <sup>(67)</sup>: *„Beihilfen zur Finanzierung von Flughafeninfrastruktur oder Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, die ohne Genehmigung gewährt wurden und damit gegen Artikel 88 Absatz 3 des EG-Vertrags verstoßen, werden von der Kommission auf der Grundlage dieser Leitlinien geprüft, wenn die Gewährung nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgt. Andernfalls erfolgt die Prüfung nach den Regeln, die zum Zeitpunkt der Gewährung galten.“* Da die Kapitalerhöhungen vor Veröffentlichung der Leitlinien von 2005 erfolgten, hat die Kommission die angemeldeten Maßnahmen gemäß den geltenden Rechtsvorschriften und Praktiken zu prüfen, die zum Zeitpunkt der Zahlung der Beihilfe anwendbar waren.
- (336) In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass sie am 19. Januar 2005 einen Beschluss bezüglich eines Rahmenplans für die Errichtung und den Ausbau von Regionalflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland <sup>(68)</sup> gefasst hat, in dem sie zu dem Schluss kam, dass Entwicklung und Ausbau von Regionalflughäfen möglicherweise zu beihilferechtlichen Bedenken Anlass geben können, aber unter bestimmten Umständen als mit dem EG-Vertrag vereinbar erklärt werden können. In den Leitlinien von 2005 werden diese Bedingungen übernommen und die einschlägige Praxis der Kommission konsolidiert. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass es ihre etablierte Praxis ist, eine Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- Bau und Betrieb der Infrastruktur dienen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.),
  - die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen,

<sup>(67)</sup> Nummer 85 der Leitlinien.

<sup>(68)</sup> Staatliche Beihilfe N 644i/02 — Deutschland.

- die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend,
- alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur,
- die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

#### 5.1.1. Klar definierte Ziele von allgemeinem Interesse

- (337) Die deutschen Behörden haben beschlossen, in die Entwicklung von HHN hauptsächlich zu dem Zweck zu investieren, die regionale Wirtschaft durch eine bessere Verkehrsanbindung zu stärken. Nach dem Abzug der US-Streitkräfte war der Hunsrück eine der ärmsten und am wenigsten entwickelten Regionen im Westen Deutschlands. Die Entwicklung von HHN zu einem Fracht- und Passagierflughafen wurde als einzige Chance angesehen, die Lage der regionalen Wirtschaft grundlegend zu bessern.
- (338) Ein solcher Ansatz entspricht dem *Aktionsplan für Flughafenkapazität* der Kommission von 2007 <sup>(69)</sup>, in dem festgestellt wird: ‚Angesichts der zu erwartenden Verkehrsentwicklung wird Europa einer größer werdenden Lücke zwischen Kapazität und Nachfrage gegenüberstehen‘, was Flughäfen angeht, und es wird geschlussfolgert: ‚Die Kapazitätskrise auf Flughäfen stellt eine Gefahr für die Sicherheit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit aller Akteure dar, die in die Lieferkette des Luftverkehrs eingebunden sind‘ <sup>(70)</sup>. In demselben Aktionsplan weist die Kommission darauf hin, dass es notwendig ist, nicht nur vorhandene Start- und Landebahnen effizient zu nutzen, sondern auch ‚neue Infrastruktur zu unterstützen‘; außerdem betont sie die Bedeutung von Regionalflughäfen bei der Bewältigung dieser Kapazitätskrise und allgemein für die ‚Entwicklung eines integrierten europäischen Luftverkehrsnetzes‘ <sup>(71)</sup>.
- (339) Die deutschen Behörden verweisen auf die vom Land Rheinland-Pfalz in Auftrag gegebene Studie (siehe Nummer 20), wonach die Konversion der vormaligen US-Luftwaffenbasis zu einem florierenden Verkehrsflughafen unter regionalwirtschaftlichen Gesichtspunkten ein herausragender Erfolg war und sich der Flughafen einer sehr starken Unterstützung durch die ansässige Bevölkerung erfreut.
- (340) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission jedoch nicht genügend Informationen vor, um festzustellen zu können, ob die deutschen Behörden durch die Kapitalerhöhung ein klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse verfolgt haben. Sie ersucht diesbezüglich um weitere Äußerungen.

#### 5.1.2. Notwendigkeit und Angemessenheit

- (341) Auf der Grundlage der der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen deutet nichts darauf hin, dass die Kapitalerhöhungen umfangreicher waren, als es für die Finanzierung der neuen Flughafeninfrastruktur notwendig und angemessen war.
- (342) Die Kommission möchte dennoch allen Beteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dieser Frage geben und wird ihren endgültigen Standpunkt dazu erst angesichts der von Dritten abgegebenen Bemerkungen festlegen.

#### 5.1.3. Zufriedenstellende Nutzungsperspektiven

- (343) Angesichts der hohen Auslastung des Flughafens Frankfurt/Main International und der Nachtflugbeschränkungen an diesem Flughafen bestehen für HHN mit einer uneingeschränkten Betriebsgenehmigung für den 24-Stunden-Betrieb und seiner 3,8 km langen Start- und Landebahn eindeutig zufriedenstellende Nutzungsperspektiven. Die Entwicklung sowohl des Frachtverkehrs als auch des Passagierverkehrs seit Vornahme der Kapitalerhöhungen hat das bestätigt.

<sup>(69)</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa, 24. Januar 2007, KOM(2006) 819 endg.

<sup>(70)</sup> Aktionsplan, Nummer 7 und Kasten auf S. 4.

<sup>(71)</sup> Aktionsplan, Nummer 12. Im Aktionsplan heißt es weiter: ‚In dieser Hinsicht wäre es wünschenswert, die vorhandene latente Kapazität von Regionalflughäfen zu erschließen, sofern die Mitgliedstaaten dabei gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen beachten‘, d. h. Artikel 87 bis 89 des EG-Vertrags und die Leitlinien von 2005.

#### 5.1.4. Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang

- (344) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission nicht genügend Informationen vor, um festzustellen zu können, ob HHN allen Luftfahrtunternehmen einen einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang bietet. Sie ersucht diesbezüglich daher insbesondere andere Luftfahrtunternehmen um weitere Äußerungen.

#### 5.1.5. Beeinträchtigung des Handelsverkehrs

- (345) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Kommission nicht in der Lage festzustellen, ob die FFHG gewährte Beihilfe den Handelsverkehr in einer Weise beeinträchtigt, die die vorteilhaften Auswirkungen der Beihilfe auf die regionale Wirtschaft durch bessere Verkehrsverbindungen überwiegen würde.
- (346) Die Kommission möchte dennoch allen Beteiligten die Möglichkeit zur Stellungnahme zu dieser Frage geben und wird ihren endgültigen Standpunkt dazu erst angesichts der von Dritten abgegebenen Bemerkungen festlegen.

#### 5.1.6. Schlussfolgerung

- (347) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Investitionsbeihilfe aufgrund von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden könnte. Die Kommission ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht in der Lage, einen endgültigen Standpunkt zu der Frage einzunehmen, ob die Beihilfe für die Wirtschaftsentwicklung notwendig und den vorteilhaften Auswirkungen der Investition auf die Wirtschaftsentwicklung angemessen ist.

### 5.2. Betriebsbeihilfen für FFHG

- (348) Zweck des GAVÜV von 2001 und des GAVÜV von 2004 (siehe Abschnitt 4.3 und 4.4) ist es, die Betriebsverluste von FFHG abzudecken. Sollten der GAVÜV von 2001 und der GAVÜV von 2004 staatliche Beihilfen darstellen, wären dies Betriebsbeihilfen zugunsten von FFHG.
- (349) Derjenige Teil des Ausgleichs für Flughafensicherheitskontrollen, der einer Überkompensation entsprechen könnte (siehe Abschnitt 4.13), stellt ebenfalls eine Betriebsbeihilfe dar, weil die Betriebskosten des Flughafens damit dauerhaft vermindert werden.
- (350) Die deutschen Behörden haben keinen Nachweis dafür vorgelegt oder argumentiert, dass eine solche Betriebsbeihilfe auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden könnte, und die Kommission bezweifelt, dass dies der Fall sein könnte, insbesondere in Anbetracht der Leitlinien für staatliche Beihilfen von 2005.
- (351) Eine weitere mögliche Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit mit dem EG-Vertrag wäre Artikel 86 Absatz 2 des EG-Vertrags. Die deutschen Behörden haben jedoch keinen Hinweis gegeben, dass sie FFHG gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt haben. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sieht die Kommission daher keine Rechtsgrundlage, auf der die Überkompensation bei der Sicherheitsgebühr gemäß dem GAVÜV von 2001 und dem GAVÜV von 2004 als mit dem Gemeinsamen Markt für vereinbar erklärt werden kann, sofern diese eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.

### 5.3. Betriebsbeihilfen für Luftfahrtunternehmen, die in HHN tätig sind

- (352) Die Ryanair-Verträge von 1999, 2002 und 2004 (siehe Abschnitte 4.7 bis 4.9) sowie die Entgeltordnung von 2001 und die Entgeltordnung von 2006 (siehe Abschnitte 4.10 und 4.11) wären, sofern sie staatliche Beihilfen sind, Betriebsbeihilfen für die verschiedenen in HHN tätigen Luftfahrtunternehmen.
- (353) Mit Ausnahme der in der Entgeltordnung von 2006 vorgesehenen Marketingförderung werden sie dauerhaft gewährt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sieht die Kommission keine Rechtsgrundlage, auf der solche dauerhaften Betriebsbeihilfen für Luftfahrtunternehmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden könnten.

- (354) Anders stellt sich die Lage hinsichtlich der in der Entgeltordnung von 2006 vorgesehenen Marketingförderung dar, die aus einer einmaligen Zahlung besteht. Wie in Nummer 79 der Flughafen-Leitlinien von 2005 ausgeführt, könnte sie aufgrund von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
- (355) In Nummer 79 der Flughafen-Leitlinien sind insgesamt 12 Kriterien für die Vereinbarkeit einer solchen Marketingförderung aufgeführt.
- (356) **Empfänger der Beihilfen sind Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, die ihnen von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde:** Alle Luftfahrtunternehmen, die Passagierflüge ab HHN durchführen, sind im Besitz einer solchen gültigen Betriebsgenehmigung.
- (357) **Die Beihilfen werden für Flugdienste zwischen Regionalflughäfen der Kategorien C und D und anderen Flughäfen in der EU gewährt:** Mit derzeit 4,3 Mio. Fluggästen im Jahr ist HHN ein Regionalflughafen der Kategorie C. Die Marketingförderung ist jedoch nicht auf Flüge zu anderen Flughäfen in der EU beschränkt. Die Kommission hat daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob dieses Kriterium erfüllt ist.
- (358) **Neue Flugverbindungen:** Eine Marketingförderung wird in HHN nur für Flüge zu Bestimmungsorten gewährt, die in den letzten 24 Monaten nicht von HHN aus angeflogen wurden. Folglich ist sie auf neue Flugverbindungen beschränkt.
- (359) **Langfristige Wirtschaftlichkeit und degressive Staffelung:** Das Luftfahrtunternehmen muss die mittelfristige Rentabilität der Verbindung für jede Strecke belegen, für die eine Marketingförderung durch HHN beantragt wird. Das Kriterium der langfristigen Wirtschaftlichkeit ist folglich erfüllt. Die Marketingförderung wird als Einmalzahlung für das erste Betriebsjahr gewährt. Somit ist sie auch degressiv gestaffelt.
- (360) **Ausgleich für zusätzliche Anlaufkosten:** Die Förderung ist auf die nachgewiesenen Marketingkosten beschränkt. Folglich ist sie auf die zusätzlichen Anlaufkosten beschränkt.
- (361) **Dauer und Intensität:** Die Höchstdauer beträgt drei Jahre. Die Höchstintensität für das erste Jahr beläuft sich auf 50 %, die durchschnittliche Höchstintensität auf 30 %. Im vorliegenden Fall ist die Marketingförderung auf das erste Betriebsjahr und auf 33,3 % der Kosten im ersten Jahr beschränkt. Folglich sind die Kriterien für Dauer und Intensität erfüllt.
- (362) **Bezug zum Fluggastaufkommen:** Die Marketingförderung sieht keinen Bezug zum Fluggastaufkommen auf der Strecke vor. Im Fall einer einmaligen Zahlung der Marketingförderung ist die Bedingung eines Bezugs zur Entwicklung des Fluggastaufkommens gemäß Definition nicht anwendbar. Dieses Kriterium ist daher im vorliegenden Fall nicht anwendbar.
- (363) **Diskriminierungsfreie Gewährung:** Die Informationen zur Marketingförderung befinden sich auf der Internetseite des Flughafens, und die Beihilfe wird allen Luftfahrtunternehmen gewährt. Die Höhe der Förderung, die ein Luftfahrtunternehmen erhalten kann, ist jedoch von der Zahl der Fluggäste abhängig, die das Luftfahrtunternehmen nach HHN bringt. Die deutschen Behörden haben der Kommission keine Begründung für diese scheinbare Diskriminierung genannt. Die Kommission hat daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob die Marketingförderung diskriminierungsfrei gewährt wird.
- (364) **Geschäftsplan und Auswirkungen auf andere Strecken:** Das Luftfahrtunternehmen, das eine Marketingförderung beantragt, muss die mittelfristige Rentabilität der neuen Strecke belegen. Somit ist das Kriterium ‚Geschäftsplan‘ erfüllt. Die Kommission hat jedoch keine Hinweise darauf, dass FFHG eine Analyse der Auswirkungen der neuen Strecke auf konkurrierende Strecken vor Gewährung der Anlaufförderung vornimmt. Die Kommission hat daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob dieser Punkt des Kriteriums erfüllt ist.
- (365) **Bekanntmachung:** Die Kommission hat keinen Hinweis darauf, dass eine Liste der Strecken, für die eine Förderung gewährt wird, alljährlich bekannt gemacht wird und die Quelle der öffentlichen Finanzierung, das begünstigte Unternehmen, der Betrag der gezahlten Förderung und die Zahl der betroffenen Fluggäste angegeben werden. Die Kommission hat daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob dieses Kriterium erfüllt ist.

- (366) **Rechtsmittel:** Der Kommission liegen keine Hinweise vor, ob der Rückgriff auf normale nationale Verfahren vor Gericht möglich ist, und ersucht die deutschen Behörden, diesen Punkt zu klären.
- (367) **Sanktionen:** Die Regelung für die Marketingförderung sieht ein Sanktionssystem vor, das dem Flughafen die Rückforderung der Beihilfe ermöglicht, falls das Luftfahrtunternehmen seine Verpflichtungen nicht erfüllt.
- (368) **Schlussfolgerung:** Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission Zweifel, ob die Regelung für die Marketingförderung die Bedingungen ‚Strecken zu anderen Flughäfen in der EU‘, ‚diskriminierungsfreie Gewährung‘, ‚Auswirkungen auf andere Strecken‘, ‚Bekanntmachung‘ und ‚Rechtsmittel‘ erfüllt.

## 6. ANORDNUNG ZUR AUSKUNFTSERTEILUNG

- (369) In Anbetracht der von der Kommission zum Ausdruck gebrachten schwerwiegenden Zweifel und in Ermangelung der Informationen, die zur Durchführung der Prüfung des Sachverhalts erforderlich sind, ordnet die Kommission gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 an, dass die folgenden Informationen innerhalb einer Frist von zwanzig Arbeitstagen ab der Bekanntgabe dieser Entscheidung durch Deutschland vorgelegt werden:
- bezüglich der ersten FFHG-Kapitalerhöhung hat PwC eine Prüfung nach dem Privatinvestorkriterium lediglich für die Entscheidung von Fraport zur Durchführung der Kapitalerhöhung vorgenommen. Im Privatinvestortest führt PwC weitere Studien an, wonach der geplante Ausbau der Flughafeninfrastruktur zwar finanziell riskant, aber die einzige Möglichkeit zur Erzielung nachhaltiger Rentabilität in HHN sei. Da der Kommission keine dieser Studien übermittelt wurden, ersucht die Kommission um deren Vorlage,
  - bezüglich der zweiten Kapitalerhöhung haben die deutschen Behörden bestätigt, dass im November 2003 interne Vergleichsrechnungen für die geplante Start- und Landebahnverlängerung und die Verlängerung des GAVÜV bis 2014 vorgenommen wurden. Da der Kommission keine dieser Berechnungen übermittelt wurden, ersucht die Kommission um deren Vorlage,
  - bezüglich des Ryanir-Vertrags von 2002 wurde eine Deckungsbeitragsrechnung mit Datum 21. Mai 2001 durchgeführt. Da der Kommission diese Berechnung nicht übermittelt wurde, ersucht die Kommission um deren Vorlage,
  - bezüglich des Ryanair-Vertrags von 2005 hat PwC das Basisszenario auf der Grundlage des *Strategischen Wirtschaftsplans 2006-2011* erstellt. Da der Kommission dieses Dokument nur auszugsweise übermittelt wurde, ersucht die Kommission um dessen Vorlage,
  - bezüglich der Entgeltordnung von 2006 wurde deren wirtschaftliche Begründung in einem Dokument mit dem Titel *„Erläuterungen zum Entwurf der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt-Hahn“* zusammengefasst. Dieses Dokument wurde der Kommission von den deutschen Behörden übermittelt, nicht jedoch deren Anhänge 3, 4 und 5, die offenbar die detaillierten Berechnungen des Flughafens enthalten. Die Kommission ersucht um Vorlage dieser Anhänge,
  - alle sonstigen Informationen, Berechnungen oder Annahmen, die vom Flughafen oder dessen Beratern bei der Erstellung von Geschäftsplänen verwendet wurden und die es der Kommission ermöglichen würden, Feststellungen bezüglich der ordnungsgemäßen Anwendung des Prinzips des marktwirtschaftlich handelnden Investors im Zusammenhang mit den verschiedenen geschäftlichen und Investitionsentscheidungen zu treffen, die in dieser Entscheidung genannt sind,
  - alle sonstigen Informationen, die Deutschland für notwendig und einschlägig hält.

## 7. ENTSCHEIDUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen fordert die Kommission Deutschland gemäß dem Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags auf, innerhalb zweier Monate nach Erhalt dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle sachdienlichen Informationen für die Würdigung der Beihilfe/Maßnahmen, ausgenommen die in den Abschnitten 4.1 und 4.2 bewerteten Maßnahmen, zu übermitteln. Die Kommission fordert insbesondere Kopien aller einschlägigen vorhandenen Dokumente an, die bislang noch nicht vorgelegt wurden und in diesem Schreiben erwähnt sind, sowie Kopien einschlägiger Vereinbarungen der Anteilseigner von FFHG und Fraport. Sie bittet Ihre Behörden, den etwaigen Empfängern der Beihilfe unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission verweist Deutschland auf die aussetzende Wirkung von Artikel 88 Absatz 3 des EG-Vertrags sowie auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999, wonach alle zu Unrecht gewährten Beihilfen vom Empfänger zurückzufordern sind.

Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie Beteiligte in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu äußern.”

---