

V

(Udtalelser)

PROCEDURER I TILKNYTNING TIL GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

KOMMISSIONEN

STATSSTØTTE — TYSKLAND

Statsstøtte C 27/07 (ex NN 29/07) — Lufthavnen Berlin Schönefeld

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2

(EØS-relevant tekst)

(2007/C 257/09)

Ved brev af 10. juli 2007, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Tyskland, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af dette resumé og det vedlagte brev sende deres bemærkninger til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Energi og Transport
Direktorat A — Generelle anliggender
DM 28, 6/109
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04

Disse bemærkninger vil blive meddelt Tyskland. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

**BESKRIVELSE AF DEN STØTTE/FORANSTALTNING, OVER FOR HVILKEN KOMMISSIONEN INDLEDER
PROCEDUREN**

Denne sag vedrører visse erhvervsmæssige forhold, som kan give anledning til fire forskellige statsstøtte-spørgsmål i forbindelse med lufthavnen Berlin Schönefeld. Disse spørgsmål er af forskellig art alt efter de involverede parter.

- Potentiel statsstøtte til Flughafen Schönefeld GmbH (lufthavnsoperatøren) til drift af lufthavnen: Flughafen Schönefeld GmbH's driftstab synes at have været finansieret ved hjælp af de driftsoverskud, der er skabt i de to andre lufthavne i Berlin.
- Potentiel statsstøtte til easyJet gennem en eksklusiv brugsaftale vedrørende Terminal B i lufthavnen i Schönefeld: for en leje på under 8 000 EUR om måneden har easyJet eksklusiv brugsret til Terminal B i lufthavnen i Schönefeld. Der har ikke været noget udbud.

- Potentiel statsstøtte til visse flyselskaber i form af reducerede lufthavnsafgifter. Flughafen Schönefeld GmbH har indgået bilaterale aftaler om reducerede lufthavnsafgifter og markedsføringstilskud med en række flyselskaber (Aer Lingus, Basic Air, easyJet Fairline, German Wings, Iceland Air, Ryanair, V-Bird og Volare), som benytter lufthavnen. Der er stor forskel på aftalernes indhold. Aftalen med easyJet er meget forskellig fra de øvrige aftaler, idet den har en varighed på 20 år i modsætning til en varighed på 4 år for de øvrige aftaler, og idet den indeholder en bestemmelse om en degressiv rabat på de offentliggjorte lufthavnsafgifter, men for så vidt angår easyJet er der tale om en særlig permanent reduceret lufthavnsafgift.
- Potentiel statsstøtte til visse flyselskaber i form af markedsføringsstøtte. Flughafen Schönefeld GmbH har indgået bilaterale aftaler om markedsføringsstøtte med en række lavprisflyselskaber. Markedsføringsstøtten ydes delvis i form af en engangsbetaling, og delvis i form af en treårig degressiv rabat på lufthavnsafgifterne. Inden for engangsbetalingerne kan der skelnes mellem engangsbetalinger, som er baseret på flyselskabets faktiske omkostninger, og engangsbetalinger, som ikke er baseret på disse.

VURDERING AF FORANSTALTNINGEN/STØTTEN

Kommissionen er nået til den konklusion, at alle tre foranstaltninger sandsynligvis indeholder statsstøtte.

STØTTENS FORENELIGHED, HERUNDER REDEGØRELSE FOR KOMMISSIONENS TVIVLSPØRGSMÅL, MED PRÆCIS ANGIVELSE AF SPECIFIKKE BESTEMMELSER I DE RELEVANTE RETNINGSLINJER/RAMMEBESTEMMELSER

Driftsstøtten til Flughafen Schönefeld GmbH er blevet vurderet i henhold til EF-traktatens artikel 86, stk. 1, og artikel 87, stk. 3, litra c). På dette stadium er Kommissionen i alvorlig tvivl om, hvorvidt støtten kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, idet ingen af undtagelserne fra det generelle forbud mod statsstøtte synes at finde anvendelse.

Den støtte, der ydes til easyJet gennem aftalen om eksklusiv anvendelse af Terminal B, er blevet vurderet i henhold til artikel 87, stk. 3, litra c). På nuværende stadium er Kommissionen i alvorlig tvivl om, hvorvidt den kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet.

Driftsstøtten til de forskellige flyselskaber i form af reducerede lufthavnsafgifter og markedsføringstilskud kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet, hvis betingelserne i artikel 87, stk. 3, litra c), er opfyldt. Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt nedenstående af disse betingelser er opfyldt:

Nødvendighed og tilskyndelsesvirkning. Startstøtte skal være tidsmæssigt begrænset og degressiv for at opfylde sit mål og rumme en tilskyndelsesvirkning. Den bilaterale aftale mellem easyJet og Flughafen Schönefeld GmbH har en varighed på 20 år; støtten følger ikke en nedadgående tendens.

Kommissionen mener, at det ikke er nødvendigt med startstøtte med en varighed på 20 år, og i lufthavnsretningslinjerne fra 2005 anføres det, at en periode på højst 3 år bør være tilstrækkelig for et flyselskab til at finde ud af, om en destination er økonomisk levedygtig eller ej.

Kommissionen er derfor på nuværende tidspunkt i tvivl om nødvendigheden af støtten til easyJet.

For så vidt angår tilskyndelsesvirkningen mener Kommissionen, at støtten formentlig ikke har nogen tilskyndelsesvirkning, fordi den ikke er degressiv. Kommissionen er derfor på nuværende tidspunkt i tvivl om tilskyndelsesvirkningen af støtten til easyJet.

For så vidt angår de øvrige flyselskaber er støtten tidsbegrænset (henholdsvis tre eller fire år), og den følger en nedadgående tendens. I princippet kan den derfor være nødvendig og proportional. På nuværende tidspunkt har de tyske myndigheder imidlertid ikke påvist forbindelsen mellem startomkostningerne for de nye ruter og den ydede støtte. Kommissionen er derfor i tvivl med hensyn til dette punkt.

De negative virkninger af støtten opvejer ikke de positive virkninger. Kommissionen bemærker, at støtten kan have negative virkninger for konkurrerende luftfartsselskaber, såsom klageren Germania, og konkurrerende lufthavne, såsom Leipzig, Dresden, Hamburg og Lübeck. Der kan desuden være tale om negative virkninger for konkurrerende højhastighedstogforbindelser. Den nøjagtige vurdering af de negative virkninger og de positive virkninger kræver flere oplysninger fra såvel de tyske myndigheder som konkurrenterne; på nuværende tidspunkt er Kommissionen derfor i tvivl med hensyn til dette punkt.

I betragtning af ovenstående er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt støtten kan erklæres for forenelig med fællesmarkedet.

I henhold til artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 kan al ulovligt udbetalt støtte kræves tilbagebetalt af støttemodtageren.

BREVETS ORDLYD

- »1. Die Kommission möchte Deutschland davon in Kenntnis setzen, dass sie nach Prüfung der von Ihren Behörden erteilten Informationen bezüglich der genannten Maßnahmen beschlossen hat, das in Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags vorgesehene Verfahren einzuleiten.

I. BESCHWERDE

I.1. Verfahren

2. Mit Schreiben vom 21. August 2003, vom 27. November 2003 und vom 13. Dezember 2006 haben die Mitteldeutsche Flughafen AG, eine Aktiengesellschaft, mit den Flughafenstandorten Leipzig und Dresden, die Germania Airlines GmbH, eine nach deutschem Recht gegründete Gesellschaft mit beschränkter Haftung, und eine natürliche Person bei der Kommission Beschwerden wegen mutmaßlicher staatlicher Beihilfen im Zusammenhang mit Entgeltregelungen und mit einer Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens Berlin-Schönefeld eingereicht, welche die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als Betreibergesellschaft des Flughafens mit der Fluggesellschaft easyjet und mit anderen Fluggesellschaften getroffen hat.
3. Die Kommission hat die deutsche Regierung mit Schreiben vom 17. August 2006 zur Erteilung von Auskünften aufgefordert. Diesem Auskunftsverlangen ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 20. Dezember 2006 nachgekommen.
4. Die Germania Airlines GmbH als Beschwerde führendes Unternehmen hat Klage auch bei den nationalen Gerichten erhoben. 2006 wurde die entsprechende Klage des Unternehmens in erster Instanz abgewiesen ⁽¹⁾.

I.2. Einleitung

5. Der Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF) ist einer von drei in Berlin betriebenen Flughäfen. Die anderen beiden Flughäfen sind Berlin-Tempelhof (THF) und Berlin-Tegel (TXL). Der Flughafen wird von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH betrieben; diese Gesellschaft befindet sich zu 100 % in staatlichem Besitz. Die Länder Brandenburg und Berlin besitzen jeweils 37 % des Gesellschaftskapitals; die Bundesrepublik Deutschland hält die übrigen 26 %. Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH, in deren Besitz sich die beiden anderen Berliner Flughäfen befinden, sowie die FEW Flughafen Energie und Wasser sind 100 %ige Tochtergesellschaften der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. An Tramico, einem weiteren verbundenen Unternehmen, ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit einem Anteil von 25,24 % beteiligt.
6. Nach Auskünften der deutschen Regierung haben sich die deutschen Behörden seit 1997 erfolglos um die Privatisierung der Berliner Flughäfen bemüht, vorwiegend, indem sie Anteile der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zum Kauf angeboten und Genehmigungen erteilt haben; 2003 sei die Privatisierung der drei Flughäfen als gescheitert betrachtet worden ⁽²⁾. Trotzdem sei für 2011 der Zusammenschluss aller drei bestehenden Flughäfen und der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zu einem internationalen Verkehrsknoten für die gesamte Region Berlin-Brandenburg geplant.

⁽¹⁾ Siehe Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04 (dieses Urteil ist nicht rechtskräftig).

⁽²⁾ Telefax des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 20. November 2006, S. 3.

7. Der Flughafen Berlin-Schönefeld verzeichnete bis zum Abschluss der in diesem Beschluss behandelten Vereinbarungen erhebliche Verluste. Von den drei Berliner Flughäfen erwirtschaftete nur der Flughafen Berlin Tegel Gewinne. Am Flughafen Tempelhof stagnierten das Fluggastaufkommen und die Wachstumsrate.

I.3. Beanstandete Maßnahmen

8. Die beanstandeten Maßnahmen bestehen in einer Reihe ausschließlicher Vertragsvereinbarungen zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und den folgenden Fluggesellschaften:
- Ryanair;
 - Volare Airlines;
 - Germanwings;
 - V-Bird Airlines Netherland BV;
 - Norwegian Air Shuttle AS;
 - Aer Lingus;
 - EasyJet; und
 - Icelandair.
9. Diese Vereinbarungen wurden alle mit dem Ziel geschlossen, das Fluggastaufkommen und die Rentabilität des Flughafens Berlin-Schönefeld zu steigern.
10. Die Verträge wurden jeweils für eine Dauer von durchschnittlich vier bis fünf Jahren geschlossen. Nur mit easyJet wurde eine Vereinbarung über 10 Jahre geschlossen, die durch einseitige Willenserklärung von easyJet um weitere 10 Jahre verlängert werden kann. Die deutschen Behörden haben der Kommission nur eine vergleichende Übersicht über die Bedingungen der einzelnen Verträge übermittelt. Die eigentlichen zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und den einzelnen Fluggesellschaften geschlossenen Verträge haben die deutschen Behörden der Kommission nicht vorgelegt.
11. Teil der Vereinbarung zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist eine Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens Berlin-Schönefeld, nach der dieses Terminal ausschließlich durch easyJet zu nutzen ist; [...] (*).
12. Über die Verbindung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als Muttergesellschaft und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH als Tochtergesellschaft können die Verluste des Flughafens Berlin-Schönefeld mit den Erträgen der beiden anderen Berliner Flughäfen ausgeglichen werden. Vorher bestand zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berlin Brandenburg Holding GmbH ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, den beide Unternehmen am 6. August 1992 unterzeichnet haben ⁽³⁾. Die Berlin Brandenburg Holding GmbH war die Holdinggesellschaft der Berliner Flughafen GmbH.
13. Am 2. Oktober 2003 erfolgte der Zusammenschluss der Berlin Brandenburg Holding und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Die entsprechende Vereinbarung wurde am 27. August 2003 unterzeichnet. Der Zusammenschluss wurde als erster Schritt hin zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld mit dem Ziel der Einrichtung des internationalen Flughafens Berlin-Brandenburg (*Airport Berlin Brandenburg International BBI*) betrachtet ⁽⁴⁾.
14. Deutschland argumentiert, die zurzeit geprüften Maßnahmen stellten keine staatliche Beihilfe zugunsten von easyJet dar, weil sich der Flughafen Berlin-Schönefeld bei der Vereinbarung besonderer Nutzungsbedingungen mit easyJet, Ryanair und anderen Billigfluggesellschaften wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten habe; daher seien die Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags nicht anwendbar.

(*) Vertrauliche Informationen.

⁽³⁾ Handelsregisterauszug Abteilung B, HRB 18917 P, Amtsgericht Potsdam.

⁽⁴⁾ Siehe Pressemitteilung vom 6.10.2003 unter: www.berlin-airport.de

II. BESCHREIBUNG DER ZU BEWERTENDEN STAATLICHEN MASSNAHMEN

II.1. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH

15. Wie bereits erläutert, hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mehrere Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge geschlossen. Die zwischen der Berlin Brandenburg Holding GmbH und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH getroffene Vereinbarung ist nicht von Bedeutung, da die Berlin Brandenburg Holding GmbH 2003 mit der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zusammengeschlossen wurde. Das Bestehen einer ähnlichen Vereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH steht jedoch außer Zweifel.
16. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2004 ⁽⁵⁾ wird der jährliche Gewinn der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH nach Übertragung der Gewinne der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH mit [...] Mio. EUR angegeben. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2005 wird dann erklärt, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH stellten ein einziges Steuersubjekt dar ⁽⁶⁾.
17. Es erscheint daher außer Zweifel dass Verluste des Flughafens Berlin-Schönefeld mit den Erträgen der beiden anderen Berliner Flughäfen (unter denen Berlin-Tegel der ertragsstärkere ist) verrechnet werden können.

II.2. Die allgemein maßgebliche Entgeltordnung des Flughafens Berlin-Schönefeld

18. Wie bereits erläutert, entrichtet jede Fluggesellschaft Entgelte an den Flughafen. Die Höhe der Entgelte wird in den Entgeltordnungen des Flughafens festgesetzt, die in den ‚Nachrichten für Luftfahrer‘ veröffentlicht werden.
19. Seit dem 1. August 2003 bestanden auf dem Flughafen verschiedene Entgeltordnungen. Eine erste Entgeltordnung galt vom 1. August 2003 bis zum 30. April 2004. Am 1. Mai 2004 hat der Flughafen Berlin-Schönefeld [...] eine neue Entgeltordnung eingeführt, die gewisse Entgeltermäßigungen für die Fluggesellschaften vorsieht. Dem Flughafen zufolge sollen diese Ermäßigungen den Fluggesellschaften einen Anreiz zur Eröffnung von Verbindungen auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld bieten.
20. In Absatz 1.4.2 der neuen Entgeltordnungen [...] war ein Rabattkonzept vorgesehen, das Fluggesellschaften bewegen sollte, neue Verbindungen zu eröffnen und die Anzahl bestehender Verbindungen am Flughafen Berlin-Schönefeld zu erhöhen. Dort (d. h. in diesem Absatz 1.4.2) werden die Begriffe ‚Wachstums-Förderbetrag‘ (Förderbeträge zur Erhöhung des Tonnage- und Passagieraufkommens) und ‚Destinations-Förderbetrag‘ (Förderbetrag zur Einrichtung von Verbindungen zu neuen Zielflughäfen) definiert.
21. Die genannten Entgeltordnungen und insbesondere die Wachstums-Förderbeträge wurden vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg als der für die Genehmigung von Flughafenentgelten des Flughafens Berlin-Schönefeld zuständigen Regulierungsbehörde nicht genehmigt. Das Ministerium hat die Wirksamkeit der neuen Regelungen an die Bedingung geknüpft, dass zwischen dem Flughafen und bestimmten Billigfluggesellschaften geschlossene Vereinbarungen der Europäischen Kommission zur Genehmigung notifiziert werden.
22. [...] diese Notifizierung [ist] bislang nicht erfolgt. [...] Dies wurde auch vom Landgericht Potsdam bestätigt. In einem Rechtsstreit vor diesem Gericht hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH erklärt, diese Entgeltordnungen in einer Änderung modifiziert zu haben, die nach Auskunft des Unternehmens am 30. Juni 2004 in Kraft getreten ist. Auch diese Änderung wurde nach dem Urteil des Gerichts allerdings nicht von den lokalen Behörden genehmigt ⁽⁷⁾ [...] ⁽⁸⁾.

⁽⁵⁾ Siehe Earnest and Young, Geschäftsbericht Flughafen Berlin-Schönefeld, 2004, S. 3.

⁽⁶⁾ Siehe KPMG, Wirtschaftsprüfungsbericht, Geschäftsbericht 2005, S. 6.

⁽⁷⁾ Siehe Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04. S. 5; gemäß § 43 LuftVZO, bedürfen von einem deutschen nationalen Flughafen festgesetzte Entgeltordnungen der Annahme durch die zuständige nationale Behörde (in diesem Fall des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg). In diesem Zusammenhang wird auf § 43 LuftVZO verwiesen:

§ 43 LuftVZO, Flughafenbenutzungsordnung

1. Vor Betriebsaufnahme hat der Flughafenunternehmer der Genehmigungsbehörde eine Flughafenbenutzungsordnung zur Genehmigung vorzulegen.
2. Die Flughafenbenutzungsordnung hat Verhaltenspflichten, die dem Auftreten von betriebsbedingten und sonstigen Gefahren entgegenwirken, für Personen vorzusehen, die den Flughafen benutzen oder betreten; insbesondere sind in Übereinstimmung mit dem Sicherheitsmanagementsystem des Flughafens Verhaltenspflichten der Flughafenbenutzer, einschließlich der Pflicht zur Befolgung von Einzelanweisungen, festzulegen.
3. Die Genehmigungsbehörde veranlasst die Bekanntmachung der Flughafenbenutzungsordnung in den Nachrichten für Luftfahrer.

⁽⁸⁾ [...].

23. Die Entgeltordnungen wurden anschließend zweimal geändert: Seit dem 1. Mai 2005 ist eine dritte Entgeltordnung in Kraft, und seit dem 1. Januar 2006 besteht eine vierte Entgeltordnung, die alle früheren Entgeltordnungen ersetzt. Die zuständige Behörde hat diese Entgeltordnungen genehmigt ⁽⁹⁾.

II.3. Ausschließliche Bedingungen für bestimmte Fluggesellschaften

24. Eine der Maßnahmen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, mit denen Billigfluggesellschaften für den Flughafen Berlin-Schönefeld gewonnen werden sollen, besteht im Abschluss von Sondervereinbarungen mit mehreren Fluggesellschaften, die Berlin-Schönefeld anfliegen. In diesen Sondervereinbarungen werden besondere Entgeltregelungen und sonstige Bedingungen abweichend von der veröffentlichten und für alle sonstigen Fluggesellschaften maßgeblichen allgemeinen Entgeltordnung vorgesehen, die vom zuständigen Ministerium für Verkehr genehmigt wurde.
25. In der folgenden Tabelle sind die Sondervereinbarungen zusammengestellt. Die Übersicht beruht auf von den deutschen Behörden übermittelten Informationen; die Kommission konnte die Richtigkeit der Angaben nicht überprüfen, da die deutschen Behörden die Übermittlung der eigentlichen Verträge abgelehnt haben.

⁽⁹⁾ Siehe <http://www.berlin-airport.de/DE/GeschaeftskundenUndPartner/Entgelte/Aviation/SXF.html> (zuletzt geladen am 25. Mai 2007).

Übersicht über die Bedingungen, welche die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH bei anderen Fluggesellschaften anwendet, die den Flughafen anfliegen

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
RYANAIR	Seit 1.5.2003 2 Verträge: 31. März 2003 und 28. April 2004	1. Mai 2003-30. April 2004/ 1. Mai 2003-30. April 2008	1. Vereinbarung: kein Kündi- gungsrecht 2. Vereinbarung: einseitiges Recht zur Vertragskündigung am 31. Oktober 2007 mit dreimo- natiger Frist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	1. Vereinbarung: Marketingzu- schuss von [...] Mio. EUR für das Jahr vom 1. Mai 2003 bis zum 30. April 2004	2. Vereinbarung: Ermäßigungen der in den Entgeltordnungen des Flughafens vereinbarten Entgelte: 1) Destinations-Förderbeträge über einen Zeitraum von 4 Jahren; schrittweise abneh- mende Ermäßigungen (80 %, 60 %, 40 %, 20 %) 2) Wachstums-Förderbeträge; schrittweise abnehmende Ermäßigungen (60 % und 40 %)
VOLARE AIRLINES	26.10.2003-14.10.2004 2 Verträge: 22. Oktober 2003 sowie eine weitere Vereinbarung vom 22. Oktober 2003	Befristete Dauer vom 6. Oktober 2006 bis zum 31. März 2007; kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung	Kein einseitiges Recht zur Kündi- gung der Vereinbarung Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Marketingzuschüsse über einen Zeitraum von 3 Jahren; schritt- weise abnehmend (100 %, 60 %, 33 %); Höhe des Zuschusses noch festzulegen Zusatzvereinbarung: Marketing- zuschüsse von [...] Mio. EUR über 3 Jahre, schrittweise abneh- mend gemäß den Bedingungen der ersten Vereinbarung; monat- liche Verrechnung mit den Landeentgelte	Einmalige Anreizzahlung in Höhe von [...] EUR zur Erhöhung der Anzahl der Verbindungen für die Eröffnung von vier weiteren Verbindungen

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
GERMANWINGS	Seit 26.10.2003 3 Vereinbarungen: 29. März 2003 14. Oktober 2003 21./23. Dezember 2004 Änderungen: 24./25. Mai 2005 23. März/10. April 2006	1. Vereinbarung: vom 26. Oktober 2003 bis zum 31. Oktober 2005 3. Vereinbarung: vom 1. Mai 2004 bis zum 30. April 2008 Verlängerung des Vertrags vom 29. März 2003 Kein einseitiges Kündigungsrecht Keine Verhandlungspflicht	1. Vereinbarung: Keine gesetzliche Kündigungsfrist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt. 3. Vereinbarung: Keine gesetzliche Kündigungsfrist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Marketingzuschüsse von [...] EUR vom 26. Oktober 2003 bis zum 31. Oktober 2004 und ein weiterer Zuschuss von [...] EUR für den Zeitraum vom 1. November 2004 bis zum 31. Oktober 2005 2. Vereinbarung: Vereinbarung von Marketingzuschüssen über einen Zeitraum von 3 Jahren, bestehend in schrittweise abnehmenden Ermäßigungen der Flughafenentgelte (100 %, 66 %, 33 %) Berücksichtigt werden die gemäß der ersten Vereinbarung gewährten Zuschüsse	1. Vereinbarung: Einmalzahlungen von [...] EUR an Germanwings während der ersten beiden Betriebsjahre zur Deckung der Werbekosten 2. Vereinbarung: Verlängerung der ersten Vereinbarung in das dritte Betriebsjahr Änderungen: Ausschließliches Recht zur Durchführung von Branding-Aktionen an der ankunftsseitigen Wand von Terminal D — aufgehoben mit der zweiten Vereinbarung vom 23. März/10. April 2006 2. Vereinbarung: alleiniges Recht zur Durchführung von Branding-Aktionen in den von der Fluggesellschaft genutzten Räumlichkeiten und auf dem von der Fluggesellschaft genutzten Gelände
V-BIRD AIRLINES	3.11.2003-7.10.2004 2 Verträge: Vermutlich 3. November 2003 Änderung am 3. November 2003	Dauer des Vertrags: 3. November 2003 bis 3. November 2007 Kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung	Keine gesetzliche Kündigungsfrist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	In der Änderung noch näher zu spezifizierende feste Marketingzuschüsse über eine Dauer von 3 Jahren, schrittweise abnehmend (100 %, 66 %, 33 %) In der Änderung werden die Marketingzuschüsse mit [...] Mio. EUR festgelegt und eine schrittweise Abnahme gemäß den im Vertrag vereinbarten Prozentanteilen vorgesehen	Ermäßigungen der in den Entgeltordnungen des Flughafens vereinbarten Entgelte: 1) Destinations-Förderbeträge über einen Zeitraum von 4 Jahren; schrittweise abnehmende Ermäßigungen (80 %, 60 %, 40 %, 20 %) 2) Wachstums-Förderbeträge; schrittweise abnehmende Ermäßigungen (60 % und 40 %)
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	Seit 29.3.2003 Vereinbarung vom 17.5.2004	Vertragsdauer: 29.3.2004-31.3.2009 Kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung Verpflichtung zur Verhandlung im letzten Quartal 2008	Einseitiges Recht zur Kündigung des Vertrags zum 31.3.2007 mit dreimonatiger Frist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Fester Marketingzuschuss zur Deckung nachgewiesener Marketingkosten von bis zu [...] EUR	

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
BASIC AIR	Verbindungen zu SXF: 29. Februar 2004 bis 11. September 2005	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt
AER LINGUS	Seit 30.3.2004 Vertragsschluss am 13. Mai 2004 und am 5. Mai 2004	Dauer: 30. März 2004 bis 31. März 2009 Kein einseitiges Recht zur Vertragsverlängerung Verpflichtung zur Verhandlung im letzten Quartal 2008	Recht zur Vertragskündigung zum 31. März 2007 mit dreimonatiger Frist. Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Einmalzuschuss für Werbekosten bis maximal [...] EUR	Ermäßigungen der in den veröffentlichten Entgeltordnungen des Flughafens genannten Entgelte 1) Destinations-Förderbeträge über eine Dauer von 4 Jahren: schrittweise abnehmende Ermäßigungen auf die Landeentgelte (80 %, 60 %, 40 %, 20 %) 2) Anreize zur Erhöhung der Anzahl der Verbindungen: 2 Jahre Ermäßigungen auf die Landeentgelte um 60 % und um 40 %
FAIRLINE	Verbindungen zu SXF: 15. April 2004 bis 2. Juni 2004	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt	Vertragsbedingungen noch nicht bekannt
EASYJET	Seit 28.4.2004 2 Vereinbarungen 19. Dezember 2003: Vereinbarungen über Verbindungen Mietvertrag über Räumlichkeiten auf dem Flughafen SXF	Erste Vereinbarung mit einer Dauer von 10 Jahren vom 19. Dezember 2003 bis zum 18. Dezember 2013 Automatische Verlängerung, wenn nicht von der Fluggesellschaft gekündigt Mietvertrag: auf 10 Jahre befristet; einseitiges Recht zur Verlängerung durch die Fluggesellschaft nach Ablauf der ersten 10-jährigen Frist Nach Ablauf der Verlängerung verlängert sich der Mietvertrag automatisch bis zum Folgejahr, wenn der Vertrag von keiner der Vertragsparteien gekündigt wird	Gesetzliche Kündigungsfrist für easyJet ‚vier Monate vor Ende der IATA-Saison‘ Möglichkeit der außerordentlichen Kündigung bei Zahlungsunfähigkeit oder schwerer Vertragsverletzung Mietvertrag: keine gesetzliche Kündigungsfrist während der vereinbarten Vertragsdauer Nach Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer: gesetzliche Kündigungsfrist von einem Monat nach Berechnung der neuen Miete bzw. wenn keine Vereinbarung über die Berechnung der Miete getroffen wurde, von einem Monat nach Ablauf der ursprünglichen Dauer des Mietvertrags	Marketingzuschüsse als Einmalzahlung in Höhe von [...] EUR pro ‚Rotation‘ Mietvertrag Sondervereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet über die Miete von Räumlichkeiten auf dem Flughafen SXF Feste Miete von [Betrag zwischen 7 000 und 9 000] EUR/Monat Ausschließliches Recht zur Durchführung von Branding-Aktionen innerhalb und außerhalb des Terminals sowie auf Sonderflächen, die in einem als Anlage zur betreffenden Vereinbarung erstellten Plan ausgewiesen werden	1. Vereinbarung: Ausschließliche Entgeltregelung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Fluggesellschaft; kein Verweis auf die Entgeltordnungen des Flughafens

Fluggesellschaft	Verbindungen zu SXF seit/ geschlossene Vereinbarungen	Dauer der Vereinbarung zwischen SXF und der Fluggesellschaft	Bedingungen	Vergünstigungen	Sonstige Vergünstigungen und Beihilfen
ICELANDAIR	Seit 6.6.2004 Vertragsschluss am 6. Juni 2004/17. Mai 2004	Vertragsdauer vom 6. Juni 2004 bis zum 31. März 2009	Kündigungsrecht zum 31. März 2007 mit dreimonatiger Frist Der Vertrag endet, wenn die Fluggesellschaft SXF nicht mehr anfliegt	Einmaliger Zuschuss für Marke- tingkosten in Höhe von maximal [...] EUR	Ermäßigungen der in den veröf- fentlichten Entgeltordnungen des Flughafens genannten Entgelte 1) Destinations-Förderbeträge über eine Dauer von 4 Jahren: schrittweise abnehmende Ermäßigungen (80 %, 60 %, 40 %) 2) Wachstums-Förderbeträge bei Eröffnung neuer Verbin- dungen; schrittweise Entgelter- mäßigungen um 60 % bzw. 40 % über zwei Jahre

26. Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, wurden Ryanair, der Norwegian Air Shuttle AS, Aer Lingus und Icelandair Ermäßigungen der Flughafenentgelte für Berlin-Schönefeld zu den gleichen Bedingungen gewährt. Diese Ermäßigungen wurden auf die in der veröffentlichten Entgeltordnung genannten Entgelte gewährt. Nur easyJet konnte eine von den vom Flughafen veröffentlichten regulären Entgelten abweichende Entgeltordnung aushandeln. Die Bedingungen dieser Entgeltordnung sind nicht bekannt; offenbar sind diese Bedingungen aber noch vorteilhafter als die mit Ryanair, Aer Lingus und Icelandair vereinbarten Bedingungen.
27. Anderen Fluggesellschaften wie z. B. V-Bird, Volare und Fairline hingegen wurden keine Nachlässe gegenüber der normalen Entgeltordnung des Flughafens gewährt. Auch diese Fluggesellschaften erhielten jedoch Marketingzuschüsse und sonstige Förderungen vom Flughafen, um die Einrichtung entsprechender Verbindungen zu unterstützen.

II.4. Die zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B

28. Die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und den Fluggesellschaften Ryanair und easyJet ausgehandelten Bedingungen waren Gegenstand eines Verfahrens vor dem Landgericht Potsdam. Das Landgericht hat zwar nicht auf die Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags Bezug genommen, stellte die Sachverhalte hinsichtlich der zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet geschlossenen Nutzungsvereinbarung jedoch etwas anders dar als in der vorstehenden Tabelle erläutert.
29. Das Landgericht hat festgestellt, dass easyJet die ausschließliche Nutzung eines vollständigen Terminals des Flughafens (Terminal B) zugestanden wurde und dass alle sonstigen Fluggesellschaften, die dieses Terminal zuvor bezogen hatten, weichen mussten. Dieses Terminal bietet verschiedene Vorteile, die bei den übrigen Terminals des Flughafens Berlin-Schönefeld nicht gegeben sind: Das Terminal verfügt über eine Gepäckförderanlage mit mehreren Ebenen und ermöglicht erheblich schnellere Abfertigungen als die auf eine Ebene beschränkten Beförderungssysteme der übrigen Terminals ⁽¹⁰⁾.
30. Das Landgericht hat festgestellt, dass kein Grund dafür gegeben sei, gerade easyJet ein derart ausschließliches Recht zur Nutzung von Terminal B zu gewähren. Andere Fluggesellschaften, die ebenfalls den Flughafen Berlin-Schönefeld bedienen, hatten Verbindungen in ähnlicher Anzahl am Flughafen Berlin-Schönefeld angeboten und etwa ebenso viele Fluggäste abgefertigt wie easyJet. Das Gericht hat festgestellt, dass kein vernünftiger Grund dafür besteht, dass der Flughafen easyJet dieses ausschließliche Recht zur Nutzung von Terminal B hätte gewähren müssen ⁽¹¹⁾.

III. WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DES FLUGHAFENS BERLIN-SCHÖNEFELD

31. Im Jahre 2004 haben die Flüge nach Berlin-Schönefeld um 77 % und das Fluggastaufkommen um 93 % zugenommen. Diese Zunahme war in erster Linie auf die beiden Billigfluggesellschaften easyJet und Germanwings zurückzuführen ⁽¹²⁾.
32. Gemäß dem Wirtschaftsprüfungsbericht 2004 hat der Jahresumsatz 2004 gegenüber dem Vorjahr jedoch nur um [...] % zugenommen (von [...] Mio. EUR auf [...] Mio. EUR). Die wesentliche Ursache für diese Entwicklung liegt dem Bericht zufolge in der neuen Entgeltordnung des Flughafens, die seit 1. April 2004 in Kraft ist. Diese Entgeltordnung sieht Ermäßigungen für Flughafenentgelte über einen Zeitraum von 4 Jahren vor ⁽¹³⁾.
33. Als Muttergesellschaft der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH kann die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ihre Konten durch die Übernahme der Gewinne/Verluste der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH konsolidieren. Dies ist bei der Überprüfung der jährlichen Gewinne und Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu berücksichtigen. Im Jahr 2004 hat die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH daher vor Übernahme der Gewinne der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH Verluste in Höhe von 28 Mio. EUR erwirtschaftet. (Zum Vergleich: 2003 verzeichnete die Gesellschaft Verluste von 37,6 Mio. EUR.)

⁽¹⁰⁾ Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04, S. 6.

⁽¹¹⁾ Urteil des Landgerichts Potsdam, Az. 2 O 70/04, S. 16.

⁽¹²⁾ Siehe Bericht der Rechnungsprüfer zum Flughafen Berlin-Schönefeld vom 31. Dezember 2004, S. 2.

⁽¹³⁾ Ibid, S. 3.

34. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2004 wird zwar darauf hingewiesen, [...] ⁽¹⁴⁾ dass eine erhebliche Steigerung der Erträge der Gesellschaft erst dann zu erwarten sei, wenn der Flughafen Berlin-Schönefeld zum neuen internationalen Flughafen Berlin-Brandenburg (*Berlin-Brandenburg International Airport BBI*) ausgebaut sei ⁽¹⁵⁾ [...] ⁽¹⁶⁾.
35. Im Wirtschaftsprüfungsbericht 2005 wurde prognostiziert, das Fluggastaufkommen würde am Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zunehmen und 2006 auf [...] Mio. Fluggäste steigen ⁽¹⁷⁾ Gleichzeitig wurde in diesem Bericht allerdings auch das EBITDA-Ergebnis (Gewinne/Verluste vor Steuern) auf einen Verlust von [...] Mio. EUR und somit um [...] Mio. EUR höher als im Vorjahr beziffert.
36. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat der Kommission keine Geschäftspläne vorgelegt, aus der die Kommission die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld genauer prognostizieren könnte.

Abbildung

Gewinne und Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH 2003-2005

Gewinne/Verluste pro Jahr	2003	2004	2005
EBITDA (*)	- 31 875 000	- 27 125 000	- 23 845 000
EBIT (*)	- 16 002 000	- 11 150 000	- 6 601 000

(*) EBITDA = *Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization* (Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte), EBIT = *Earnings before Interest and Taxes* (Ergebnis vor Zinsaufwand und Steuern).

37. [...] [...] im Wirtschaftsprüfungsbericht für 2004 wurde betont, dass der Flughafen die Gewinnschwelle erst langfristig und erst nach dem vollständigen Ausbau des *Berlin-Brandenburg International Airport BBI* erreichen können wird.
38. Der Wirtschaftsprüfungsbericht 2005 geht jedoch von einem positiveren Szenario aus: Bis 2007 könne die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ein positives Ergebnis erreichen ⁽¹⁸⁾. Seit 2003 sind die Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zwar rückläufig; in diesem Stadium der Untersuchung ist jedoch keineswegs sicher, dass der Flughafen bis 2007 wieder Gewinne erzielen wird.

⁽¹⁴⁾ [...]

⁽¹⁵⁾ *Ibid.*, S. 5.

⁽¹⁶⁾ [...]

⁽¹⁷⁾ KPMG-Wirtschaftsprüfungsbericht Flughafen Berlin-Schönefeld 2005, Anhang 4/3.

⁽¹⁸⁾ KPMG-Wirtschaftsprüfungsbericht Flughafen Berlin-Schönefeld 2005, Anhang 4/17.

Abbildung

Entwicklung des Fluggastaufkommens 2005-2007 auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld

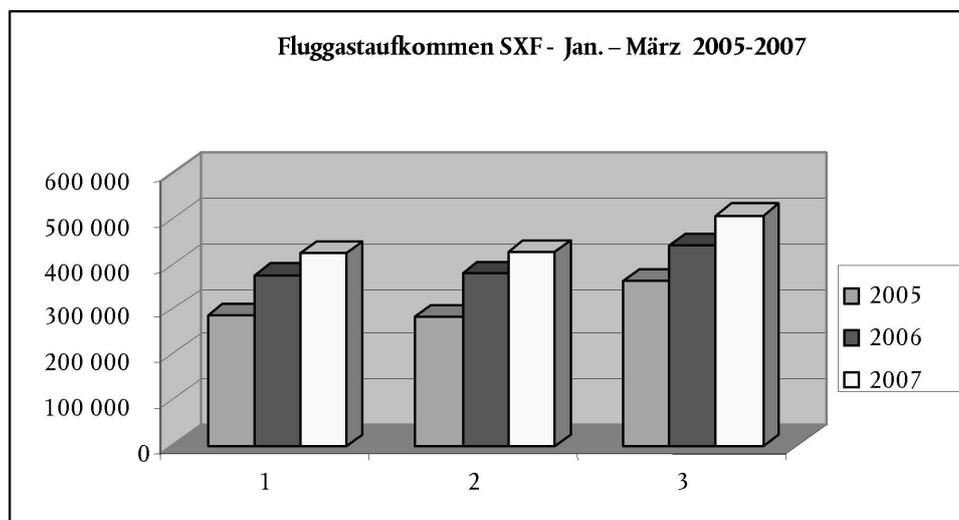
Fluggast- aufk./Monat	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Gesamt	Durch- schnitt/Jahr
2005	287 591	282 016	360 697	362 654	412 295	459 644	551 974	528 169	502 978	530 304	397 520	399 330	5 075 172	422 931
2006	375 718	377 990	441 499	493 799	514 366	540 163	620 305	604 111	585 610	588 899	455 167	461 716	6 059 343	504 945
2007	421 341	426 585	504 768											

Fluggäste auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld 2001-2006 (Summe)

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fluggäste in Mio. (Summe)	1,915	1,688	1,750	3,282	5,075	5,142

Abbildung

Entwicklung des Fluggastaufkommens in SXF Januar-März 2005-2007



39. Aus der Gegenüberstellung des Fluggastaufkommens in der Abbildung wird eine konstante Zunahme des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld deutlich. Besonders deutlich zeigt dies der Vergleich des Fluggastaufkommens der Monate Januar, Februar und März 2005-2007.
40. Nach der von der Kommission in der Entscheidung in der Sache *Charleroi* vorgenommenen Kategorisierung der europäischen Flughäfen kann der Flughafen Berlin-Schönefeld mit einem Fluggastaufkommen von 1 bis 1,5 Mio. pro Jahr als Flughafen der Kategorie C betrachtet werden, der nach Erreichen des entsprechenden Fluggastaufkommens (5 bis 10 Mio. pro Jahr) möglicherweise bald auch der Kategorie B zuzurechnen ist.

IV. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

IV.1. Bewertung bezüglich des Bestehens einer Beihilfe

41. Gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags sind Beihilfen der EG-Mitgliedstaaten oder der EFTA-Staaten 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 Funktionieren dieses Abkommens unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Vertragsparteien beeinträchtigen*.
42. Eine staatliche Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags ist daher gegeben, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- die Beihilfe wird aus staatlichen Mitteln oder durch staatliche Mittel gewährt;
 - die Beihilfe begünstigt bestimmte Unternehmen; und
 - die Beihilfe beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verzerrt den Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt oder droht, den Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt zu verzerren.

IV.1.1. Übertragung staatlicher Mittel

43. Die Kommission ist in diesem Stadium der Untersuchung der Ansicht, dass die im vorstehenden Abschnitt beschriebenen Maßnahmen eine Übertragung staatlicher Mittel darstellen. Als staatliche Beihilfe ist jegliche Begünstigung zu betrachten, die direkt oder indirekt gewährt, aus staatlichen Mitteln finanziert und vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle gewährt wird, die aufgrund entsprechend übertragener Befugnisse handelt. In diesem Zusammenhang wird die Kommission eine Reihe gesonderter, aber in Zusammenhang miteinander stehender Maßnahmen untersuchen müssen (den Betrieb und die Rentabilität der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, die zwischen dem Flughafen und easyJet geschlossenen Verträge über die Berechnung von Entgelten und die Nutzung von Terminal B, die mit bestimmten Fluggesellschaften geschlossenen Verträge über Entgeltnachlässe sowie die mit bestimmten Fluggesellschaften getroffenen Vereinbarungen über Marketingbeiträge), um festzustellen, ob diese Maßnahmen Beihilfen in Form staatlicher Mittel darstellen.

44. Der Gerichtshof hat sehr klar festgestellt, dass kein Unterschied zwischen Beihilfen besteht, die unmittelbar vom Staat übertragen werden (d.h. von der Bundesrepublik Deutschland oder von den Ländern Berlin und Brandenburg), und Beihilfen, die von öffentlichen oder privaten Unternehmen übertragen werden, die vom Staat zu diesem Zweck eingerichtet wurden⁽¹⁹⁾. Das Gemeinschaftsrecht untersagt allen Staaten die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über staatliche Beihilfen einfach zu umgehen, indem sie private Unternehmen oder Stellen einrichten, die dann die betreffenden Mittel gewähren. Wie der Gerichtshof kürzlich festgestellt hat⁽²⁰⁾, sind Mittel dann als staatliche Beihilfen gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags zu bewerten, a) wenn sie mittelbar oder unmittelbar aus staatlichen Mitteln stammen und b) wenn sie dem Staat zugerechnet werden können.

IV.1.2. Mittelbar oder unmittelbar gewährte staatliche Mittel

45. Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist nur dann nicht davon auszugehen, dass staatliche Mittel übertragen wurden, wenn öffentliche Stellen keine Kontrolle über die Mittel besitzen, mit denen der betreffende Vorteil finanziert wurde. Wenn der Staat allerdings mittelbare oder unmittelbare Kontrolle über die betreffenden Mittel ausüben kann, ist eine Übertragung staatlicher Mittel gegeben.
46. In diesem Zusammenhang wird hier darauf hingewiesen, dass die Entgeltregelungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH mit den Billigfluggesellschaften, die Vereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens und die Marketingvereinbarungen zwischen dem Flughafen und verschiedenen Fluggesellschaften Begünstigungen darstellen könnten, die indirekt durch staatliche Mittel gewährt wurden.
47. Gemäß dem Urteil in der Sache *Stardust Marine* müssen somit zwei Kriterien gleichzeitig erfüllt sein, damit angenommen werden kann, dass eine Maßnahme indirekt über staatliche Mittel finanziert wurde: Die betreffenden Mittel müssen vom Staat kontrolliert werden, und die Verwendung dieser Mittel muss dem Staat zuzurechnen sein.

IV.1.2.1. Vom Staat kontrollierte Mittel

48. In der Sache *Stardust Marine* hat der Gerichtshof festgestellt, dass

„Artikel 87 Absatz 1 EG alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können, ohne dass es dafür eine Rolle spielt, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die aus der fraglichen Maßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können. [...] Denn der Staat ist durchaus in der Lage, durch die Ausübung seines beherrschenden Einflusses auf diese Unternehmen die Verwendung ihrer Mittel zu steuern, um gegebenenfalls besondere Vorteile für andere Unternehmen zu finanzieren. [...] die Situation eines öffentlichen Unternehmens [ist] nicht mit der eines privaten Unternehmens zu vergleichen. Denn der Staat kann mit seinen öffentlichen Unternehmen andere als kaufmännische Ziele verfolgen, wie in der elften Begründungserwägung der Richtlinie 80/723/EWG festgestellt wird.“⁽²¹⁾

49. Verschiedene Anzeichen sprechen dafür, dass die Mittel der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vom Staat kontrolliert werden.
50. Erstens ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gemäß der entsprechenden Definition in der Richtlinie 80/723/EG als öffentliches Unternehmen zu betrachten⁽²²⁾. In dieser Richtlinie wird ein öffentliches Unternehmen definiert als *jedes Unternehmen, auf das die öffentliche Hand aufgrund Eigentums, finanzieller Beteiligung, Satzung oder sonstiger Bestimmungen, die die Tätigkeit des Unternehmens regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann*⁽²³⁾. Der Flughafen Berlin-Schönefeld befindet sich zu 100 % im Besitz öffentlicher Stellen. Anteilseigner sind die Länder Berlin und Brandenburg. Schon allein aus diesem Grund ist das Unternehmen gemäß der Richtlinie als öffentliches Unternehmen zu betrachten.

⁽¹⁹⁾ Siehe Urteile vom 22. März 1977 in der Rechtssache 78/76, *Steinike & Weinlig*, Slg. 1977, S. 595, Randnr. 21; vom 30. Januar 1985 in der Rechtssache 290/83, *Kommission/Frankreich*, Slg. 1985, S. 439, Randnummer 14; vom 2. Februar 1988 in den verbundenen Rechtssachen 67/85, 68/85 und 70/85, *Van der Kooy u. a./Kommission*, Slg. 1988, S. 219, Randnummer 35, und vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, *Italien/Kommission*, Slg. 1991, S. I-1603, Randnummer 13.

⁽²⁰⁾ Siehe Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397.

⁽²¹⁾ Siehe Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397, Randnummern 37, 38, 39.

⁽²²⁾ Richtlinie 80/723/EWG der Kommission vom 25. Juni 1980 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen.

⁽²³⁾ Siehe Richtlinie 80/723/EWG der Kommission vom 25. Juni 1980 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen, geändert durch Richtlinie 93/84/EWG vom 30. September 1993 und durch Richtlinie 2000/52/EG vom 26. Juli 2000, ABl. L 193, S. 75-87, Artikel 2 Buchstabe a.

51. Zweitens werden die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH von öffentlichen Stellen benannt und sind öffentlichen Stellen untergeordnet. Der Aufsichtsrat des Unternehmens ist mit drei Vertretern des Landes Berlin, drei Vertretern des Landes Brandenburg und zwei Vertretern der Bundesregierung besetzt⁽²⁴⁾. Somit vertreten acht von zwölf Mitgliedern des Aufsichtsrats öffentliche Stellen.
52. Drittens ist angesichts der Tatsache, dass Anteilseigner der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH die Länder Berlin und Brandenburg sind und da auch die Bundesregierung Anteile an den Unternehmen besitzt, als höchst wahrscheinlich anzunehmen, dass Darlehen oder Bürgschaften, die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährt wurden oder die von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH an ihre Tochtergesellschaften gewährt wurden, von der Bundesregierung und von den Landesregierungen genehmigt werden müssen. Dass die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH wirtschaftlich und finanziell vollständig unabhängig von den Ländern und von der Bundesregierung wäre, erscheint der Kommission zweifelhaft.
53. Viertens zeigt auch die Tatsache, dass das Land Brandenburg die vom Flughafen veröffentlichten Entgeltordnungen genehmigen muss, die finanzielle und wirtschaftliche Abhängigkeit des Flughafens vom deutschen Staat. Auch in dieser Hinsicht ist der Flughafen Berlin-Schönefeld somit nicht in der Lage, uneingeschränkt selbstständig Entscheidungen über die seine Haupteinnahmequelle zu treffen.
54. Und schließlich ist auch die Tatsache, dass das Unternehmen mit der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH am 6. August 1992 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag getroffen hat, nach der die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH ihren jährlichen Ertrag auf die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (als Muttergesellschaft) übertragen kann, ein wichtiges Anzeichen dafür, dass die deutschen Behörden die Mittel der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH kontrollieren.

IV.1.2.2. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

55. In der Sache *Stardust Marine* hat der Gerichtshof festgestellt:

„Auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, kann nicht ohne weiteres vermutet werden, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbstständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. [...] Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren.“⁽²⁵⁾

56. In diesem Urteil hat der Gerichtshof ferner festgestellt, dass für die Beurteilung, ob eine bestimmte Beihilfemaßnahme dem Staat zuzurechnen sei, nachgewiesen werden müsse, dass die öffentlichen Behörden dem öffentlichen Unternehmen in sehr spezifischer Form die Weisung zur Annahme der betreffenden Beihilfemaßnahmen erteilt haben⁽²⁶⁾. Der Gerichtshof hat jedoch auch betont, dass die Zurechenbarkeit einer bestimmten Beihilfemaßnahme des öffentlichen Unternehmens im Gesamtzusammenhang sowie vor dem Hintergrund der jeweiligen Maßnahme zu bewerten ist⁽²⁷⁾. Der Gerichtshof nennt als mögliche Anzeichen für die Zurechenbarkeit die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung sowie die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung⁽²⁸⁾.
57. In dieser Sache sprechen mehrere Elemente dafür, dass alle erörterten Maßnahmen dem deutschen Staat zuzurechnen sind. Erstens ist die Art der zu untersuchenden Tätigkeit von Bedeutung. Der Flughafen Berlin-Schönefeld ist ein öffentliches Unternehmen, das für die Verwaltung eines Flughafens zuständig ist, der sich im Besitz öffentlicher Stellen befindet. Ein Flughafen kann in verschiedenen politischen Bereichen wesentliche Bedeutung haben: in der Verkehrspolitik und in der Politik zur wirtschaftlichen Entwicklung auf regionaler oder nationaler Ebene ebenso wie in der Städte- und Landschaftsplanung. Im Allgemeinen sind die öffentlichen Stellen nicht ‚abwesend‘, wenn der Leiter eines Flughafens Entscheidungen bezüglich der langfristigen Entwicklung der entsprechenden Infrastruktur trifft.

⁽²⁴⁾ Siehe <http://www.berlin-airport.de/DE/UeberUns/Aufsichtsrate> (zuletzt geöffnet am 31. Mai 2007).

⁽²⁵⁾ Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2002, S. I-4397, Randnummer 52.

⁽²⁶⁾ *Ibid.*, Randnummern 53 und 54.

⁽²⁷⁾ *Ibid.*, Randnummern 53 und 54

⁽²⁸⁾ *Ibid.*, Randnummern 52 ff.

58. Zweitens ist als höchst wahrscheinlich anzunehmen, dass die Entgeltordnung einschließlich der dort vorgesehenen Ermäßigungen ebenso wie die mit easyJet und mit den übrigen Billigfluggesellschaften am Flughafen Berlin-Schönefeld getroffenen Vereinbarungen der Genehmigung des Aufsichtsrats der Gesellschaft bedurften, da sie Entscheidungen mit langfristiger Wirkung darstellen, die erhebliche Auswirkungen auf die künftige wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens haben.
59. Drittens bedarf die Rabattregelung des Flughafens der Zustimmung der für die Genehmigung der Entgeltordnungen von Flughäfen zuständigen Regulierungsbehörde. Im vorliegenden Fall mussten die Entgeltordnungen also gemäß § 43 LuftVZO (Luftverkehr-Zulassungs-Ordnung) vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg genehmigt werden. Die Entgeltordnung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist somit *de jure* dem Staat zuzurechnen.
60. Und schließlich ist zu berücksichtigen, dass das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr dem Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg untersteht. Dieser gehört jedoch auch dem Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH an. Angesichts der Tatsache, dass die Mitarbeiter des Ministeriums an die Weisungen des Ministerpräsidenten gebunden sind, ist eine unabhängige Überprüfung der Entscheidungen der Gesellschaft im Zusammenhang mit der Entgeltordnung der Gesellschaft schwerlich möglich.

IV.1.2.3. Begünstigung eines bestimmten Unternehmens

61. Wie bereits erläutert, sind vier Typen potenzieller Vorteile zu unterscheiden:
 - potenzielle Vorteile, die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährt wurden, weil die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH ein einziges Subjekt darstellen;
 - potenzielle Vorteile, die easyJet durch die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B des Flughafens gewährt wurden;
 - potenzielle Vorteile, die easyJet durch die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet vereinbarte Entgeltregelung gewährt wurden;
 - potenzielle Vorteile, die mehreren Billigfluggesellschaften durch die von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH angebotenen ausschließlichen Bedingungen gewährt wurden.
62. Bis vor kurzem war die Entwicklung von Flughäfen häufig von rein gebietsbezogenen Erwägungen bestimmt. Die Leitung der Flughäfen wurde eher als Bestandteil der Verwaltung denn als Führung eines Unternehmens betrachtet.
63. Unter diesen Bedingungen wurde die Finanzierung von Flughäfen und von Flughafeninfrastrukturen als Aufgabe der öffentlichen Politik gesehen, und Bedenken bezüglich potenzieller staatlicher Beihilfe stellten sich nicht.
64. Diese Situation hat sich in den letzten Jahren jedoch geändert: Die Erwägungen bezüglich der Flächennutzung und der Verwaltungsstrukturen mögen verschiedentlich noch bestehen. In vielen anderen Fällen aber wurde die ursprünglich von staatlichen Stellen ausgeübte Kontrolle über Flughäfen regionalen Stellen übertragen, und in einigen Fällen werden die Flughäfen von öffentlichen oder sogar von privatwirtschaftlichen Unternehmen betrieben. Der Prozess der Übertragung auf den privaten Sektor ist im Allgemeinen in Form von Privatisierungen oder durch schrittweise Öffnung des Zugangs zum Unternehmenskapital erfolgt. In den letzten Jahren haben sich private Kapitalbeteiligungsgesellschaften sowie Investment- und Pensionsfonds sehr interessiert an der Übernahme von Flughäfen gezeigt.
65. Entsprechend haben sich in der Flughafenbranche in der Gemeinschaft in den letzten Jahren grundlegende strukturelle Änderungen vollzogen, die nicht nur das aktive Interesse privater Kapitalgeber am Flughafensektor, sondern auch einen Wandel der Haltung der öffentlichen Stellen hinsichtlich einer Einbeziehung privaten Kapitals in die Entwicklung der Flughäfen widerspiegeln. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass die Funktionen der Flughäfen eine stärkere Diversifizierung erfahren haben und komplexer wurden.

66. Außerdem haben diese Änderungen in der letzten Zeit einen Wandel in den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Flughäfen zur Folge gehabt. In der Vergangenheit wurden die Flughäfen meist als Bestandteile der Infrastruktur behandelt, welche die Zugänglichkeit und die Entwicklung von Regionen sicherstellen sollen; in den letzten Jahren jedoch haben immer mehr Flughäfen wirtschaftliche Zielsetzungen verfolgt, und bei der Steigerung ihres jeweiligen Fluggastaufkommens konkurrieren die Flughäfen miteinander.
67. Der im Wandel begriffene Charakter der Flughäfen muss daher auch in der rechtlichen Würdigung der Tätigkeiten der Flughäfen vor dem Hintergrund der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen erfolgen. Künftig können der Bau und der Betrieb von Flughäfen nicht mehr als Aufgaben einer Verwaltung betrachtet werden, die grundsätzlich nicht der Kontrolle auf das Vorliegen staatlicher Beihilfen unterliegen. Entsprechend hat der Gerichtshof im Jahre 2000 festgestellt, dass die Leitung eines großen internationalen Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt⁽²⁹⁾. Angesichts der ständigen Entwicklungen in diesem Sektor hat die Kommission diesen Ansatz in ihren Leitlinien aus dem Jahre 2005 auf alle Arten von Flughäfen einschließlich der kleineren Flughäfen (wie z. B. der in diesem Beschluss zu bewertenden Flughäfen) ausgedehnt.
68. In Anbetracht dieser geänderten Situation ist die Kommission der Ansicht, dass die Anwendung der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen auf Flughäfen seit 2000 nicht mehr von vornherein ausgeschlossen werden kann und wird die entsprechenden Rechtsvorschriften daher seit diesem Jahr in dieser Sache in vollem Umfang anwenden.

IV.1.2.4. Vorteile, die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährt wurden

69. In dieser Sache ist zunächst zu untersuchen, ob der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH aufgrund der Tatsache, dass sich die Gesellschaft in staatlichem Besitz befindet und dass sie in einer Mutter-Tochter-Beziehung mit anderen öffentlichen Unternehmen steht und entsprechend die Möglichkeit eines Verlustausgleichs gegeben ist, tatsächlich eine ‚Begünstigung‘ gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags gewährt wurde.
70. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH befindet sich zu 100 % im Besitz des Staates. Die allgemeine Regelung für die am Flughafen zahlbaren Entgelte besteht in einer von einer öffentlichen Stelle zu genehmigenden Entgeltordnung.
71. Die deutschen Behörden haben argumentiert, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH verzeichne allgemein eine positive Geschäftsentwicklung; die Gesellschaft habe jedoch über einen gewissen Zeitraum Verluste verbucht, und auch heute würden noch Verluste erwirtschaftet. Aus den geprüften Jahresabschlüssen geht jedoch hervor, dass eines der wichtigsten Instrumente für das Überleben der Gesellschaft in der Regelung über die Zuschreibung von Verlusten und Gewinnen zwischen dieser Gesellschaft und ihrer Tochtergesellschaft als Betreiberin der übrigen Berliner Flughäfen besteht. In diesem Stadium der Untersuchung hat die Kommission den Eindruck, dass die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ihre Geschäftstätigkeit auf dem Flughafen SXF aus Erträgen quer subventioniert, die auf den beiden anderen Flughäfen erwirtschaftet werden, und dass dem Flughafen Berlin-Schönefeld somit ein Vorteil gewährt wird. Konkurrierenden Flughäfen wie z. B. Leipzig und Dresden scheinen keine vergleichbaren Vorteile gewährt zu werden.

IV.1.2.5. Vorteile, die easyJet durch das Recht zur ausschließlichen Nutzung von Terminal B gewährt wurden

72. Zweitens ist der Vorteil zu untersuchen, den die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH easyJet by durch die Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B gewährt hat.
73. Informationen zufolge, welche die deutschen Behörden der Kommission übermittelt haben, besteht ein Mietvertrag zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet. Gemäß dieser Vereinbarung zahlt easyJet der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH eine monatliche Miete von nur (zwischen 7 000 und 9 000) EUR für die Nutzung des Terminals. Nach Maßgabe dieses Mietvertrags gewährt die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH easyJet auch ein ausschließliches Recht zur Werbung in Terminal B. Der Mietvertrag ist auf mindestens 10 Jahre befristet und kann nach Ablauf der ersten 10 Jahre durch einseitige Erklärung von easyJet um weitere 10 Jahre verlängert werden⁽³⁰⁾.

⁽²⁹⁾ EuGH, Rechtssache *Aéroports de Paris*, o. a., Randnummer 75 mit weiteren Verweisen.

⁽³⁰⁾ Übersicht: Verträge zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und Billigfluggesellschaften; am 1. Dezember 2006 der Kommission übermittelte Informationen.

74. Vorläufig ist die Kommission der Ansicht, dass die ausschließliche Nutzungsvereinbarung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet einen Vorteil für easyJet darstellt. Dieser Vorteil beruht im Wesentlichen auf der Infrastruktur des Terminals. In diesem Terminal befindet sich eine Gepäckförderanlage, mit der mehr Fluggäste in kürzerer Zeit abgefertigt werden können. Als alleiniger Nutzer kann easyJet mit diesem System mehr Fluggäste in kürzerer Zeit abfertigen als andere Fluggesellschaften mit den in den anderen Terminals eingesetzten Systemen, in denen Gepäckstücke nur auf einer Ebene befördert werden.
75. Außerdem scheint der zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossene Mietvertrag für easyJet vorteilhafte Bedingungen zu enthalten. Die Kommission ist der Ansicht, dass eine Miete von [zwischen 7 000 und 9 000] EUR pro Monat für die ausschließliche Nutzung eines Flughafen-Terminals unter der marktüblichen Miete liegen dürfte. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Übertragung des ausschließlichen Rechts zur Nutzung des Terminals für eine derart niedrige Miete offenbar nicht im Wege einer öffentlichen Ausschreibung erfolgt ist.
76. Wenngleich es schwierig ist, in diesem Stadium der Untersuchung ohne eine Ausschreibung eine marktübliche Miete für die Infrastruktur des Flughafens Berlin-Schönefeld zu beziffern, erscheint die vereinbarte monatliche Miete angesichts der Tatsache, dass easyJet die ausschließliche Nutzung des gesamten Terminals übertragen wurde (einschließlich der Infrastruktur wie z. B. einer vorhandenen Gepäckförderanlage sowie des ausschließlichen Rechts zur Werbung in diesem Terminal), doch außerordentlich niedrig.
77. Zudem gibt die Zusammenfassung der Vereinbarung, die Deutschland der Kommission übermittelt hat, keinerlei Aufschluss dahingehend, ob die von easyJet gezahlte Miete unter Berücksichtigung der Abschreibungen der Baukosten des Terminals durch die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ermittelt wurde. Somit ist zweifelhaft, ob die Miete sich mit der Höhe der Abschreibungen des Flughafens Berlin-Schönefeld deckt.
78. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, ausführliche Informationen zur Miete vorzulegen, die easyJet im Zeitraum 2004 bis 2007 berechnet wurde. Aus den genannten Gründen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass diese Miete der marktüblichen Miete entspricht.
79. Außerdem fordert die Kommission die deutschen Behörden sowie ggf. Dritte auf, Stellungnahmen dahingehend zu übermitteln, ob diese Miete als angemessen betrachtet wird. Insbesondere fordert sie die Bundesregierung auf, eine ausführliche Übersicht über die mit Parkentgelten und Ladenmieten in Terminal B erzielten Einnahmen vorzulegen.

IV.1.2.6. Vereinbarung einer ausschließlichen Entgeltregelung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet

80. Die Kommission ist der Ansicht, dass die zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH vereinbarte Entgeltregelung easyJet sehr wahrscheinlich einen besonderen Vorteil gegenüber den übrigen Billigfluggesellschaften einräumt, die ebenfalls den Flughafen Berlin-Schönefeld anfliegen. Diesbezüglich stellt die Kommission zunächst einmal fest, dass die von easyJet gezahlten Flughafenentgelte erheblich geringer sind als die in der von der Regulierungsstelle genehmigten und veröffentlichten Entgeltordnung vorgesehenen Entgelte. Außerdem stellt die Kommission fest, dass die anderen Billigfluggesellschaften in Berlin-Schönefeld gewährten Rabatte auf der Entgeltordnung beruhen und einen Rabatt bezogen auf die Entgeltordnung vorsehen; die ausschließliche Entgeltregelung mit easyJet scheint diese dynamische Verknüpfung mit der Entgeltordnung des Flughafens nicht vorzusehen.
81. easyJet zahlt daher niedrigere Entgelte sowohl als die konkurrierenden Billigfluggesellschaften als auch als die Germania Airlines, welchen die in der offiziellen Entgeltordnung festgelegten Entgelte ohne jegliche Rabatte berechnet werden.
82. Die Bedingungen des zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossenen Vertrags sind der Kommission zwar nicht im Einzelnen bekannt; die Kommission geht in diesem Stadium der Untersuchung jedoch davon aus, dass die *ausschließliche Entgeltregelung einen Vorteil für easyJet darstellt*.

IV.1.2.7. Vorteile, die bestimmten Fluggesellschaften durch Entgeltermäßigungen gewährt wurden

83. Wie bereits erläutert, haben andere Fluggesellschaften wie z. B. Ryanair, Aer Lingus und Icelandair mit der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Ermäßigungen der Flughafenentgelte ausgehandelt. Die Ermäßigungen sowie die tatsächlich zu zahlenden Entgelte beziehen sich auf die vom Flughafen veröffentlichte Preisliste. Aufgrund der in der Preisliste genannten Entgelte wird ein Rabattsystem vorgesehen, mit dem zwei verschiedene Typen von Anreizen geschaffen werden: erstens die Destinations-Förderbeträge über einen Zeitraum von vier Jahren und zweitens die auf einen Zeitraum von zwei Jahren befristeten Wachstums-Förderbeträge für eine Erhöhung der Anzahl der bestehenden Verbindungen einer Fluggesellschaft. Wie bereits dargestellt, beinhalten diese Anreize eine dynamische Verknüpfung mit der Preisliste.
84. In ihrer Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* hat die Kommission festgestellt, dass befristet verfügbare Rabatte, die den Flughafenbenutzern diskriminierungsfrei angeboten und eingeräumt werden, nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 87 des EG-Vertrags fallen, da sie keine Wettbewerbsverzerrung verursachen. Die Kommission hat aber auch vorgesehen, dass Artikel 87 des EG-Vertrags durchaus auf einen Rabatt oder ein Rabattsystem Anwendung finden könnte, das einem bestimmten Unternehmen eine Vorzugsbehandlung gewährt.
85. In der Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* ⁽³¹⁾ hat die Kommission festgestellt:

„Granting discounts on landing fees to airlines is a standard commercial practice that airports usually follow to encourage new service and attract new customers. If the airport manager is a public entity, the revenue given up by offering airport charges rebates amounts to state resources and the question arises whether such measures come within the meaning of Article 87. If a discount or a system of discounts is designed so as to give preferential treatment to a specific undertaking, then Article 87 may apply. [...] On the contrary, discounts do not fall within the meaning of article 87 if, because of the way they are designed, they can be considered as being measures of limited duration that do not discriminate between users of the airport infrastructure. The point therefore centres on defining what the meaning and the implications of non-discrimination are in the context of the provision of airport facilities.“

[„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.“] ⁽³²⁾.

86. Außerdem hat die Kommission in ihrer Entscheidung in der Sache *Manchester Airport* festgestellt, dass zwei Typen von Nachlässen gegeben sein können: *„those aimed at encouraging airlines to start up services to new destinations not yet linked to the airport granting the incentive, and those aimed at stimulating volume growth on traffic and from destinations already linked to the airport.“* *„[Zum einen] 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.“* ⁽³³⁾. 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 ⁽³⁴⁾ (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 ⁽³⁵⁾.

⁽³¹⁾ Entscheidung vom 26. Mai 1998 in der Sache NN 109/98, Vereinigtes Königreich, *Manchester Airport* (noch nicht veröffentlicht).

⁽³²⁾ Ibid, Randnummer 8.

⁽³³⁾ Ibid, Randnummer 8.

⁽³⁴⁾ ABl. L 137 vom 30.4.2004.

⁽³⁵⁾ Ibid, Randnummer 159.

87. In dieser Entscheidung wurde ferner festgestellt, dass ein Flughafentarifsystem klar sein müsse und dass ein unmittelbarer und klarer Bezug zwischen der Abgabenhöhe 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 ⁽³⁶⁾.
88. In diesem Stadium der Untersuchung geht die Kommission davon aus, dass das von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH begründete System die in diesen beiden Präzedenzsachen genannten Anforderungen nicht erfüllt.
89. Zunächst einmal ist, wie bereits erläutert, die auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld eingerichtete Rabattregelung, mit der weitere Fluggesellschaften für den Flughafen gewonnen oder neue Verbindungen eröffnet werden sollten, nur bestimmten Fluggesellschaften zugute gekommen. Germania beispielsweise zahlt die Tarife der veröffentlichten Entgeltordnung.
90. Hinzu kommt, dass die Bewertung der tatsächlichen Entgeltordnungen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH wegen der mangelnden Transparenz des Systems ein ernsthaftes Problem darstellt. Die von dem Flughafen Berlin-Schönefeld mit allen Fluggesellschaften ausgehandelten und in der Tabelle in der vorstehenden Randnummer 24 beschriebenen Entgeltregelungen wurden zu einer Zeit vereinbart, als die geltende Entgeltordnung *keinerlei Regelungen* bezüglich der genannten Ermäßigungen enthielt. Aus dem Schriftverkehr zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg geht hervor, dass die Entgeltordnungen, die am 1. Mai 2004 in Kraft treten sollten, eigens entwickelt wurden, um eine Rechtsgrundlage für die zuvor zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und einigen auf dem Flughafen vertretenen Billigfluggesellschaften ausgehandelten Ermäßigungsregelungen zu schaffen. Zumindest die zwischen dem Flughafen Berlin-Schönefeld und Ryanair, Volare, Germanwings, V-Bird und easyJet geschlossenen Verträge sind alle vor dem 1. Mai 2004 zustande gekommen (d. h. bereits im Mai, Oktober, November und Dezember 2003).
91. Gemäß dem Schreiben des brandenburgischen Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 30. April 2004 wird das Inkrafttreten der Entgeltordnungen am 1. Mai 2004 nur unter dem Vorbehalt genehmigt, dass der Europäischen Kommission die entsprechenden Rabattregelungen notifiziert werden. Dem Ministerium zufolge wurde dieser Vorbehalt aufgenommen, um Bedenken konkurrierender Fluggesellschaften Rechnung zu tragen, die um Auskunft über die auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld zu zahlenden Entgelte gebeten hatten ⁽³⁷⁾.
92. [...]
93. [...] die späteren Entgeltordnungen (z. B. die Entgeltordnungen vom 1. Juli 2005 oder vom 1. März 2006) enthielten ausdrückliche Bestimmungen, nach denen Wachstums- oder Destinations-Förderbeiträge vorgesehen sind, die den von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH geschlossenen Einzelvereinbarungen entsprechen ⁽³⁸⁾.
94. Somit gewähren alle in der Tabelle in der vorstehenden Randnummer 24 genannten und mit den Billigfluggesellschaften vereinbarten Entgeltregelungen diesen Fluggesellschaften zumindest während der Dauer dieser Regelungen einen besonderen Vorteil gegenüber anderen Fluggesellschaften, die eine Verbindung am Flughafen Berlin-Schönefeld eröffnen möchten. [...]

⁽³⁶⁾ Entscheidung der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region allonien und des Flughafenbetreibers *Brussels South Charleroi Airport* zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi (nachstehend ‚Entscheidung in der Sache *Charleroi*‘) (ABl. L 137 vom 30.4.2004).

⁽³⁷⁾ Siehe Schreiben des Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 30. April 2004, S. 3 und S. 4. Dort ist formuliert:

„Die beabsichtigte Maßnahme darf nicht durchgeführt werden, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat (Notifizierung). Diese Notifizierung liegt noch nicht vor. Die Genehmigung der Entgeltordnung kann daher in den betreffenden Punkten nur wirksam werden, wenn diese Entscheidung der Kommission vorliegt. (...)“

Wir teilen ihre Position, die Konzeption der neuen Entgeltordnung sei EU-konform. Unabhängig hiervon ist die o.g. Notifizierung durch die Kommission Voraussetzung für die Wirksamkeit der Genehmigung der Entgeltordnung in den entsprechenden Punkten. Damit wird in Teilen auch den Bedenken der Airlines entsprochen, die hier eine Klärung vor Inkrafttreten der neuen Regelung fordern.“

⁽³⁸⁾ Siehe Entgeltordnung vom 1. Juli 2005, Absätze 2, 2.1 und 2.2, und Entgeltordnung vom 1. März 2006, Absätze 2 und 2.1 Buchstabe a und b.

IV.1.2.8. Vorteile, die bestimmten Fluggesellschaften zur Marktstützung gewährt wurden

95. Zum Schluss ist zu beurteilen, ob die den Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld gewährten Marketingzuschüsse eine Begünstigung gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags darstellen.
96. Grundsätzlich haben alle in der Tabelle in der vorstehenden Randnummer 24 genannten Fluggesellschaften nach Maßgabe von mit den jeweiligen Gesellschaften geschlossenen Einzelvereinbarungen Marketingzuschüsse von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH erhalten.
97. Hinsichtlich der tatsächlich erhaltenen Beträge bestehen zwischen den Fluggesellschaften allerdings beträchtliche Unterschiede. Volare Airlines sowie Germanwings und V-Bird haben die vereinbarten Marketingzuschüsse gemäß einer degressiv gestaffelten Regelung (100 %, 66 % und 33 %) über einen Zeitraum von drei Jahren erhalten (ausgehend von Gesamtbeträgen in Höhe von [...] Mio. EUR, [...] Mio. EUR und [...] Mio. EUR). Andere Fluggesellschaften wie z. B. die Norwegian Airshuttle AS oder Aer Lingus und Icelandair haben Einmalzahlungen zur Deckung ihrer Marketingkosten erhalten.
98. Nur die Marketingvereinbarung mit easyJet weicht von diesen beiden Konzepten ab: easyJet erhält Marketingzuschüsse in Höhe von [...] EUR ‚pro Rotation‘ (im Wortsinne). In den der Kommission von der deutschen Regierung übermittelten Informationen wird der Zuschuss nicht näher erläutert; die Kommission kann daher nicht feststellen, über welchen Zeitraum dieser Zuschuss gewährt wurde und ob die [...] EUR buchstäblich für jede einzelne Rotation eines easyJet-Flugzeugs auf dem Flughafen gezahlt wird oder ob die Zahlung für jede von der Fluggesellschaft ermittelte Rotation auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld erfolgt.
99. Da nicht allen Fluggesellschaften derselbe Typ von Marketingzuschüssen gewährt wurde, scheint auch klar zu sein, dass sich die Fluggesellschaften, die im Laufe der Zeit Zuschüsse erhalten haben, in einer vorteilhaften Position gegenüber den Fluggesellschaften befunden haben, die nur Einmalzahlungen zur Deckung von Ausgaben erhalten haben, die sie der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH belegen mussten.

IV.1.3. Spezifischer Charakter

100. Im vorliegenden Fall wurden Mittel, die die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH den betreffenden Fluggesellschaften gewährt hat, gegenüber konkurrierenden Gesellschaften nicht offengelegt. Insbesondere die mit easyJet vereinbarten Bedingungen wurden ausschließlich dieser Gesellschaft gewährt. Somit sind diese Maßnahmen alle selektiv und spezifisch gemäß Artikel 87 Absatz 1.
101. Der zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH geschlossene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag stellt eine spezifische Vereinbarung dar, die nur der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zugute kommen kann und soll. Insoweit ist diese Vereinbarung auch als spezifische und selektive Maßnahme gemäß Artikel 87 Absatz 1 des EG-Vertrags zu betrachten.

IV.1.4. Anwendung des Grundsatzes eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

102. Bevor beurteilt werden kann, ob eine Beihilfe gegeben ist, muss die Kommission feststellen, ob sich die betreffenden öffentlichen Stellen wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten haben ⁽³⁹⁾. Nach diesem Grundsatz ist keine staatliche Beihilfe gegeben, wenn ein Staat Investitionen tätigt oder eine geschäftliche Vereinbarung zu Bedingungen trifft, die auch für einen privaten Kapitalgeber unter normalen Marktbedingungen annehmbar wären.
103. Das Verhalten der öffentlichen Stellen (in dieser Sache der beiden betroffenen Länder, der Bundesregierung und/oder der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ist daher mit dem mutmaßlichen Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wie z. B. einer privaten Holdinggesellschaft oder einer privaten Unternehmensgruppe zu vergleichen, die im Flughafengeschäft eine strukturelle, übergeordnete oder sektorbezogene Politik verfolgt und sich von der zu erwartenden langfristigen Rentabilität leiten lässt ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁹⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002 in der Sache C-482/99, *Frankreich/Kommission (Stardust Marine)*, Slg. 2, S. I-4397, sowie Schlussfolgerungen des Generalanwalts Geelhoed vom 27. September 2001 in den verbundenen Rechts-sachen C-328/99 und C-399/00, *Italien/Kommission*, und SIM 2 *Multimedia SpA/Kommission*.

⁽⁴⁰⁾ Urteil vom 21. März 1991, *Italien/Kommission „Alfa Romeo“* (C-305/89), Slg. 1991, S. I-1603, Randnummer 20.

104. Daher muss die Kommission prüfen, ob die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- i) die Anteilseigner der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH haben sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie Verluste auf dem Flughafen SXF mit Erträgen auf den Flughäfen Tegel und Tempelhof verrechnet haben;
 - ii) die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie Terminal 2 ausschließlich easyJet überließ und easyJet von den veröffentlichten Entgelten abweichende und erheblich vorteilhaftere Flughafenentgelte berechnete;
 - iii) die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie Sondervereinbarungen mit bestimmten Fluggesellschaften über Entgeltermäßigungen schloss; und
 - iv) die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, als sie mit bestimmten Fluggesellschaften Vereinbarungen über Marktstützungen schloss.
105. Zu Ziffer i ist festzustellen, dass keine Anzeichen dafür bestehen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber ständig eine Tochtergesellschaft finanzieren würde, die langfristig Verluste verbucht.
106. Zu den Ziffern ii bis iv erklären die deutschen Behörden, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH verhalte sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber. Diese Behauptung wird aber nicht durch einen entsprechenden Sachvortrag belegt. Die deutsche Regierung weist nur darauf hin, dass der Abschluss der Sondervereinbarungen mit easyJet und anderen Fluggesellschaften dazu beigetragen habe, die Verluste der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu reduzieren.
107. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die deutschen Behörden der Kommission keine detaillierte Übersicht über die mit den Verträgen jeweils verbundenen Einnahmen und Aufwendungen übermittelt hat. Ohne eine derartige detaillierte Analyse kann die Kommission nicht prüfen, ob die vom Flughafen geschlossenen Verträge als rentable Investitionen zu bewerten sind.
108. Außerdem stellt die Kommission fest, dass gemäß den Berichten der Rechnungsprüfer für die Jahre 2004 und 2005 offenbar nicht realistisch ist, dass der Flughafen Berlin-Schönefeld Gewinne erwirtschaften würde, bevor der neue *Airport Berlin Brandenburg International BBI* an die Stelle der drei bestehenden Flughäfen Schönefeld, Tempelhof und Tegel tritt.
109. Angesichts dieser Tatsachen bezweifelt die Kommission ernsthaft, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber diese Verträge geschlossen bzw. diese Regelungen getroffen hätte.

IV.1.5. Auswirkungen auf den Handel und den Wettbewerb in der Gemeinschaft

110. Die zu untersuchenden Maßnahmen beeinträchtigen den Austausch und den Wettbewerb zwischen Mitgliedstaaten und Anbietern von Verkehrsleistungen. Naturgemäß beeinträchtigen diese Maßnahmen unmittelbar den Austausch innerhalb der Gemeinschaft; dies gilt für den gesamten Markt der Gemeinschaft. Darüber hinaus bedrohen die Maßnahmen den Wettbewerb im Bereich des Binnenmarkts, da sie ein bestimmtes Unternehmen gegenüber anderen Unternehmen begünstigen, die in unmittelbarem Wettbewerb mit diesem Unternehmen stehen. Die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung und Handelsbeeinträchtigung hat besondere Bedeutung seit dem Inkrafttreten des ‚dritten Pakets‘ an Rechtsvorschriften für die Liberalisierung des Flugverkehrsmarktes innerhalb der Gemeinschaft am 1. Januar 1993 erlangt, mit dem der Flugverkehr innerhalb der EU vollständig liberalisiert werden sollte ⁽⁴¹⁾.

IV.2. Vereinbarkeit der Maßnahmen

111. Im Anschluss an die Feststellung, dass die genannten Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellen, muss die Kommission diese Maßnahmen gemäß Artikel 87 Absätze 2 und 3 des EG-Vertrags untersuchen, in denen Ausnahme- und Freistellungsbestimmungen hinsichtlich der in Artikel 87 Absatz 1 formulierten allgemeinen Bestimmung über die Unvereinbarkeit von Maßnahmen vorgesehen sind.

⁽⁴¹⁾ Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, (EWG) Nr. 2408/92 und (EWG) Nr. 2409/92 (ABl. L 240 vom 24.8.1992).

112. Die Ausnahme- und Freistellungsbestimmungen des Artikels 87 Absatz 2 des EG-Vertrags sind im vorliegenden Fall unanwendbar, weil die Maßnahmen weder eine Beihilfe mit sozialem Charakter darstellen, noch einzelnen Verbrauchern gewährt werden oder als Beihilfe zur Beseitigung von Schäden betrachtet werden können, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden wären, oder als Beihilfe zu bewerten sind, die bestimmten durch die Teilung Deutschlands betroffenen Gebieten der Bundesrepublik Deutschland gewährt worden wäre.
113. In Artikel 87 Absatz 3 des EG-Vertrags sind die Arten von Beihilfen zusammengestellt, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.
114. Die Buchstaben b und d des Artikels 87 Absatz 3 des EG-Vertrags sind nicht anwendbar, weil die Beihilfe nicht zur Förderung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem europäischem Interesse, zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats, oder zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des nationalen kulturellen Erbes vorgesehen ist.
115. Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben a und c beziehen sich auf Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Gebiete. Die Kommission stellt fest, dass sich der Flughafen Berlin-Schönefeld im Land Brandenburg befindet, das im Zusammenhang mit Regionalbeihilfen als Region betrachtet wird, der gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a Beihilfen zustehen.
116. Die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags vorgesehene Ausnahmebestimmung für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete könnte ebenfalls anwendbar sein, und die Kommission muss untersuchen, ob die Maßnahmen auf dieser Grundlage als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

IV.2.1. Dem Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährte potenzielle Betriebsbeihilfe

117. Wie bereits erläutert, stellen die Leitung und der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit dar, auf welche die Bestimmungen über die Kontrolle auf das Vorliegen staatlicher Beihilfen anzuwenden sind.
118. Wie bereits erläutert, befindet sich die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH zu 100 % in staatlichem Besitz bzw. ist von staatlichen Stellen abhängig; dies gilt nicht nur hinsichtlich der verfolgten Politik, sondern auch in Bezug auf die finanziellen Regelungen der Gesellschaft.
119. In diesem Stadium der Untersuchung bezweifelt die Kommission, dass die Finanzierungsmaßnahmen unter Beteiligung der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gemäß den Ausnahme- bzw. Freistellungsbestimmungen des EG-Vertrags als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden können.
120. In diesem Zusammenhang könnten nur Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a und/oder c oder Artikel 86 Absatz 2 zur Anwendung kommen.
121. In Bezug auf Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a über Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Gebiete ist festzustellen, dass die deutschen Behörden der Kommission keinerlei Belege dahingehend übermittelt haben, dass der Betrieb dieses Flughafens und die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährte Betriebsbeihilfe die Förderung der Entwicklung dieses Gebiets zum Ziel hätte. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission Deutschland auch an den letzten Satz in Absatz 4.15 der Leitlinien über Regionalbeihilfen aus dem Jahre 1998:

4.15. Regionalbeihilfen, mit denen die laufenden Ausgaben des Unternehmens gesenkt werden sollen (Betriebsbeihilfen), sind grundsätzlich verboten. Ausnahmsweise können jedoch derartige Beihilfen in Gebieten, die in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe a fallen, gewährt werden, wenn sie aufgrund ihres Beitrags zur Regionalentwicklung und ihrer Art nach gerechtfertigt sind und ihre Höhe den ausgleichenden Nachteilen angemessen ist (36). Es obliegt den Mitgliedstaaten, die Existenz und den Umfang solcher Nachteile nachzuweisen. Diese Betriebsbeihilfen müssen zeitlich begrenzt und degressiv sein.'

122. Auch die Bestimmung in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c über Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete scheint in der hier zu untersuchenden Sache nicht anwendbar zu sein, da die der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH gewährte finanzielle Unterstützung ihrem Charakter nach offenbar einerseits als Betriebsbeihilfe zu bewerten ist, andererseits aber nicht zur Erreichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels erforderlich und verhältnismäßig zu sein scheint und nicht mit einem Prozess zur Umstrukturierung eines Unternehmens einhergeht.

123. Wenn Artikel 86 Absatz 2 zur Anwendung kommen sollte, müssten die deutschen Behörden nachweisen, dass der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH eine im gemeinsamen Interesse liegende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung übertragen wurde.
124. Die deutschen Behörden haben gegenüber der Kommission nicht erklärt, dass sie dem Flughafen Berlin-Schönefeld eine derartige gemeinwirtschaftliche Verpflichtung übertragen hätten. In diesem Zusammenhang möchte die Kommission an Ziffer 34 der gemeinschaftlichen Leitlinien erinnern, nach der die Verwaltung eines Flughafens insgesamt nur in Ausnahmefällen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bezeichnet werden kann.
125. In Anbetracht dieser Erwägungen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass die potenzielle staatliche Beihilfe für die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

IV.2.2. *Die zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B*

126. Die Kommission muss auch untersuchen, ob die mit easyJet geschlossene Vereinbarung über die ausschließliche Nutzung von Terminal B als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar betrachtet werden kann.
127. Wie bereits erläutert, könnte in dieser Sache die Ausnahmebestimmung in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags über Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete anwendbar sein.
128. Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfen weder Forschung und Entwicklung, noch den Umweltschutz, die Rettung und die Umstrukturierung von Unternehmen, die Förderung von KMU oder den Einsatz von Risikokapital zum Gegenstand haben. Die Anwendung der Ausnahmeregelung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags kommt gemäß den Bestimmungen über bestehende Maßnahmen mit horizontaler Zielsetzung somit nicht in Betracht.
129. Für den Flugverkehrssektor hat die Kommission kürzlich in den gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen vom 9. Dezember 2005 ihre Praxis der Anwendung des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c des EG-Vertrags zusammengefasst.
130. In den Leitlinien aus dem Jahre 2005 heißt es ⁽⁴²⁾: *„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 der Vertrag über die ausschließliche Vermietung von Terminal 2 im Jahre 2003 geschlossen wurde, muss die Kommission diese Maßnahme gemäß den Rechtsvorschriften und anhand der Rechtsprechung prüfen, die maßgeblich war, als mit der Zahlung der Beihilfe begonnen wurde.
131. In diesem Sinne sind auch die im Jahre 1994 (d. h. vor 13 Jahren) veröffentlichten Leitlinien für staatlichen Beihilfen im Luftverkehr in diesem Stadium der Untersuchung auf diese Sache anzuwenden. Bezüglich der Leitlinien aus dem Jahre 1994 muss allgemein darauf hingewiesen werden, dass die Kommission die Möglichkeiten der Gewährung von Betriebsbeihilfen für die Bereitstellung von Flugverbindungen auf zwei genau begrenzte Fälle beschränkt hat:
- zum einen auf die Fälle, in denen sich ein Mitgliedstaat auf die Bestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beruft (dieser Fall ist in dieser Sache nicht gegeben); und
 - zum anderen auf Fälle, in denen die Bestimmungen des Artikels 87 Absatz 2 Buchstabe a des EG-Vertrags anzuwenden sind; allerdings wurde bereits festgestellt, dass diese Ausnahmeregelung in dieser Sache nicht in Betracht kommt.

⁽⁴²⁾ Randnummer 85.

132. Die Kommission stellt fest, dass in den in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a genannten Gebieten gemäß den Leitlinien über Regionalbeihilfen des Jahres 1998 Betriebsbeihilfen für Fluggesellschaften möglich sind. In dieser Sache hat sich Deutschland jedoch nicht auf diese Rechtfertigung berufen, und es spricht auch nichts dafür, dass die Bedingungen der Leitlinien über Regionalbeihilfen des Jahres 1998 erfüllt wären.
133. In dieser Sache sollte die Kommission daher Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c unmittelbar anwenden und dabei insbesondere ihre in den Leitlinien des Jahres 2005 zusammengefasste jüngste Entscheidungspraxis in diesem Bereich berücksichtigen.
134. In ihrer Entscheidungspraxis in der Zeit vor dem Abschluss des Vertrags über die ausschließliche Nutzung von Terminal B hat die Kommission die Ansicht vertreten, dass in Anbetracht der wirtschaftlichen Entwicklung des Luftverkehrs und des Flughafensektors infolge der vollständigen Liberalisierung des Marktes für Luftverkehrsdienste in der EU im Jahre 1997 die Ausnahmebestimmungen des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c als rechtliche Grundlage für die Gewährung von Startbeihilfen für die Eröffnung neuer Verbindungen auf Regionalflughäfen dienen sollten, da diese Beihilfen wichtig für die Entwicklung von Regionalflughäfen seien.
135. In diesem Zusammenhang wird in Randnummer 356 der Entscheidung in der Sache *Charleroi* wie folgt formuliert:

Im Hinblick hierauf stellt die Kommission fest, was sie in dieser Entscheidung auch in die Praxis umsetzt, dass mit einer solchen verstärkten Nutzung der sekundären Flughäfen der Überlastung des Flugverkehrs auf den größten europäischen Flughäfen positiv begegnet werden kann. Eine größere Zahl von Zugangspunkten zu inner-europäischen Flügen stellt dabei einen positiven Faktor dar. Eine größere Zahl von Zugangspunkten zu inner-europäischen Flügen stellt dabei einen positiven Faktor dar. Diese lassen sich jedoch oft nur durch anfängliche öffentliche Anreize entwickeln. Transparente, diskriminierungsfreie und verhältnismäßige Finanzierungen für die Flughäfen sowie Beihilfen zugunsten von Luftfahrtunternehmen, die ein gemeinschaftliches Interesse aufweisen, sollen die Entwicklung der Flughafentätigkeiten unter Beachtung der Regeln des Vertrags fördern. In diesem Sinne wird mit dieser Entscheidung der Grundsatz der Startbeihilfe unter Wahrung der üblichen Regeln für staatliche Beihilfen erstmals für den Luftverkehr genehmigt.'

136. Diese Kriterien wurden in den Leitlinien des Jahres 2005 zusammengefasst; dort ist in Ziffer 79 vorgesehen, dass die Kommission gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c Beihilfen, die Luftfahrtunternehmen gewährt wurden, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung eines Mitgliedstaates sind, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären kann, wenn die Beihilfen für neue Flugverbindungen zwischen einem Regionalflughafen der Kategorien C oder D (sowie in Ausnahmefällen auch der Kategorie B) mit einem anderen Flughafen in der EU gewährt wurden, wenn die betreffende Verbindung langfristig wirtschaftlich ist, wenn die Höhe der Beihilfe streng an die zusätzlichen Anlaufkosten geknüpft ist, wenn die Beihilfe degressiv gestaffelt ist und befristet gewährt wird, wenn die Beihilfe an die Nettoentwicklung des Fluggastaufkommens gekoppelt ist, wenn die Beihilfe diskriminierungsfrei und transparent erfolgt, und wenn ein Sanktionsmechanismus für den Fall vorgesehen ist, dass die Fluggesellschaft gegen die eingegangenen Verpflichtungen verstößt.
137. Daher ergibt sich aus der ständigen Entscheidungspraxis der Kommission, dass eine Beihilfe unter den folgenden Bedingungen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann:
- die Beihilfe trägt zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse bei, d. h. mit der Beihilfe werden neue Verbindungen zwischen einem Regionalflughafen der Kategorien C oder D bzw. in Ausnahmefällen auch der Kategorie B mit einem anderen Flughafen in der EU finanziert, wenn diese Verbindung langfristig wirtschaftlich ist;
 - die Beihilfe ist angesichts der zusätzlichen Kosten für die Eröffnung der Verbindung in der gewährte Höhe erforderlich und verhältnismäßig und hat eine Anreizwirkung;
 - die Beihilfe wird in transparenter und diskriminierungsfreier Weise gewährt;
 - die Beihilfe sieht Sanktionen bei Nichterfüllung der eingegangenen Verpflichtungen vor;
 - die Beihilfe trägt nicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in einem Umfang bei, der dem gemeinsamen Interesse entgegenstehen würde.

138. Im vorliegenden Fall scheint die Vereinbarung, gemäß der Terminal B ausschließlich easyJet überlassen wurde, nach einer ersten Untersuchung nicht zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse beizutragen und nicht offensichtlich mit der Eröffnung neuer Flugverbindungen vom Flughafen in Zusammenhang zu stehen; da kein marktüblicher Preis für die Nutzung des Terminals ermittelt wurde, ist eine Schlussfolgerung bezüglich der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme angesichts der zusätzlichen Kosten der Eröffnung neuer Verbindungen nicht möglich. Die zweiseitige Vereinbarung, die ohne vorherige Ausschreibung geschlossen wurde, hat eine Dauer von 10 Jahren und wurde nicht in transparenter und diskriminierungsfreier Weise getroffen. Die easyJet gewährte vorteilhafte Behandlung wird nicht auf weitere Fluggesellschaften ausgedehnt; daher scheint die Maßnahme den Wettbewerb zu verzerren. Daher bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass die easyJet zugestandene ausschließliche Nutzung von Terminal B als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

IV.2.3. Vereinbarkeit der ausschließlichen Entgeltregelung zwischen der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH und easyJet

139. Wie bereits erläutert, wird die Kommission die den Fluggesellschaften gewährten Beihilfen unter Berücksichtigung der folgenden Grundsätze untersuchen:
- die Beihilfe trägt zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse bei, d. h. mit der Beihilfe werden neue Verbindungen zwischen einem Regionalflughafen der Kategorien C oder D bzw. in Ausnahmefällen auch der Kategorie B mit einem anderen Flughafen in der EU finanziert, wenn die betreffende Verbindung langfristig wirtschaftlich ist;
 - die Beihilfe ist angesichts der zusätzlichen Kosten für die Eröffnung der Verbindung in der gewährte Höhe erforderlich und verhältnismäßig und hat eine Anreizwirkung;
 - die Beihilfe wird in transparenter und diskriminierungsfreier Weise gewährt;
 - die Beihilfe sieht Sanktionen bei Nichterfüllung der eingegangenen Verpflichtungen vor;
 - die Beihilfe trägt nicht zu einer Verzerrung des Wettbewerbs in einem Umfang bei, der dem gemeinsamen Interesse entgegenstehen würde.
140. Beitrag zur Verwirklichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse, neue und langfristig wirtschaftliche Flugverbindungen: Die Kommission erkennt an, dass ein Regionalflughafen einen wichtigen Faktor für die Regionalentwicklung darstellen kann, insbesondere wenn die Anbindung einer Region verbessert wird und wenn neue Investitionen angezogen werden. Möglicherweise muss die Eröffnung neuer Verbindungen durch Startbeihilfen für Fluggesellschaften gefördert werden, um diese Ziele zu erreichen.
141. Der Flughafen Berlin-Schönefeld wird gemäß Ziffer 31 der Flughafen-Leitlinien 2005 zurzeit als Flughafen der Kategorie B und somit als nationaler Flughafen eingestuft. Im Jahre 2003, als der Vertrag mit easyJet unterzeichnet wurde, war Berlin-Schönefeld ein Flughafen der Kategorie C und somit ein regionaler Großflughafen.
142. Startbeihilfen für Fluggesellschaften, die Flüge ab Berlin-Schönefeld anbieten, können daher grundsätzlich zur Erreichung eines Zieles von gemeinsamem Interesse beitragen (nämlich zur Entwicklung von Regionalflughäfen und zur innereuropäischen Mobilität), wenn sie für die Eröffnung neuer Verbindungen oder zur Erhöhung des Tonnage- oder Fahrgastaufkommens bei Flügen zu anderen Flughäfen in der Gemeinschaft genutzt werden; dementsprechend sind sie geeignet, die regionale Entwicklung und die Mobilität innerhalb der Gemeinschaft zu fördern; außerdem sind sie geeignet, die regionale Entwicklung und die Mobilität innerhalb der Gemeinschaft zu fördern und nicht nur einfach zu veranlassen, dass Flugverkehr von einer Fluggesellschaft oder einem nahe gelegenen Flughafen auf die mit der betreffenden Beihilfe geförderte Fluggesellschaft verlagert wird. Die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens 2003 bis 2006 zeigt, dass diese Zielsetzung tatsächlich erreicht wurde. Allerdings verfügt die Kommission nicht über die erforderlichen Informationen dahingehend, ob die geförderten Verbindungen wirtschaftlich waren.
143. Notwendigkeit, Verhältnismäßigkeit und Anreizwirkung: Startbeihilfen müssen zeitlich begrenzt und degressiv gestaffelt sein, damit das gesetzte Ziel erreicht werden kann und eine Anreizwirkung gegeben ist. Der Vertrag zwischen easyJet und der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH wurde für 10 Jahre geschlossen und kann durch einseitige Erklärung von easyJet um weitere 10 Jahre verlängert werden.

144. Der Beihilfe ging offenbar kein Abwärtstrend voraus. Offenbar hat auch keine unmittelbare Verbindung zu den zusätzlichen Kosten der Eröffnung einer neuen Verbindung bestanden. Bevor die Kommission jedoch den Inhalt des Vertrags nicht kennt, kann sie diesbezüglich keine Beurteilung vornehmen.
145. Die Kommission hält eine Startbeihilfe über eine Dauer von 20 Jahren nicht für erforderlich; nach Erfahrungen im Luftverkehrssektor, die bei der Erstellung der Flughafen-Leitlinien 2005 berücksichtigt wurden, sollte nämlich ein Zeitraum von höchstens drei Jahren (bzw. in einer unterentwickelten Region möglicherweise von höchstens fünf Jahren) ausreichend sein, damit eine Fluggesellschaft beurteilen kann, ob ein Flugziel wirtschaftlich angeboten werden kann.
146. Außerdem haben die deutschen Behörden nach Ansicht der Kommission nicht nachgewiesen, dass die Beihilfe in diesem Umfang geleistet werden musste, um die Rentabilität der neuen Verbindungen sicherzustellen.
147. Daher bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung die Notwendigkeit und die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe.
148. Eine Anreizwirkung der Beihilfe hält die Kommission angesichts der nicht gegebenen degressiven Staffelung der Beihilfe (d. h. weil die Beihilfe im Laufe der Zeit nicht zurückgeht) für unwahrscheinlich. Außerdem kann eine Anreizwirkung nicht gegeben sein, wenn eine Verbindung unbefristet unterstützt werden müsste. Voraussetzung wäre, dass die Zahlungen nur zur Deckung der zusätzlichen Aufwendungen erfolgen, die unmittelbar mit der Eröffnung der neuen Verbindung oder der Verstärkung der bestehenden Verbindungen einhergehen, und dass die Fluggesellschaft die neue Verbindung binnen weniger Jahre (im Allgemeinen binnen drei bzw. fünf Jahren) ohne weitere Startbeihilfen wirtschaftlich anbieten könnte. Die Kommission bezweifelt, dass diese Voraussetzungen in dieser Sache gegeben sind. Somit hat die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung ernsthafte Zweifel hinsichtlich der Anreizwirkung der Beihilfe.
149. Die Beihilfe wird in transparenter und diskriminierungsfreier Weise gewährt; in dieser Sache räumt der mit easyJet geschlossene Vertrag dieser Fluggesellschaft vorteilhaftere Bedingungen ein als jeder sonstigen Fluggesellschaft, die Flüge auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld anbietet. Die veröffentlichte Preisliste war nicht maßgeblich, und entsprechend bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, ob dieses Kriterium erfüllt ist.
150. Offenbar wurde kein Sanktionsmechanismus für den Fall eingerichtet, dass easyJet den mit dem Flughafen vertraglich vereinbarten Verpflichtungen nicht nachkommt; diese Bedingung ist somit nicht erfüllt.
151. Dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende Verfälschung des Wettbewerbs: Die Kommission stellt diesbezüglich fest, dass die Beihilfe negative Auswirkungen sowohl für konkurrierende Fluggesellschaften wie z. B. Germania als Beschwerde führendes Unternehmen als auch für konkurrierende Flughäfen wie z. B. Leipzig, Dresden, Rostock, Lübeck und Hamburg hätte haben können.
152. In dieser Sache sprechen zwei Faktoren dafür, dass die Beihilfe erhebliche negative Auswirkungen hatte: Erstens wird die Beihilfe easyJet nach Maßgabe einer ausschließlichen Vereinbarung gewährt, während anderen Fluggesellschaften entsprechende Vorteile nicht zugestanden werden. Und zweitens wird die Beihilfe für Verbindungen gewährt, die sowohl vom Flughafen Berlin-Schönefeld als auch von konkurrierenden Flughäfen bedient werden; daher droht die Beihilfe, den Wettbewerb zwischen den Flughäfen zu verzerren.
153. Angesichts dieser Faktoren bezweifelt die Kommission, dass die easyJet gewährte Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden kann.

IV.2.4. Die mit bestimmten Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld getroffenen Entgeltregelungen

154. Die im vorherigen Abschnitt vorgenommene Bewertung der easyJet gewährten Beihilfe gilt entsprechend auch für die den übrigen Billigfluggesellschaften in Form ermäßigter Flughafenentgelte gewährten Beihilfen. Gemäß der von den deutschen Behörden übermittelten Übersicht bestehen diese besonderen Entgeltregelungen für Ryanair, Aer Lingus, V-Bird Airlines und Wieland Air.

155. Die drei wesentlichen Unterschiede zwischen der Entgeltregelung mit easyJet und den mit den anderen Billigfluggesellschaften getroffenen Entgeltregelungen bestehen in den folgenden Punkten:
- die Entgeltregelungen für die übrigen Billigfluggesellschaften beschränken sich auf eine Dauer von vier Jahren;
 - die Entgeltregelungen für die übrigen Billigfluggesellschaften sind degressiv gestaffelt; im Allgemeinen sehen die Regelungen eine Ermäßigung von 80 % im ersten Jahr, von 60 % im zweiten Jahr, von 40 % im dritten Jahr und von 20 % im vierten Jahr vor;
 - die Entgeltregelungen enthalten dynamische Verweise auf die veröffentlichte Entgeltordnung.
156. Diese Unterschiede könnten zu einer unterschiedlichen Bewertung der Verhältnismäßigkeit und der Anreizwirkung dieser Entgeltregelungen führen. Ob diese Entgeltregelungen verhältnismäßig sind und eine Anreizwirkung verursachen, kann die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung aus den folgenden Gründen jedoch noch nicht beurteilen:
- Ohne den genauen Umfang der Verträge zu kennen, kann nicht geprüft werden, ob diese Verträge wegen sonstiger Elemente unverhältnismäßig sein und/oder die Anreizwirkung beeinträchtigen könnten.
 - In den Flughafen-Leitlinien aus dem Jahre 2005 fordert die Kommission, dass ein Zusammenhang zwischen den tatsächlichen Anlaufkosten einer Fluggesellschaft und der Beihilfe bestehen muss; dieser Zusammenhang scheint in dieser Sache nicht gegeben zu sein. Wenngleich die Flughafen-Leitlinien aus dem Jahre 2005 in dieser Sache nicht anwendbar sind, stellt die Anforderung eines eindeutigen Zusammenhangs zwischen den einem Unternehmen entstehenden Aufwendungen und der gewährten Beihilfe doch einen allgemeinen Grundsatz der Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen dar, der zum Beispiel in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen in den Bereichen Umweltschutz und Forschung und Entwicklung sowie für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen seinen Niederschlag gefunden hat, und diese Leitlinien wurden alle vor Eintritt der Sachverhalte in dieser Sache angenommen.
157. Um die Frage beurteilen zu können, ob der Wettbewerb in einem dem gemeinsamen Interesse entgegenstehenden Umfang beeinträchtigt wurde, würde die Kommission ausführliche Informationen zu den Verbindungen benötigen, für die Startbeihilfen gewährt wurden. Insbesondere muss festgestellt werden, ob die Förderung einer neuen Verbindung mit einer Startbeihilfe auf eine Verlagerung von einem anderen Flughafen im Einzugsbereich des Flughafens Berlin-Schönefeld zurückzuführen ist, sowie ob eine konkurrierende Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung besteht.
158. Aus diesen Gründen bezweifelt die Kommission, dass die zu untersuchenden Beihilfemaßnahmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

IV.2.5. Die den Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld gewährten Marketingzuschüsse

159. Von der deutschen Regierung übermittelten Informationen zufolge hat die Flughafen Schönefeld GmbH den verschiedenen Fluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld vielfältige Marketingzuschüsse gewährt. Grundsätzlich kann zwischen einem Marketingzuschuss in Form einer Ermäßigung von Flughafenentgelten und Marketingzuschüssen in Form von Einmalzahlungen unterschieden werden.

IV.2.6. Marketingzuschuss in Form einer Ermäßigung von Flughafenentgelten

160. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat Volare Airlines, V-Bird und Germanwings Marketingzuschüsse in Form einer Ermäßigung von Flughafenentgelten gewährt. In allen Fällen wird der Marketingzuschuss in Form einer Ermäßigung der Flughafenentgelte über einen Zeitraum von drei Jahren gewährt; im ersten Jahr beträgt die Ermäßigung 100 %, im zweiten 66 % und im dritten 33 %.
161. Diese Marketingzuschüsse haben den in Absatz 4.2.4 beschriebenen Entgeltregelungen vergleichbare Auswirkungen. Die dort vorgenommene Bewertung ist also entsprechend übertragbar. Aus den in Absatz 4.2.4 genannten Gründen bezweifelt die Kommission in diesem Stadium der Untersuchung, dass diese Marketingzuschüsse als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden können.

IV.2.7. Marketingzuschuss in Form einer Einmalzahlung

162. Alle Billigfluggesellschaften auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld außer Volare Airlines und V-Bird haben Marketingzuschüsse in Form einer Einmalzahlung erhalten. Dabei wurden allerdings sehr unterschiedliche Bedingungen zugrunde gelegt.
163. Die Kommission möchte darauf hinweisen, dass sie keine Einwände dagegen hat, dass Fluggesellschaften Ermäßigungen gewährt werden, um diese zur Eröffnung neuer Verbindungen oder zur Erhöhung der Anzahl bestehender Verbindungen zu bewegen und dadurch das Fluggastaufkommen zu steigern; dabei müssen jedoch bestimmte Bedingungen erfüllt sein.
- Die Würdigung gemäß Absatz 4.2.4 gilt hier entsprechend.
164. Da diese Zahlungen einen anderen Charakter haben, erscheint es angemessen, zwischen diesen Einmalzahlungen an die Norwegian Airshuttle AS sowie an Icelandair und Aer Lingus einerseits und den Einmalzahlungen an easyJet, Ryanair und Germanwings andererseits zu unterscheiden. Diese Unterscheidung ist unbeschadet der Analyse in Absatz 4.2.4 auch hier vorzunehmen.

IV.2.7.1. Norwegian Airshuttle AS, Icelandair und Aer Lingus

165. Die Einmalzahlungen an die Norwegian Airshuttle AS sowie an Icelandair und Aer Lingus erfüllen die von der Kommission in der Entscheidung in der Sache Charleroi vorgesehenen Bedingungen für so genannte ‚einmalige Zahlungen‘. Die Zahlungen beinhalten nur die Kosten, die die Fluggesellschaft gegenüber der Kommission tatsächlich als ihr entstandene Marketingkosten nachgewiesen hat. Wegen ihres Charakters als Einmalzahlungen, welche die Fluggesellschaft während der Anlaufphase ihrer Geschäftstätigkeit am Flughafen Berlin-Schönefeld erhalten hat, sowie in Anbetracht der den Fluggesellschaften tatsächlich gezahlten Beträge sind diese Zahlungen nicht als unverhältnismäßig zu bewerten.
166. In diesem Stadium der Untersuchung kann die Kommission die Auswirkungen dieser Zahlungen auf den Wettbewerb noch nicht beurteilen, da sie nicht weiß, ob zu der Zeit, als die Zahlungen geleistet wurden, bereits konkurrierende Verbindungen bestanden haben. Daher befindet sich die Kommission im Zweifel darüber, ob die positiven Auswirkungen dieser Einmalzahlungen auf die Wirtschaftsentwicklung stärker wiegen als die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb.

IV.2.7.2. easyJet, Ryanair und Germanwings

167. Hinsichtlich der Marketingzuschüsse für easyJet, Ryanair und Germanwings stellt sich eine andere Situation dar. Bei diesen Einmalzahlungen scheint kein Zusammenhang zwischen den den Fluggesellschaften entstandenen Kosten und der Höhe der Marketingzuschüsse zu bestehen.
168. Bei easyJet und Germanwings besteht außerdem offenbar die Möglichkeit einer Wiederholung der Einmalzahlung. Wenn die Fluggesellschaft Marketingzuschüsse vom Flughafen jedoch unbefristet sowie immer dann erhält, wenn sie eine neue Verbindung eröffnet (selbst wenn sie diese Verbindung am Flughafen bereits wirtschaftlich anbietet), verliert die geleistete Anreizzahlung des Flughafens ihren Anreizcharakter.
169. Die Kommission bezweifelt nicht nur aus den in der vorstehenden Randnummer 143 genannten Gründen, dass die positiven Auswirkungen dieser Marketingzuschüsse auf die Wirtschaftsentwicklung stärker wiegen als die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb, sondern auch, dass diese Marketingzuschüsse verhältnismäßig sind und die erforderliche Anreizwirkung erzielen.

ENTSCHEIDUNG

In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 88 Absatz 2 des EG-Vertrags auf, binnen eines Monats nach Eingang dieses Schreibens eine Stellungnahme abzugeben und alle für die Beurteilung der möglichen Beihilfemaßnahmen sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Ihre Behörden werden aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an die potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten (d. h. an die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, an easyJet und an die übrigen Fluggesellschaften, mit denen die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Einzelvereinbarungen geschlossen hat).

Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung von Artikel 88 Absatz 3 des EG-Vertrags und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, dem zufolge jede unrechtmäßig gewährte Beihilfe vom Empfänger zurückgefordert werden kann.

Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie interessierte Parteien durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* von der Beihilfe in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie interessierte Parteien in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle interessierten Parteien werden aufgefordert, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben. Diese interessierten Parteien werden gebeten, ihre Stellungnahmen binnen eines Monats nach dieser Veröffentlichung zu übermitteln.«
