

## A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

## BIZOTTSÁG

## ÁLLAMI TÁMOGATÁS – NÉMETORSZÁG

C 48/06 (ex N 227/06) sz. állami támogatás – A DHL és a lipcsei repülőtér számára nyújtott támogatás

Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében

(EGT vonatkozású szöveg)

(2007/C 48/05)

A Bizottság 2006. november 22-i levelében, amelynek hiteles nyelvű másolata megtalálható ezen összefoglalót követően, értesítette Németországot az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítására vonatkozó határozatáról a fent említett intézkedésekkel kapcsolatosan.

Az érdekelt felek az intézkedésekre vonatkozó észrevételeiket az ezen összefoglaló és az ezt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül nyújthatják be az alábbi címre:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Greffe  
SPA 3 6/5  
B-1049 Brussels  
Fax: (32-2) 296 12 42

Ezeket az észrevételeket közlik Németországgal. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik adataik bizalmas kezelését.

## AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

## 1. ELJÁRÁS

2006. április 5-én Németország bejelentést tett a köztulajdonban levő lipcsei repülőtér és Szászország által a lipcsei repülőtér új déli kifutópályájának felépítésével és működtetésével kapcsolatban hozott intézkedésekről.

Németország fenntartja, hogy e két intézkedés nem jelent a DHL számára nyújtott állami támogatást – mivel Szászország és a lipcsei repülőtér a magánpiaci befektető elvét alkalmazza –, és jogbiztonsághoz kíván jutni a kérdésben.

## 2. LEÍRÁS

## 2.1. Az eddigi befektetések

– A DHL expressz csomagküldő szolgálat úgy döntött, hogy európai központját átteszi Brüsszelből a lipcsei repülőtérre. A DHL Lipcsét választotta új központjául – több más indok mellett – az éjszakai járatok szabályozására és a lipcsei repülőtér által jelenleg megépítés alatt lévő új déli kifutópálya fogadóképességére hivatkozva. A DHL 2006 januárjában kezdte meg új központjának megépítését, és tervei szerint az 2008-ban kezdi meg a működést. Fontos megjegyezni, hogy – 2004 április 20-án – a Bizottság 28 %-os maximális regionális támogatási intenzitást hagyott jóvá a 253 millió eurós DHL befektetés számára (N 608/2003 számú állami támogatás).

- A lipcsei repülőtér állami pénzeszközök felhasználásával építi az új déli kifutópályát. A beruházási költségek 2006 és 2007-re körülbelül 350 millió eurót tesznek ki.

## 2.2. Értékelendő állami intézkedések

A német hatóságok a következő intézkedésekről tettek bejelentést:

- A lipcsei repülőtér és a DHL között létrejött keretegyezmény, amely a repülőtérre rója az új déli kifutópálya megépítésének kötelezettségét, valamint további kötelezettségeket határoz meg a fogadóképességgel és a működéssel kapcsolatban. Nemteljesítés esetében (amennyiben például a szabályozó hatóságok megtiltják az éjszakai repülést), a DHL veszteségeinek és kárának megtérítését követelheti. A keretegyezmény szerződéses feltételeket határoz meg a repülőtéri díjakkal és a létesítmények hasznobérletével kapcsolatban is.
- A Szászország által a lipcsei repülőtér és a DHL számára kiadott, támogatásról szóló levél, amely garantálja a lipcsei repülőtér pénzügyi életképességét és a DHL-nek a keretegyezményből adódó kártérítési igényét.

A Bizottság szintén megvizsgálja

- a lipcsei repülőtérnek az új déli kifutópálya finanszírozásához nyújtott tőke-hozzájárulást.

## 3. ÉRTÉKELÉS

Annak értékelése során, hogy a felsorolt intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e a 87. cikk (1) bekezdésének értelmében, a Bizottság súlyos kétséget fejezett ki azzal kapcsolatban, hogy Szászország, a lipcsei repülőtér és részvényesei magánbefektetőkként jártak-e el, amikor a fent említett megállapodásokat megkötötték.

### 3.1. Támogatásról szóló levél

Az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a garanciák formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény<sup>(1)</sup> olyan szempontokat fogalmaz meg, amelyek biztosítják, hogy a garancia nem képez állami támogatást. A rendelkezésre álló információ alapján a Bizottság megállapította, hogy a fenti szempontok nem teljesültek, mert sem a DHL, sem a lipcsei repülőtér nem köteles a Szászország által nyújtott pénzügyi garanciát megtéríteni. A Szászország által vállalt kockázatot nem térítik meg.

### 3.2. Keretmegállapodás

A Bizottság elvárja, hogy a lipcsei repülőtér az új déli kifutópályára vonatkozó befektetésből elegendő bevételre tegyen szert, hogy fedezni tudja (legalább) költségnövekményét, a fennálló létesítmények állandó költségeihez való megfelelő mértékű hozzájárulást, valamint a keretegyezményben meghatározott kockázatot tükröző bevont tőke megfelelő mértékű megtérítését. A német hatóságok által elfogadott üzleti tervet megvizsgálva a jelen fázisban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az új déli kifutópálya működtetéséből származó várható bevételnövekmény nem fedezi a költségnövekményt.

A további vizsgálatot segítő a Bizottság üdvözölné minden olyan információt, amely segít annak értékelésében, hogy a keretegyezmény feltételei megfelelnek-e a repülőtéri szolgáltatások piacán bevett gyakorlatnak. A Bizottságot különösen a repülőtéri illetékek árszintjére és szerkezetére, a repülőtéri szolgáltatások költség-szerkezetére, a repülőtéri üzletág üzletmenetére és kockázataira, valamint a repülőtéri befektetéseken elérhető megtérülési rátára vonatkozó információk érdeklik.

### 3.3. A lipcsei repülőtérnek nyújtott tőke-hozzájárulás

A gazdasággal kapcsolatos kötelezettségvállalások, például egy repülőtér infrastruktúrájának építésébe történő állami befektetés állami támogatásnak minősül, ha nem teljesíti a magánpiaci befektető kritériumát. A Szászország által az új kifutópálya megépítéséhez a lipcsei repülőtérnek nyújtott tőke-hozzájárulás ezért állami támogatásnak minősülhet. A Bizottság kétli, hogy egy magánrészvényes megtette volna ezt a lépést, tekintettel a befektetés negatív megtérülésére, valamint arra a tényre, hogy az új kifutópályába való befektetés még hosszú távon sem ad lehetőséget a repülőtérnek a nullszaldó elérésére.

(<sup>1</sup>) HLL 71., 2000.3.11., 16. o., 4.2. pont

### 3.4. A DHL és a lipcsei repülőtér számára nyújtott támogatás összeegyeztethetősége

Mivel a DHL már megkapta a befektetéseikhez nyújtott 28 %-os maximális regionális támogatási intenzitást, minden további támogatás – amelyet a DHL-nek a támogatásról szóló levél vagy a keretmegállapodás biztosít – nem összeegyeztethető.

A lipcsei repülőtérnek nyújtott támogatás összeegyeztethetőségét „a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra vonatkozó közösségi iránymutatásokról”<sup>(2)</sup> szóló dokumentum feltételei alapján meg kell vizsgálni, hogy a 87. cikk (3) bekezdésének (a), (b) és (c) albekezdése és a 86. cikk (2) bekezdése szerinti mentességben részesülhessenek. A 86. cikk (2) bekezdése nem alkalmazható, mivel a lipcsei repülőtér nem általános gazdasági érdekű szolgáltatással van megbízva. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az új kifutópálya kapacitását főként DHL műveletekre fogják használni, és más szolgáltatók nem használhatják a megkülönböztetésmentes feltételek alapján. Ezenfelül a repülőtér működése folyamatos állami finanszírozást igényel, mivel a repülőtér nem lesz nullszaldós. Azaz az infrastruktúrával kapcsolatos középtávú kilátás nem kielégítő, és a befektetés nem arányos a kitűzött céllal. A német hatóságok jelenleg azt állítják, hogy a pótlólagos infrastruktúra építése megfelel az újabb munkahelyek megteremtésére és a németországi szállítási kapacitás szűk keresztmetszetének megoldására irányuló célkitűzéseknek. A Bizottság üdvözlölné a repülőterek jelenlegi kapacitására, szűk keresztmetszetére és kapacitásproblémáira, valamint az ebben a kérdésben a repülőterek közötti versenyre vonatkozó információkat.

#### A LEVÉL SZÖVEGE

„Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben ihrer Behörden zu den vorerwähnten Maßnahmen beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

#### 1. NOTIFIZIERUNG

##### 1.1. Verfahren

1. Am 5. April 2006 hat Deutschland Regelungen betreffend den Bau und Betrieb der neuen Start- und Landebahn Süd am Flughafen Leipzig notifiziert. Am 27. April 2006 forderte die Kommission weitere Informationen an. Nachdem Deutschland eine Verlängerung der Antwortfrist beantragt hatte, wurden am 24. Juli 2006 Angaben übermittelt. Am 26. Juli und 21. August 2006 fanden Gespräche zwischen den Kommissionsdienststellen, dem Flughafen Leipzig, DHL und den deutschen Behörden statt. Deutschland übermittelte am 15. November 2006 zusätzliche Informationen.

##### 1.2. Notifizierte Maßnahmen

2. Die Notifizierung betrifft die Errichtung des europäischen Drehkreuzes des (zur Deutsche Post AG gehörenden) DHL-Konzerns für dessen Expressfrachtgeschäft am Flughafen Leipzig/Halle (LEJ).
3. Der Flughafen Leipzig/Halle GmbH (nachstehend ‚Flughafen Leipzig‘) ist eine Tochter der Mitteldeutsche Flughafen AG (nachstehend ‚MFAG‘). Die MFAG hält 94 % der Anteile am Flughafen Leipzig. Die übrigen Anteile gehören dem Freistaat Sachsen, den Landkreisen Delitzsch und Leipziger Land sowie der Stadt Schkeuditz. Gesellschafter der MFAG sind: der Freistaat Sachsen mit 73 %, das Land Sachsen-Anhalt mit 14 %, die Stadt Dresden mit 6 %, die Stadt Halle mit 5 % und die Stadt Leipzig mit 2 %. Private Gesellschafter gibt es keine.
4. Deutschland hat Folgendes notifiziert:
  - die (am 21. September 2005 unterzeichnete) Rahmenvereinbarung zwischen dem Flughafen Leipzig und der DHL Hub Leipzig GmbH (nachstehend ‚DHL‘), die unter anderem die Bedingungen für die Nutzung der Flughafeneinrichtungen durch DHL regelt,

<sup>(2)</sup> Az 53-63. pontok vonatkoznak a repülőtéri infrastruktúra finanszírozására

- die (am 21. Dezember 2005 unterzeichnete) Patronatserklärung des Freistaats Sachsen zugunsten des Flughafens Leipzig und DHLs, wonach der Freistaat Sachsen Schadenersatz in Höhe von bis zu [...] <sup>(1)</sup> EUR leisten wird, falls DHL den Flughafen (beispielsweise im Falle eines behördlichen Nachtflugverbots) nicht mehr planmäßig nutzen kann.
5. Deutschland vertritt die Auffassung, dass die beiden Maßnahmen keine staatliche Beihilfe zugunsten von DHL darstellen — da der Freistaat Sachsen und der Flughafen Leipzig aus seiner Sicht den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers befolgen — und will diesbezüglich Rechtssicherheit erhalten.

## 2. BESCHREIBUNG DER VON DHL UND DEM FLUGHAFEN LEIPZIG GETÄTIGTEN INVESTITIONEN

### 2.1. Gründe DHLs für die Verlagerung nach Leipzig

6. Mit einem weltweiten Umsatz von 18,2 Mrd. EUR im Jahr 2005 gehört DHL zu den führenden Expressdienstleistern. Sein europäisches Drehkreuz befindet sich derzeit am Flughafen Brüssel (BRU). Nachdem es zu Problemen mit Nachtfluggenehmigungen gekommen ist, hat DHL mit mehreren Flughäfen über einen neuen Standort für sein europäisches Drehkreuz verhandelt. In der engeren Wahl waren Leipzig, Brüssel und der französische Flughafen Vatry (XCR). Letztlich hat sich DHL dafür entschieden, sein europäisches Drehkreuz bis 2008 nach Leipzig zu verlegen.
7. Ausschlaggebend für die Entscheidung zugunsten von Leipzig war nach Angaben von DHL die regulatorische Sicherheit in Bezug auf den für das Expressgeschäft unabdingbaren Nachtflugbetrieb. Der Drehkreuzbetrieb findet ausschließlich nachts statt: Die Pakete werden zwischen [...] Uhr und [...] Uhr am Flughafen angeliefert und zwischen [...] Uhr und [...] Uhr ausgeflogen. Ein Drehkreuz für den Expressdienst kann nicht ohne Nachtflüge betrieben werden.
8. Die Verlagerung von Brüssel nach Leipzig wird nicht nur für das Geschäft von DHL von großer Bedeutung sein, sondern auch erhebliche Auswirkungen auf die regionalen Arbeitsmärkte haben: In Leipzig werden rund 3 500 Arbeitsplätze entstehen, während in Brüssel (das DHL als regionales Drehkreuz weiterführen wird) rund 1 500 Arbeitsplätze verloren gehen.

### 2.2. Investitionen am Flughafen Leipzig

9. DHL hat im Januar 2006 mit dem Aufbau seines Logistikzentrums in Leipzig begonnen. Die Investitionskosten DHLs belaufen sich auf 253 Mio. EUR. DHL wird sämtliche Groundhandlingdienste für seine An- und Abflüge am Logistikzentrum stellen. <sup>(2)</sup> Wohlgemerkt ist zur Investition DHLs bereits eine Beihilfeentscheidung ergangen (N 608/2003). Gemäß dem multisektoralen Regionalbeihilferahmen <sup>(3)</sup> hat die Kommission am 20. April 2004 die Regionalbeihilfehöchstintensität von 28 % für die Investitionen DHLs am Flughafen Leipzig genehmigt. Der Freistaat Sachsen gewährt DHL eine Beihilfe in Höhe von 70,8 Mio. EUR.
10. Im Dezember 2005 hat der Flughafen Leipzig mit dem Bau der neuen Start- und Landebahn Süd (zusätzlich zur bestehenden Start- und Landebahn Nord) begonnen; die vom Flughafen Leipzig durchgeführten Investitionen (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen) haben ein Volumen von rund 350 Mio. EUR. Der Bau der zweiten Start- und Landebahn ist in der Rahmenvereinbarung zwischen DHL und dem Flughafen Leipzig als Vorbedingung für die Verlagerung von DHL nach Leipzig festgelegt. Nach Angaben von Deutschland ist der Bau der Start- und Landebahn Süd integraler Bestandteil eines seit 1989 laufenden Projekts zum Ausbau der gesamten Flughafeninfrastruktur. <sup>(4)</sup>

<sup>(1)</sup> Geschäftsgeheimnis

<sup>(2)</sup> Einen Teil der notifizierten Investitionen wird der Flughafen Leipzig für DHL durchführen (z.B. Bau des Vorfelds) und anschließend an DHL vermieten (siehe auch entsprechender Abschnitt der Rahmenvereinbarung).

<sup>(3)</sup> Multisektoraler Regionalbeihilferahmen für große Investitionsvorhaben (ABL C 107 vom 7. 4.1998, S. 7).

<sup>(4)</sup> Der Flughafen Leipzig hat derzeit ein jährliches Passagieraufkommen von über 2 Millionen und will sich als führender europäischer Frachtflughafen in Stellung bringen.

### 3. BESCHREIBUNG DER ZU WÜRDIGENDEN STAATLICHEN MASSNAHME

#### 3.1. Rahmenvereinbarung zwischen dem Flughafen Leipzig und DHL

11. Wie in der Rahmenvereinbarung einleitend betont wird, dient die Vereinbarung zur Festlegung der Bedingungen, die der Flughafen Leipzig und die MFAG für die Aufnahme des Baus und Betriebs des neuen Drehkreuzes sowie für seinen späteren Betrieb garantieren. Die Rahmenvereinbarung umfasst außerdem verschiedene Zusatzvereinbarungen über die Betriebsbedingungen, die Flughafengebühren und die Grundstücksvermietung.
12. Die Kommission möchte auf folgende Vertragsbestimmungen hinweisen:
  - 3.1.1. *Zusicherungen des Flughafens Leipzig und der MFAG*
13. Die Rahmenvereinbarung sieht faktisch vor, dass der Flughafen Leipzig folgende Bedingungen erfüllen muss:
  - Vor der Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes am 1. Oktober 2007 muss der Flughafen Leipzig den Bau der Start- und Landebahn Süd abschließen und sicherstellen, dass ein 24/7-Betrieb des Flughafens möglich ist.
  - Nach der Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes muss der Flughafen Leipzig den 24/7-Betrieb des Flughafens weiterhin sicherstellen und ausreichende Kapazitäten bereitstellen, um die in den Betriebsbedingungen vereinbarte Betriebstätigkeit DHLs in den kommenden [...] Jahren zu sichern.
14. Kann der Flughafen Leipzig diese Bedingungen vor der Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes nicht erfüllen, so wird für den Flughafen Leipzig und die MFAG eine Vertragsstrafe von [...] EUR fällig. Sind die Bedingungen nach drei Monaten immer noch nicht erfüllt, so kann DHL den Vertrag kündigen und erhält Schadenersatz.
15. Kann der Flughafen Leipzig die Bedingungen nach der Inbetriebnahme des neuen Drehkreuzes nicht erfüllen, so leisten der Flughafen Leipzig und die MFAG Schadenersatz für alle Verluste und Schäden, die DHL entstehen. Im Falle einer wesentlichen Beschränkung der Betriebstätigkeit von DHL kann DHL die Vereinbarung ebenfalls kündigen und erhält Schadenersatz für alle direkten und indirekten Kosten der Verlagerung an einen anderen Flughafen.
16. Die Kommission möchte zwei Aspekte der Rahmenvereinbarung eingehender prüfen, die sie zu dem Schluss führen könnten, dass die Rahmenvereinbarung den Flughafen Leipzig zur Übernahme erheblicher Risiken verpflichtet, die sich seiner Kontrolle entziehen.
17. In den Betriebsbedingungen sichert der Flughafen Leipzig zu, dass *zu allen Zeiten mindestens [...] aller Bewegungen der für oder im Namen der DHL tätigen Luftfahrtunternehmen auf der südlichen Start- und Landebahn bis zu ihrer Maximalauslastung von 40 Flugbewegungen pro Stunde betrieben werden können*. Der Flughafen Leipzig übt jedoch nicht die alleinige Kontrolle über den Flugbetrieb aus. Deutschland hat seiner Notifizierung ein Schreiben der Deutschen Flugsicherung beigefügt, aus dem hervorgeht, dass die Nutzung der Start- und Landebahn Süd allein im Ermessen der Deutschen Flugsicherung liegt und DHL keine bevorzugte Nutzung der Start- und Landebahn Süd eingeräumt werden kann.
18. Im Falle eines behördlichen oder gesetzlichen Nachtflugverbots ist der Flughafen Leipzig verpflichtet, DHL für die entstehenden Schäden und Verluste zu entschädigen. Bereits im einleitenden Teil der Rahmenvereinbarung heißt es: *...the Parties intend to protect DHL against the direct and indirect damages which would be caused by the need to relocate its operations to an alternative airport. Indirect damages in particular would include the loss of business of DHL through such factors as employee strikes, go-slows or drop of productivity, disruption to customers, compensation paid to customers, increased costs in serving customers and customers' reasonable expectation of undisrupted delivery.* (\*) Deutschland setzt die Schadenersatzleistung im Falle einer Verlagerung DHLs an einen anderen Flughafen bei schätzungsweise [...] EUR an.

(\*) Übersetzung: „Die Parteien beabsichtigen, DHL gegen die direkten und indirekten Schäden abzusichern, die dem Unternehmen entstünden, wenn es seinen Geschäftsbetrieb an einen anderen Flughafen verlagern müsste. Indirekte Schäden wären insbesondere Geschäftseinbußen DHLs durch Faktoren wie Streiks, Bummelstreiks oder verminderte Produktivität der Belegschaft, Störungen des Kundenservice, Kundenentschädigungen sowie höhere Kosten für den Kundenservice und die Erfüllung berechtigter Kundenerwartungen an den Lieferservice.“

### 3.1.2. Zusicherungen DHLs

19. Hat der Flughafen Leipzig alle erforderlichen Vorbedingungen erfüllt, so muss DHL das neue Drehkreuz einrichten und betreiben. Aber:
  - Entschließt sich DHL, das neue Drehkreuz doch nicht einzurichten, so muss das Unternehmen eine Vertragsstrafe von [...] EUR an den Flughafen Leipzig zahlen.
  - Entschließt sich DHL, das neue Drehkreuz nicht zu betreiben oder den Betrieb innerhalb der ersten [...] Jahre wieder einzustellen, so muss das Unternehmen eine vertragliche Entschädigung zahlen, deren Höhe auf [...] begrenzt ist. Nach Ablauf von [...] Jahren kann DHL seine Betriebstätigkeit ohne Entschädigungspflicht jederzeit einstellen.
20. Entschließt sich DHL, seine Betriebstätigkeit zu über [...] % einzustellen, so kann der Flughafen Leipzig die Rahmenvereinbarung kündigen und hätte — innerhalb der ersten [...] Jahre — Anspruch auf dieselbe vertragliche Entschädigung wie im vorgenannten Fall.
21. DHL kann die Rahmenvereinbarung — ohne Angabe von Gründen — nach Ablauf von [...] Jahren und anschließend alle [...] Jahre kündigen. Der Flughafen Leipzig hat diese Möglichkeit nicht.

### 3.1.3. Flughafenengebühren

22. Haupteinnahmequelle zur Finanzierung der neuen Start- und Landebahn Süd werden die Flughafenengebühren sein. Schätzungen zufolge wird DHL 2008, d.h. im ersten Jahr, in dem das neue Drehkreuz durchgängig in Betrieb ist, rund [...] EUR an Flughafenengebühren entrichten. Die Flughafenengebühren werden in einem separaten Vertrag geregelt, der der Rahmenvereinbarung beigelegt ist.
23. Alle Luftfahrtunternehmen — d.h. DHL und alle anderen — haben Anspruch auf dieselben Landege­bü­hren. Der Betrag der Landegebü­hren nimmt mit dem Verkehrsgesamtaufkommen am Flughafen Leipzig ab. Ein Luftfahrtunternehmen, das nur eine geringe Zahl von Flugbewegungen durchführt, zahlt also dieselbe Landegebü­hr wie DHL, das den Flughafen offenbar am stärksten nutzen wird.
24. Die Landegebü­hren liegen bis [...] fest und werden anschließend um [...] % des deutschen Verbraucherpreisindex angehoben.
25. Außerdem vereinbaren der Flughafen Leipzig und DHL auf individueller Basis weitere Nutzungs- und Winterdienstgebühren. Diese Gebühren werden anderen Luftfahrtunternehmen offenbar nicht angeboten.

### 3.1.4. Mietverträge

26. Für bestimmte Bauten am Flughafen hat der Flughafen Leipzig zwei Mietverträge mit der Deutsche Post Immobilien GmbH (nachstehend ‚DPI‘) und einen Erbbaurechtsvertrag mit der Deutsche Post Grundstücksvermietungsgesellschaft beta mbH & Co. Objekt Leipzig KG (nachstehend ‚DPBS‘) geschlossen. Die genannten Unternehmen gehören zum Konzernverbund Deutsche Post World Net. Sie werden die Mietgegenstände im Rahmen separater Verträge an DHL vermieten.
27. Der Flughafen Leipzig übernimmt den Bau des Vorfelds, das ausschließlich von DHL genutzt werden soll. Die Baukosten werden mit schätzungsweise [...] EUR veranschlagt. Der Flughafen Leipzig vermietet das Vorfeld an DPI zu folgenden Konditionen:
  - DPI zahlt die Zinsen für die Finanzierung der Grunderwerbs- und Baukosten sowie eine jährliche Abschreibung von [...] % auf die Baukosten.
  - Der Flughafen Leipzig verpflichtet sich zur Aufnahme eines Kredits, um den Bau des Vorfelds zu finanzieren. Zu diesem Zweck muss der Flughafen Leipzig Finanzierungsangebote von drei Banken einschließlich der (ebenfalls zum Konzernverbund Deutsche Post World Net gehörenden) Postbank einholen und sich für das günstige Angebot entscheiden.
  - Der Vertrag wird für die Dauer von [...] Jahren geschlossen. Die DPI kann den Vertrag nach Ablauf von [...] Jahren ohne Angabe von Gründen oder im Falle einer Kündigung der Rahmenvereinbarung durch DHL beenden. Wird der Vertrag innerhalb der ersten [...] Jahre gekündigt, so ist die DPI verpflichtet, den Mietzins für einen Zeitraum von [...] Jahren abzüglich der bereits geleisteten Mietzahlungen zu entrichten.

28. Der zweite Mietvertrag betrifft zusätzliche Groundhandlingflächen, die der Flughafen Leipzig zu denselben Konditionen an die DPI vermietet wie sie im vorerwähnten Mietvertrag vorgesehen sind. Die Baukosten werden mit schätzungsweise rund [...] EUR veranschlagt.
29. Der Erbbaurechtsvertrag betrifft die Grundstücksfläche, auf der DHL seine Gebäude errichtet. Der Flughafen Leipzig bestellt das Erbbaurecht zugunsten der DPI zu folgenden Konditionen:
  - Die DPI zahlt einen Erbbauzins in Höhe von [...] EUR für [...] m<sup>2</sup>, d.h. rund [...] EUR pro m<sup>2</sup>.
  - Der Erbbauzins ist bis zum [...] fest; danach wird er um [...] % der Veränderung des Verbraucherpreisindex angepasst.
30. Sowohl der Mietvertrag für das Vorfeld als auch der Erbbaurechtsvertrag sehen vor, dass DHL die Option hat, bis [...] weitere Flächen anzumieten. Diese Optionen werden bis [...] [...] eingeräumt. Danach muss DHL für die Option [...] EUR pro m<sup>2</sup> zahlen. Das Optionsentgelt steigt bis [...] weiter an.
31. Beide Verträge enthalten eine Klausel, wonach die Flächen — unabhängig davon, ob DHL seine Option ausübt — nicht an Wettbewerber von DHL vermietet werden dürfen. Folgende Unternehmen werden ausdrücklich genannt: [...].

#### 3.1.5. Zusammenfassung

32. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Rahmenvereinbarung alle wesentlichen Risiken aus dem Betrieb des neuen Drehkreuzes dem Flughafen Leipzig überträgt:
  - Der Flughafen Leipzig und die MFAG haben sich verpflichtet, ihre Zusicherungen [...] Jahre lang einzuhalten. Der Flughafen Leipzig und die MFAG sind uneingeschränkt verpflichtet, DHL für jedwede Schäden und Verluste zu entschädigen — unabhängig davon, ob sie durch Umstände verursacht werden, die der Flughafen Leipzig kontrollieren kann.
  - DHL hingegen haftet nur für Schäden, die durch seine eigenen Handlungen verursacht werden, und kann seine Betriebstätigkeit am Flughafen Leipzig faktisch jederzeit einstellen (DHL ist lediglich innerhalb der ersten [...] Jahre zu einer Entschädigung in begrenzter Höhe — d.h. [...] und Mietzins für das Vorfeld und die Groundhandlingflächen für [...] Jahre — verpflichtet).

### 3.2. Patronatserklärung des Freistaats Sachsen

33. Der Freistaat Sachsen hat am 21. Dezember 2005 eine Patronatserklärung abgegeben, um den Betrieb des Flughafens für die Dauer der Rahmenvereinbarung und insbesondere die Entschädigungszahlungen, auf die DHL nach der Rahmenvereinbarung Anspruch hat, zu garantieren.

#### 3.2.1. Garantie, genügend Kapital für den Flughafen Leipzig und die MFAG bereitzustellen

34. Der Freistaat Sachsen garantiert, genügend Kapital bereitzustellen, damit der Flughafen Leipzig und die MFAG — beides Unternehmen der öffentlichen Hand — ihre mit der Rahmenvereinbarung übernommenen Verpflichtungen erfüllen können.

#### 3.2.2. Garantie, die Schadenersatzansprüche von DHL zu erfüllen

35. Der Freistaat Sachsen garantiert insbesondere, dass er für Schäden und Verluste aufkommt, die DHL aus den Bestimmungen der Rahmenvereinbarung erwachsen können. Die Höhe der Schadenersatzpflicht ist auf [...] EUR begrenzt.
36. Es wird explizit anerkannt, dass der Freistaat Sachsen in dieser Hinsicht gegenüber DHL unmittelbar haftet und sogar im Falle einer Veräußerung des Flughafens an private Investoren für Schadenersatzansprüche der DHL haftbar bleibt.

### 3.3. Kapitalbeiträge zum Flughafen Leipzig

37. Der Flughafen hat die Rentabilitätsschwelle noch nicht erreicht, d.h. er erzielt noch keine positiven Erträge aus seinen seit 1989 getätigten Investitionen. Seine Abschlüsse weisen durchweg Verluste auf (z.B. durchschnittlicher Verlust von 37 Mio. EUR im Zeitraum 2000-2005). Diese Verluste wurden aus dem Gesellschafterkapital finanziert. Die öffentlichen Gesellschafter hielten 2005 rund 418 Mio. EUR an Eigenkapital.
38. Nach Informationen der Kommission sollen die geplanten Investitionen über Kapitaleinbringungen und langfristige Kredite finanziert werden. Die nachstehende Übersicht enthält die entsprechenden Zahlen. <sup>(5)</sup>

Abbildung 1

#### Kapitaleinbringungen und langfristige Kreditaufnahme zur Finanzierung der neuen Start- und Landebahn Süd

*(in Tsd. EUR)*

Kapitaleinbringung	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Eigenkapitaleinbringung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aufnahme langfristiger Fremdmittel	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

39. Außerdem hat der Flughafen Leipzig bislang und nach den von Deutschland vorgelegten Abschlüssen für die Jahre 2001 bis 2005 langfristige Darlehen von seiner Muttergesellschaft MFAG erhalten. Hinzu kommt eine Kapitaleinbringung in Höhe von 109 317 087,21 EUR im Jahr 2005, die der Flughafen Leipzig offenbar speziell für die Finanzierung der Start- und Landebahn Süd erhalten hat.

#### 4. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

40. Eine staatliche Maßnahme stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar, wenn sie
- aus staatlichen Mitteln gewährt wird,
  - den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb auf dem gemeinsamen Markt verfälscht,
  - bestimmte Unternehmen begünstigt.

##### Transfer staatlicher Mittel

41. Die Kommission vertritt zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Auffassung, dass die vorstehend beschriebenen Maßnahmen einen Transfer staatlicher Mittel beinhalten. Der Beihilfebegriff umfasst jede Begünstigung, die direkt oder indirekt aus staatlichen Mitteln finanziert und vom Staat selbst oder von Einrichtungen gewährt wird, die in staatlichem Auftrag handeln. Vor diesem Hintergrund scheinen alle drei Maßnahmen — Patronatserklärung, Rahmenvereinbarung und Kapitaleinbringungen — eine Gewährung staatlicher Mittel darzustellen.

<sup>(5)</sup> Die Kapitaleinbringungen und die langfristige Kreditaufnahme wurden aufgrund der vom Flughafen Leipzig vorgelegten Business-Pläne und der Bilanz des Flughafens Leipzig für das Jahr 2005 berechnet:

- Die Kapitaleinbringung wird jeweils berechnet als Eigenkapitaldifferenz gegenüber dem Vorjahr, bereinigt um den Gewinn (Verlust) im betreffenden Jahr.
- Die langfristige Kreditaufnahme wird jeweils berechnet als Differenz gegenüber dem langfristigen Fremdkapital im Vorjahr. Ausgehend von den vom Flughafen Leipzig bereitgestellten Business-Plänen werden die Finanzierungsschulden als langfristige Kreditaufnahme verstanden.

42. Auch liegt auf der Hand, dass die Beschlüsse zur Gewährung dieser staatlichen Mittel öffentlichen Stellen zuzuschreiben sind: Der Vorstand der MFAG hat dem Abschluss der Rahmenvereinbarung am 3. Juni 2004 zugestimmt und erklärt, dass genügend Eigenkapital zur Finanzierung des Ausbaus des Flughafens Leipzig aufgebracht wird. Bei den Vorstandsmitgliedern der MFAG handelt es sich mehrheitlich um Vertreter der öffentlichen Hand (z.B. Finanzminister von Sachsen und Sachsen-Anhalt, Bürgermeister von Leipzig, Dresden und Halle). Die Patronatserklärung wurde am 21. Dezember 2005 vom Finanzminister des Freistaats Sachsen unterzeichnet.

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

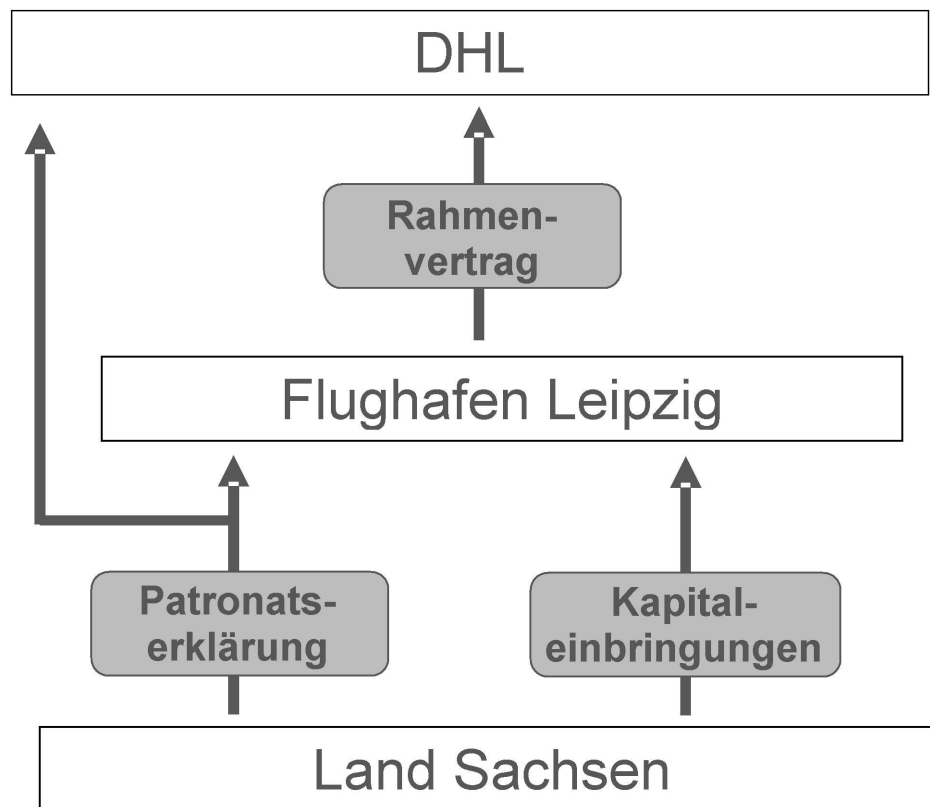
43. Nach Auffassung der Kommission sind die genannten Maßnahmen insofern geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, als sie DHL und den Flughafen Leipzig selektiv begünstigen.
44. So ist der Betrieb eines Flughafens nach den *Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen* <sup>(6)</sup> aus dem Jahr 2005 eindeutig als wirtschaftliche Tätigkeit einzustufen, die den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegt. In den Leitlinien heißt es ferner, dass öffentliche Zuschüsse zugunsten von Flughäfen die Gefahr einer Wettbewerbsverfälschung oder Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten in sich bergen. Mit jährlich 2 Mio. Passagieren gilt Leipzig für die Zwecke der Leitlinien von 2005 als ‚großer Regionalflughafen‘, d.h. als Flughafen der Kategorie C.
45. Das Expressfrachtgeschäft ist zweifellos ein Markt, auf dem Unternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten miteinander im Wettbewerb stehen. Jede wirtschaftliche Begünstigung, die DHL durch die genannten staatlichen Maßnahmen erhält, wird seine Position gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem europäischen Expressfrachtmarkt stärken.

#### Begünstigung bestimmter Unternehmen

46. Bei Prüfung der Frage, ob DHL und der Flughafen Leipzig durch die drei Maßnahmen selektiv begünstigt werden, ist der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers maßgeblich. Zu prüfen ist, i. ob sich der Freistaat Sachsen mit der Abgabe seiner Patronatserklärung wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, ii. ob sich der Flughafen Leipzig mit der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat und iii. ob sich die Gesellschafter des Flughafens Leipzig bei der Finanzierung des Flughafenausbaus wie marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber verhalten.
47. Wenngleich die Patronatserklärung und die Kapitaleinbringungen zunächst einmal eine selektive Begünstigung des Flughafens Leipzig darzustellen scheinen, ist zu berücksichtigen, dass diese Begünstigung durch den Abschluss einer allzu günstigen Rahmenvereinbarung möglicherweise an DHL weitergegeben wird. Der Flughafen Leipzig könnte somit teils als Zwischenstation für die Weiterleitung der Beihilfe an DHL dienen, dem die Patronatserklärung und die Finanzierung der Start- und Landebahn Süd letztlich zugute kommen könnten.
48. Die nachstehende Abbildung fasst die Begünstigten der geprüften Maßnahmen zusammen und zeigt erstens, dass die Patronatserklärung sowohl DHL als auch dem Flughafen Leipzig zugute kommt. Zweitens kann DHL von der Rahmenvereinbarung und der Flughafen Leipzig von den Kapitaleinbringungen profitieren. Der Flughafen Leipzig kann die Begünstigung durch die Patronatserklärung und die Kapitaleinbringungen — über die Rahmenvereinbarung — an DHL weiterreichen.

<sup>(6)</sup> ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1 ff., siehe insbesondere Punkt 31, 38 und 39.

Abbildung 2

**DHL und der Flughafen Leipzig als Begünstigte der geprüften staatlichen Maßnahmen****4.1. Patronatserklärung**

49. Die Patronatserklärung stellt eine Garantie dar, da i. der Freistaat Sachsen die finanzielle Haftung dafür übernimmt, dass genügend Kapital zur Verfügung gestellt wird, damit der Flughafen Leipzig und die MFAG die mit der Rahmenvereinbarung übernommenen Verpflichtungen erfüllen können, und ii. der Freistaat Sachsen erklärt, dass er bis zu einer Höhe von [...] EUR unmittelbar für Schadenersatzansprüche der DHL haftet.
50. In der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften <sup>(7)</sup> ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen eine staatliche Garantie keine staatliche Beihilfe darstellt (siehe Abschnitt 4.2). Zwei wesentliche Voraussetzungen, die beide erfüllt sein müssen, lauten:
- Die Garantie wäre grundsätzlich an den Finanzmärkten zu marktüblichen Bedingungen erhältlich.
  - Es wird eine marktübliche Prämie für die Garantie gezahlt.
51. Im vorliegenden Fall scheint keine dieser beiden Voraussetzungen erfüllt:
- Nach deutschen Angaben versuchten die MFAG und der Flughafen Leipzig die Risiken, die letztlich durch die Patronatserklärung abgedeckt werden, von privaten Banken und Versicherungen übernehmen zu lassen. Jedoch war kein Finanzinstitut zur Übernahme dieser Risiken bereit.
  - Weder DHL noch der Flughafen Leipzig sind verpflichtet, ein Entgelt für das Risiko zu zahlen, das der Freistaat Sachsen übernimmt. Das Risiko des Freistaats Sachsen wird somit nicht direkt vergütet.

(7) ABl. C 71 vom 11.3.2000, S. 14 ff.

- Deutschland argumentiert, dass der Freistaat Sachsen durch die Erträge, die er aus der Kapitalinvestition in den Flughafen Leipzig erzielt, eine indirekte Vergütung für seine Garantie erhält. Diese Argumentation vermischt jedoch die Rolle des Landes als Garantiegeber und Eigentümer und stellt keinen Vergleich mit einem marktüblichen Verhalten als Garantiegeber dar. Wie im folgenden Abschnitt darüber hinaus nachgewiesen wird, legt die Prüfung der Rahmenvereinbarung nahe, dass der Flughafen Leipzig aus dem vom Freistaat Sachsen investierten Kapital keinen ausreichenden Ertrag erzielen wird, um die mit der Patronatserklärung übernommenen Risiken zu decken.
52. Die Kommission hegt daher ernsthafte Zweifel, ob ein privater Unternehmer eine solche Patronatserklärung abgegeben hätte, und gelangt zum jetzigen Zeitpunkt zu dem Schluss, dass dem Unternehmen DHL und dem Flughafen Leipzig mit der Patronatserklärung eine Beihilfe gewährt wird.

#### 4.2. Rahmenvereinbarung

53. Ein staatseigenes Unternehmen muss sich bei seiner kommerziellen Tätigkeit wie ein privates Unternehmen verhalten. Sollte der Flughafen Leipzig günstigeren Vertragsbedingungen zugestimmt haben als ein privates Unternehmen, so kommt DHL eine staatliche Beihilfe zugute.
54. Deutschland hat der Kommission keine vergleichbaren Verträge privater Flughäfen und keine Marktpreise für Flughafendienste übermittelt, die sie zwecks Prüfung der Marktkonformität der Rahmenvereinbarung zum Vergleich heranziehen könnte.

##### 4.2.1. Cashflow-Verlust für den Flughafen Leipzig

55. Deutschland hat den Business-Plan für den Ausbau der Start- und Landebahn Süd vorgelegt. Anhand der darin enthaltenen Ertrags- und Kostendaten kann die Kommission prüfen, ob sich der Flughafen Leipzig im Hinblick auf Finanzierung, Errichtung und Betrieb der Start- und Landebahn Süd wie ein privates Unternehmen verhält.
56. Wie es in den Leitlinien über staatliche Beihilfen im Luftverkehr von 1994 heißt, ist *„der Bau oder Ausbau von Infrastrukturanlagen (z.B. Flughäfen, [...])“* grundsätzlich *„eine allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme, die von der Kommission nicht gemäß den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen kontrolliert werden kann. Dieser allgemeine Grundsatz gilt lediglich für den Bau von Infrastrukturanlagen durch die Mitgliedstaaten; er präjudiziert nicht die Bewertung möglicher Beihilfelemente im Zusammenhang mit einer Vorzugsbehandlung bestimmter Unternehmen bei der Nutzung der Infrastruktur.“* Folglich sehen die Beihilfavorschriften nicht vor, dass sich Verkehrsinfrastruktur, die zur Nutzung durch die Allgemeinheit errichtet wird, grundsätzlich finanziell selbst tragen muss.
57. Gleichwohl hat die Kommission im vorliegenden Fall angesichts der Vorzugsbehandlung von DHL ernsthafte Zweifel daran, dass die Start- und Landebahn Süd zur Nutzung durch die Allgemeinheit errichtet wird. Wie im nachstehenden Abschnitt 5.2 unter Ziffer iv erläutert wird, kann die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt vielmehr nicht ausschließen, dass es sich bei der Start- und Landebahn Süd um eine *„gewidmete Infrastruktur“* handelt, die zugunsten eines bestimmten Nutzers — in diesem Falle DHL — konzipiert und errichtet wurde.
58. Unter diesen Umständen wären Bau, Finanzierung und Betrieb der *„gewidmeten Infrastruktur“* als kommerzielle Transaktion zwischen dem Eigner der Infrastruktur (in diesem Falle dem Flughafen Leipzig) und dem Nutzer der Infrastruktur (in diesem Falle DHL) zu prüfen. Ein privater Flughafen würde derartige Dienste nur dann anbieten, wenn er davon ausgeht, seine Kosten langfristig in vollem Umfang wieder hereinzuholen. Der vom Abnehmer derartiger zweckgebundener Dienste gezahlte Marktpreis muss daher auf lange Sicht seine variablen Kosten, einen angemessenen Teil der Fixkosten und eine Gewinnmarge abdecken, die die übernommenen Risiken widerspiegelt.
59. Im vorliegenden Fall würde die Kommission daher annehmen, dass die Zahlungen, die DHL für die Nutzung der Start- und Landebahn Süd leistet, zumindest ausreichen, um die inkrementellen Kosten der Start- und Landebahn Süd, einen angemessenen Beitrag zu den Fixkosten der für den Betrieb der Start- und Landebahn Süd zugunsten von DHL genutzten bestehenden Infrastruktur und eine angemessene Gewinnmarge abzudecken, die die vom Flughafen Leipzig übernommenen Risiken widerspiegelt.
60. Im Gegensatz zu der im vorstehenden Absatz erläuterten Benchmark zeigt der vorgelegte Business-Plan jedoch, dass der Bau und Betrieb der Start- und Landebahn Süd zugunsten von DHL den Cashflow des Flughafens Leipzig verringern wird.

## Vorgelegte Geschäftsszenarien für den Flughafen Leipzig

61. Deutschland hat Business-Pläne für drei Szenarien vorgelegt:
- Erweiterungsszenario: Die Start- und Landebahn Süd wird gebaut und DHL siedelt an den Flughafen Leipzig um.
  - Status-quo-Szenario: Die Start- und Landebahn Süd wird nicht gebaut.
  - Erweiterungsszenario ohne DHL: Die Start- und Landebahn Süd wird gebaut und DHL siedelt nicht an den Flughafen Leipzig um.
62. Die Business-Pläne beruhen auf folgenden Annahmen:
- Den übermittelten Kosten- und Ertragsdaten für den Zeitraum 2006 bis 2042.
  - Ein Restwert für die Zeit nach 2042 wird nicht angegeben.
  - Der angewandte Abzinsungssatz beträgt [...] %. Die Wahl des Abzinsungssatzes spielt bei der Bewertung von Business-Plänen eine große Rolle, da der Abzinsungssatz die Risikolage angemessen widerspiegeln muss. Je riskanter das Geschäft, desto höher muss der Abzinsungssatz sein, damit die Kapitalgeber für die übernommenen Risiken entschädigt werden. Ein Abzinsungssatz von [...] % impliziert, dass bei den übermittelten Kalkulationen nur ein sehr geringes Risiko unterstellt wird, da die Kapitalkosten fast schon dem risikolosen Zinssatz entsprechen. <sup>(8)</sup>
63. Für das Erweiterungsszenario ohne DHL ist es wichtig, Folgendes anzumerken: (i) Die prognostizierte Umsatzentwicklung beruht auf zwei wesentlichen Annahmen: Die Einführung von Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Frankfurt am Main im Jahr 2012 führt zu einer bedeutenden Verlagerung von Frachtverkehr nach Leipzig, und Kapazitätsengpässe an anderen nicht genannten Flughäfen führen zu weiteren Steigerungen im Frachtverkehr zwischen 2013 und 2018. (ii) Die Berechnungen zeigen, dass es zu signifikant höheren Verlusten als im Erweiterungsszenario mit DHL kommt.
64. Da das Erweiterungsszenario ohne DHL auf nicht nachvollziehbaren Annahmen über die Umsatzentwicklung beruht und in jedem Fall zu höheren Verlusten als das Erweiterungsszenario mit DHL führt, kommt die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass eine weitere Untersuchung dieses Szenarios im folgenden nicht angebracht ist.

## Umsatzentwicklung

65. Die nachstehende Abbildung zeigt die projizierte Umsatzentwicklung für das Erweiterungs- und das Status-quo-Szenario. Während sich der Umsatz im Status-quo-Szenario nominal verdreifachen soll, wird beim Bau der Start- und Landebahn Süd mit einer nominalen Vervierfachung des Flughafenumsatzes gerechnet.
66. Deutschland gibt nicht an, zu welchem Teil dieser zusätzliche Umsatz durch DHL entstehen soll. Da der Umsatz jedoch vor allem 2008 sprunghaft wächst, wenn der Umzug von DHL nach Leipzig abgeschlossen sein soll, geht die Kommission davon aus, dass der im Erweiterungsszenario unterstellte Umsatzzuwachs vor allem auf DHL zurückzuführen ist.

## Abbildung 3

## Umsatzzuwachs des Flughafens Leipzig

(in Tsd. EUR)

[...]

<sup>(8)</sup> Das IDW (Institut der Wirtschaftsprüfer) schlägt als Richtwert für eine risikolose Investition vor Steuern einen Satz von 5 % vor. Nach Angaben der Europäischen Zentralbank lag die Rendite zehnjähriger deutscher Staatsanleihen in den letzten Monaten zwischen 4 und 3,75 %. Die Rendite zehnjähriger Staatsanleihen dürfte die Rendite einer risikolosen Investition mit über 30jähriger Laufzeit, die im vorliegenden Fall der korrekte Vergleichswert wäre, jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach zu niedrig wiedergeben.

## Entwicklung der Investitionskosten

67. Anhand der vorliegenden Daten hat die Kommission die Investitionen berechnet, die in beiden Szenarien getätigt werden. Während im Status-quo-Szenario rund [...] EUR investiert werden, sind es im Erweiterungsszenario rund [...] EUR. <sup>(9)</sup> Die Differenz von [...] EUR ergibt sich durch i) die Investitionen von rund [...] EUR in den Bau der neuen Start- und Landebahn Süd im Zeitraum [...] sowie ii) die höheren Investitionen in die Instandhaltung der Flughafeneinrichtungen in den Folgejahren bis [...].
68. Außerdem werden im Jahresabschluss 2005 Investitionen von rund 99 Mio. EUR für die Start- und Landebahn Süd aufgeführt. Die Kommission zweifelt, ob diese Investitionen nicht auch im Erweiterungsszenario berücksichtigt werden müssten. Dies würde bedeuten, dass die nachstehenden Berechnungen die Investitionskosten im Erweiterungsszenario möglicherweise rund 99 Mio. EUR zu niedrig ansetzen.

## Cashflow-Entwicklung

69. Die nachstehende Tabelle zeigt den Barwert der EBITDA <sup>(10)</sup> und der Investitionskosten des Flughafens für beide Szenarien sowie die zusätzlichen EBITDA und Investitionskosten der Start- und Landebahn Süd (inklusive Vorfeld und zusätzliche Groundhandlingflächen). <sup>(11)</sup>

Abbildung 4

## Cashflow-Kalkulation mit einem Abzinsungssatz von [...] %

(in Tsd. EUR)

	Erweiterung	Status quo	Differenz
	(1)	(2)	(3) = (1) — (2)
EBITDA (*)	[...]	[...]	[...]
— Investitionskosten	[...]	[...]	[...]
Cashflow	[...]	[...]	[...]

(\*) EBITDA = Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization.

70. Die Kalkulationen zeigen, dass der durch die neue Start- und Landebahn Süd generierte Ertrag [...] Mio. EUR unter den zusätzlichen Investitionskosten liegt. Der Bau der neuen Start- und Landebahn Süd vermindert effektiv den Cashflow, der zur Finanzierung bereits bestehender Einrichtungen zur Verfügung steht.
71. Mit anderen Worten ist bei der Investition in die neue Start- und Landebahn Süd nur eine Rendite von [...] % <sup>(12)</sup> zu erwarten, was nicht ausreicht, um die unterstellten Finanzierungskosten von [...] % zu decken.
72. Da der Flughafen das bestehende Anlagevermögen im Wert von rund [...] EUR (Bilanzwert [...]) noch finanzieren muss, wird der Flughafen — in keinem der beiden Szenarien — die nötigen EBITDA erzielen, um das vorhandene Anlagevermögen in vollem Umfang zu refinanzieren. Ausgehend von den vorgelegten Cashflow-Projektionen ist nicht anzunehmen, dass der Geschäftsbetrieb des Flughafens Leipzig insgesamt die Rentabilitätsschwelle in der Zukunft erreichen wird.

## 4.2.2. Vom Flughafen Leipzig übernommene Risiken werden nicht vergütet

73. Die von Deutschland vorgelegten Cashflow-Kalkulationen tragen weder den Geschäftsrisiken in der Luftfahrt noch den Risiken gebührend Rechnung, die sich aus den Verpflichtungen ergeben, die der Flughafen Leipzig laut Rahmenvereinbarung übernimmt:
- Geschäftsrisiken in der Luftfahrt: Z.B. Terrorismusbedrohung, ungewisse Entwicklung der Ölpreise. <sup>(13)</sup>

<sup>(9)</sup> Berechnung der Investitionskosten siehe Anhang.<sup>(10)</sup> Die ‚Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization‘ (EBITDA), d.h. das Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, sind ein gebräuchlicher Maßstab für die grundlegende operative Ertragskraft eines Unternehmens.<sup>(11)</sup> Zeitreihen der abgezinnten EBITDA und Investitionskosten siehe Anhang.<sup>(12)</sup> Dies ist der Abzinsungssatz, der den zusätzlichen EBITDA und Investitionskosten entspricht.<sup>(13)</sup> In einer Studie von McKinsey, zitiert in *Building for the future*, Airports Council International, Association of European Airlines vom April 2005, werden die risikobereinigten Kapitalkosten von Flughäfen mit 10 % veranschlagt. Demnach ist ein Flughafen erheblichen Geschäftsrisiken ausgesetzt, was zu Kapitalkosten von weit über 6,5 % führt.

- Mit der Rahmenvereinbarung verbundene Risiken:
    - Schadensersatzleistungen bei Nichterfüllung von Verpflichtungen (z.B. der Zusicherung, [...] % der DHL-Flüge auf der südlichen Start- und Landebahn abzuwickeln),
    - Schadensersatzleistungen bei Verlagerung von DHL auf einen anderen Flughafen (z.B. im Falle eines behördlichen Nachtflugverbots),
    - DHL kann die Betriebstätigkeit jederzeit einstellen (der Flughafen Leipzig würde nur in den ersten [...] Jahren begrenzte Ersatzzahlungen erhalten).
74. Die nachstehende Abbildung zeigt, wie sich diese Risikoerwägungen auf das Ergebnis der Cash-flow-Analyse auswirken. Bei einem höheren Abzinsungssatz, der die höheren Risiken widerspiegelt, dürfte der erwartete zusätzliche Cashflow für die neue Start- und Landebahn Süd stark rückläufig sein. Ein privates Unternehmen hätte bei der Aushandlung der Rahmenvereinbarung eine angemessene Vergütung dieser Risiken verlangt.

Abbildung 5

#### Zusätzlicher Cashflow bei unterschiedlichen Abzinsungssätzen

(in Tsd. EUR)

Abzinsungssatz	Zusätzlicher Cash-flow
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]

75. Die Kommission verweist darauf, dass die vorstehende Tabelle lediglich die finanziellen Auswirkungen der Risiken illustrieren soll, die der Flughafen Leipzig laut Rahmenvereinbarung übernimmt, aber keine exakte Schätzung dieser Risikokosten liefert.

#### 4.2.3. Mietverträge orientieren sich nicht an marktüblichen Bedingungen

76. Die Mietverträge scheinen mehrere Beschränkungen vorzusehen, so dass der Flughafen Leipzig nicht in der Lage sein dürfte, Mieteinnahmen zu erzielen, die den ortsüblichen Preisen auf dem Immobilienmarkt entsprechen:
- Alle drei Mietverträge scheinen weder den Grundmietzins noch die Indexierung an die lokalen Immobilienpreise zu koppeln.
  - Der im Erbbaurechtsvertrag festgesetzte Mietzins von [...] EUR/ m<sup>2</sup> scheint sehr niedrig zu sein verglichen mit den Optionsentgelten, die im selben Vertrag sowie im Mietvertrag für das Vorfeld zwischen [...] und [...] EUR/m<sup>2</sup> angegeben werden.
  - Der Mietvertrag für das Vorfeld und der Vertrag über die Vermietung zusätzlicher Groundhandlingflächen schränken die Handlungsfreiheit des Flughafens Leipzig ein, die Investitionskosten über Kredite oder Eigenkapital zu finanzieren.
  - Nach dem Mietvertrag für das Vorfeld und dem Erbbaurechtsvertrag ist es dem Flughafen Leipzig untersagt, näher bezeichnete Flächen an Wettbewerber von DHL zu vermieten, selbst wenn DHL vom Optionsrecht für diese Flächen keinen Gebrauch macht. Diese Bestimmung schränkt die Geschäftsmöglichkeiten des Flughafens Leipzig ein, da andere Expressdienstleister nicht nach Leipzig kommen werden, wenn keine geeigneten Anlagen zur Verfügung stehen.

#### 4.2.4. Zusammenfassung

77. Generell hat die Kommission ernste Zweifel daran, dass ein Privatunternehmen
- Flughafenengebühren und Mietverträgen zugestimmt hätte, die nicht einmal die inkrementellen Kosten der Start- und Landebahn Süd zu einem nahezu risikofreien Abzinsungssatz von [...] % decken;

- mit der Rahmenvereinbarung Verpflichtungen eingegangenen wäre, welche die erwartete Rentabilität des Flughafenbetriebs weiter schwächen;
  - Mietverträge geschlossen hätte, die sich nicht am örtlichen Immobilienmarkt orientieren und die Geschäftsmöglichkeiten einschränken.
78. Daher kommt die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die Rahmenvereinbarung eine Beihilfe an DHL beinhaltet.

#### 4.3. Kapitaleinbringungen in den Flughafen Leipzig

79. Bezüglich der öffentlichen Finanzierung von Flughäfen hat die Kommission die bereits erwähnten *„Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“* <sup>(14)</sup> (in der Folge 'Leitlinien von 2005') erlassen. Diese Leitlinien geben einen Rahmen vor, anhand dessen ermittelt werden kann, ob die öffentliche Finanzierung von Flughäfen wettbewerbsrechtliche Bedenken hervorruft.
80. Nach den Leitlinien von 2005 ist für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe entscheidend, ob der Begünstigte eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. <sup>(15)</sup>
81. Zur Beurteilung der Frage, ob der Betrieb eines Flughafens eine solche Tätigkeit ist, stellte der Europäische Gerichtshof in der Rechtssache *„Aéroports de Paris“* <sup>(16)</sup> fest, dass der Betrieb und die Bewirtschaftung eines Flughafens, wozu die Erbringung von Flughafendienstleistungen für Luftfahrt- und Dienstleistungsunternehmen auf Flughäfen zählt, als Tätigkeit wirtschaftlicher Art anzusehen ist, weil dabei Luftfahrtgesellschaften und verschiedenen Dienstleistern Flughafenanlagen gegen Zahlung einer vom Betreiber frei festgesetzten Abgabe zur Verfügung gestellt werden und diese Tätigkeit keine Ausübung hoheitlicher Gewalt darstellt und von hoheitlichen Aufgaben getrennt werden kann. Deshalb üben Flughafenbetreiber grundsätzlich eine wirtschaftliche Tätigkeit gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag aus, die unter die Vorschriften für staatliche Beihilfen fällt. Wenn also ein Flughafen wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, stellt er unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar und folglich gelangen die Vertragsvorschriften für staatliche Beihilfen zur Anwendung. <sup>(17)</sup>
82. Allerdings sind nicht alle Aktivitäten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art. Vielmehr muss differenziert und festgestellt werden, inwieweit die einzelnen Aktivitäten wirtschaftliche Tätigkeiten darstellen. <sup>(18)</sup>
83. Wie der Europäische Gerichtshof festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen nicht den Vorschriften für staatliche Beihilfen. Dazu gehören die Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw. <sup>(19)</sup> Nach ständiger Praxis der Kommission <sup>(20)</sup> stellt die Finanzierung von Funktionen, die zu den Aufgaben der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gehören oder von damit verbundenen Infrastrukturen keine staatliche Beihilfe dar.
84. Nach den Leitlinien können in Zusammenhang mit der Finanzierung von Flughäfen alle sonstigen Funktionen wie folgt unterteilt werden: <sup>(21)</sup>
- „Errichtung der eigentlichen Flughafeninfrastruktur und -ausrüstung (Start- und Landebahnen, Abfertigungsgebäude, Vorfeldflächen, Kontrollturm) sowie dazugehörige Zusatzeinrichtungen (Brandschutz und sonstige Sicherheitseinrichtungen)...“*
85. Im vorliegenden Fall ist beabsichtigt, die Erweiterung eines Flughafens zu finanzieren, der u.a. von DHL als europäisches Drehkreuz genutzt werden soll. Die zu finanzierenden Tätigkeiten betreffen die Errichtung von Flughafeninfrastruktur und -ausrüstung im Sinne von Punkt 53 Ziffer i der Leitlinien von 2005.

<sup>(14)</sup> Die Punkte 53 bis 63 behandeln die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur.

<sup>(15)</sup> Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs stellt jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit dar. Vgl. Rs. C-35/96, Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851, sowie Rs. C-180/98 bis 184/98, Pavlov, Slg. 2000, I-6451.

<sup>(16)</sup> Rs. T-128/98, *Aéroports de Paris*/Kommission, Slg. 2000, II-3929, bestätigt in der Rs. C-82/01, Slg. 2002, I-9297, Rndrn. 75-79.

<sup>(17)</sup> Rs. C-159/91 und C-160/91, *Poucet/AGF und Pistre/Cancava*, Slg. 1993, I-637.

<sup>(18)</sup> Rs. C-364/92, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, Slg. 1994, I-43.

<sup>(19)</sup> Beschluss der Kommission vom 19. März 2003, N309/2002, Flugsicherheit — Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

<sup>(20)</sup> Beschluss der Kommission vom 19. März 2003 N309/2002 Flugsicherheit — Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

<sup>(21)</sup> Vgl. Fußnote 6 Punkt 53.

86. Zur Finanzierung von Flughafeninfrastruktur und –ausrüstungen oder –anlagen heißt es in den Leitlinien von 2005 <sup>(22)</sup> weiter, dass ‚*Flughafenbetreiber, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ... ausüben, die Kosten des Betriebs oder der Errichtung der von ihnen betriebenen Infrastruktur mit eigenen Mitteln finanzieren sollten. Wird einem Betreiber von einem nicht als Privatinvestor agierenden Mitgliedstaat (auch auf regionaler oder kommunaler Ebene) ohne angemessene finanzielle Beteiligung Flughafeninfrastruktur zur Verfügung gestellt oder ein Zuschuss zur Finanzierung von Infrastruktur gewährt, so kann dies dem Betreiber einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern verschaffen, der zu notifizieren und auf seine Vereinbarkeit mit den Vorschriften für staatliche Beihilfen zu prüfen ist.*‘
87. Im vorliegenden Fall bezweifelt die Kommission, dass sich die beteiligten Behörden auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers berufen können. Nach diesem Grundsatz stellt die öffentliche Finanzierung keine staatliche Beihilfe dar, wenn ‚*ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen und regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte.*‘ <sup>(23)</sup>
88. Wie bereits erläutert, zeigen die Abschlüsse und Finanzprognosen des Flughafens Leipzig, dass die Investition in die neue Start- und Landebahn Süd keinen Gewinn bringen und dass auch nicht zu erwarten ist, dass der gesamte Flughafenbetrieb langfristig den Break-even-Point erreichen beziehungsweise eine marktübliche Rendite erwirtschaften wird. Deshalb hat die Kommission ernste Zweifel daran, dass sich ein privater Investor so verhalten hätte.

#### 4.4. Schlussfolgerungen

89. Da die fraglichen Maßnahmen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, wirtschaftlich tätigen Unternehmen zugute kommen, den Handel zwischen Mitgliedstaaten berühren, den Anforderungen des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht zu genügen scheinen und folglich den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, geht die Kommission vorläufig davon aus, dass sie eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag enthalten.

### 5. WÜRDIGUNG DER VEREINBARKEIT DER BEIHILFE

#### 5.1. Beihilfe an DHL

90. Wie in Abschnitt 2.2 erläutert, hat die Kommission für die DHL-Investitionen bereits die höchstzulässige Regionalbeihilfeintensität von 28 % genehmigt. Daher ist jede weitere Beihilfe — die DHL im Wege der Patronatserklärung oder der Rahmenvereinbarung gewährt wird — als unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt anzusehen.

#### 5.2. Beihilfe an den Flughafen Leipzig

91. Die Maßnahmen betreffend den Bau der Start- und Landebahn Süd sind gemäß Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag zu prüfen; darin sind Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfeverbot in Absatz 1 vorgesehen.
92. Die Ausnahmen gemäß Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag gelangen im vorliegenden Fall nicht zur Anwendung, da die Beihilfemaßnahme weder sozialer Art ist noch an einzelne Verbraucher gewährt wird und auch nicht zur Beseitigung von Schäden bestimmt ist, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind bzw. für die Wirtschaft bestimmter durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland gewährt wird.
93. Weitere Ausnahmen vom allgemeinen Beihilfeverbot sind in Artikel 87 Absatz 3 vorgesehen. Hierzu heißt es in dem einschlägigen Gemeinschaftsrahmen (d.h. den Leitlinien von 2005): wenn sich bestätigt, dass eine Maßnahme eine staatliche Beihilfe beinhaltet, so kann diese *gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a), b) oder c) bzw. Artikel 86 Absatz 2 oder ihren Durchführungsbestimmungen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden.*
94. Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag ist im vorliegenden Fall nicht anwendbar, da der Flughafen Leipzig nicht mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betraut ist.
95. In den Leitlinien von 2005 werden verschiedene Faktoren aufgeführt, die die Kommission bei der Feststellung der Vereinbarkeit zu berücksichtigen hat.

<sup>(22)</sup> Vgl. Fußnote 6 Punkt 57.

<sup>(23)</sup> Rs. 40/85, Königreich Belgien/Kommission, Slg. 1986, I-2321.

96. So hat die Kommission insbesondere zu prüfen, ob
- der Bau und Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.) dient;
  - die Infrastruktur für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen ist;
  - die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, zufrieden stellend sind;
  - alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten;
  - die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- i) *Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.)*
97. Deutschland hat verschiedene Argumente angeführt, um die beabsichtigte Finanzierung des Bauvorhabens am Flughafen Leipzig zu begründen.
98. Als oberstes Ziel nennen die deutschen Behörden eine Entlastung der in Deutschland existierenden Kapazitätsengpässe. Außerdem werde die Luftverkehrswirtschaft durch die Investition gefördert, was positive Wachstums- und Beschäftigungswirkungen auslösen dürfte.
99. Als weiteres Ziel wird genannt, dass durch den Ausbau die nach dem Bundesverkehrswegeplan gebotene Verknüpfung der Flughäfen mit Schiene und Strasse auch im Bereich des Frachturnschlags umgesetzt würde. Der Flughafen Leipzig solle am Wachstum im Luftfrachtverkehrssektor (Zunahme um 8,4 % nach transportierter Tonnage und um 9,8 % nach geflogenen Tonnenkilometer) teilhaben, mit den daraus resultierenden positiven Beschäftigungswirkungen.
100. Ebenfalls vorgebracht wird, dass der Ausbau des Flughafens Leipzig regionalökonomische Effekte für die Region Leipzig-Halle-Merseburg-Dessau bringen wird.
- Für die Unternehmen der Region bedeute das Frachtzentrum in ihrer Nähe einen Zeitgewinn von mehreren Stunden.
  - Angesichts der Exportabhängigkeit der lokalen Wirtschaft bestehe vor allem in der Maschinenbauindustrie (Chemnitz) und in der Halbleiterindustrie (Dresden) ein beträchtliches Potenzial für Luftfrachtaufkommen.
  - Das Frachtzentrum dürfte ein positives Geschäfts- und Investitionsklima generieren; seine bloße Existenz werde den gesamten regionalen Wirtschaftsraum ökonomisch auf, was wiederum entsprechende Beschäftigungseffekte mit sich bringe (der Bau des Franz Josef Strauß-Flughafens bei München habe beispielsweise dazu geführt, dass in der Region Erding/Freising nahezu Vollbeschäftigung erreicht wird).
101. Darüber hinaus wird der Standort Leipzig/Halle sowohl aufgrund seiner verkehrsrechtlichen Anbindung an Straße und Schiene als auch angesichts der transportlogistisch orientierten Infrastruktur (in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen befindet sich ein Güterverkehrszentrum) als geeigneter Standort angesehen. In Deutschland gebe es kaum alternative Standorte, an denen ein solches Frachtzentrum errichtet werden könnte.
102. Es soll auch darauf hingewiesen werden, dass Leipzig/Halle eine Region ist, die unter Artikel 87(3)(a) EG-Vertrag fällt, *„in der die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht.“*
103. Der Kommission liegen keine hinreichenden Informationen vor, um feststellen zu können, ob die beabsichtigte Finanzierung dieses Infrastrukturvorhabens einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse entspricht und ob die erklärten Ziele nicht zu optimistisch bzw. überhaupt realisierbar sind. Deshalb ersucht die Kommission die deutschen Behörden, ergänzende Informationen zu übermitteln, um das angeblich im Allgemeininteresse liegende Entwicklungspotenzial dieser Investition beziehungsweise die Vereinbarkeit mit Artikel 87(3)(a) zu untermauern.

ii) *Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen*

104. Wie bereits dargelegt, werden die Investitionskosten für den Bau der neuen Start- und Landebahn Süd keine positive Wirkung auf die Finanzlage des Flughafens haben. Die vom Flughafen vorgelegten Finanzprojektionen zeigen, dass der Flughafen nicht genügend Einnahmen erwirtschaften wird, um die Investitionskosten zu decken und deshalb weitere (und größere) Verluste zu erwarten sind. Selbst mit der neuen Start- und Landebahn Süd ist nicht zu erwarten, dass der Flughafen Leipzig die Gewinnzone erreichen wird.
105. Falls — wie die deutschen Behörden behaupten — der Bau der Start- und Landebahn Süd beschlossen wurde, ohne der DHL-Entscheidung über die Errichtung ihrer europäischen Drehscheibe Rechnung zu tragen, hat die Kommission zu prüfen, ob der Bau dieser neuen Infrastruktur notwendig ist. Hierzu stellt die Kommission fest: (i) Der Flughafen Leipzig nutzt derzeit nur eine (die nördliche) Start- und Landebahn nutzt (mit einer Länge von über 3 000 m und nach höchstem Standard ausgerüstet), die 1997 saniert worden ist. (ii) Der vorgelegte Business-Plan für ein Erweiterungsszenario ohne DHL beruht auf nicht nachvollziehbaren Annahmen über die Umsatzentwicklung und führt in jedem Fall zu substantiellen Verlusten. (iii) Mit einem Passagiervolumen von ca. 2 Millionen/Jahr erscheint es kaum plausibel, dass der Flughafen die fraglichen Mittel aufwenden musste, um über zwei ‚modernste‘ Start- und Landebahnen verfügen zu können.
106. Wenn die geplante Förderung des Baus der Start- und Landebahn Süd als Voraussetzung für die Ansiedlung von DHL auf dem Flughafen Leipzig zu prüfen ist, dann ergibt sich aus der vorstehenden Analyse, dass die diesbezügliche Entscheidung nicht verhältnismäßig erscheint. Die von DHL zu entrichtenden Landungsentgelte lassen keine realistische Prognose zu, dass sich die Investitionskosten der Start- und Landebahn während deren Lebenszeit amortisieren lassen. Angesichts der relativ großen Beträge, die investiert werden, und der berechneten geringen Rendite scheint eine solche Investition nicht angemessen zu sein.
107. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Infrastruktur für die Erreichung der beabsichtigten Ziele, die Deutschland genannt hat, weder notwendig noch angemessen ist.

iii) *Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufrieden stellend*

108. Hier hat die Kommission zu ermitteln, ob ein Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur besteht und ob dies zu Wettbewerbsverzerrungen führt. Zwar geht aus den vorliegenden Informationen zweifelsfrei hervor, dass DHL die Start- und Landebahn Süd nutzen wird, doch kann die Kommission nicht sagen, ob diese Nutzung als zufrieden stellend angesehen werden kann, da zu erwarten ist, dass der Flughafen weiterhin Verluste verzeichnen wird.
109. Deshalb kann die Kommission vorerst nicht feststellen, ob die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur zufrieden stellend sind.

iv) *Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur*

110. In Kapitel 2 und 3 der Rahmenvereinbarung heißt es, der Flughafen könne DHL jederzeit mindestens 40 Flugbewegungen pro Stunde zur Spitzenbelastungszeit ([...] Uhr bis [...] Uhr und [...] Uhr bis [...] Uhr) garantieren, von denen mindestens [...] % auf der Start- und Landebahn Süd abgewickelt werden.
111. Die Flughafeneigentümer/-betreiber und die deutschen Behörden bringen vor, dass die neue Start- und Landebahn Süd nicht ausdrücklich DHL vorbehalten wird. Da jedoch der Flughafen Leipzig mit zwei Start- und Landebahnen bis zu 80 Flugbewegungen pro Stunde abwickeln kann (Kapitel 2 der Rahmenvereinbarung) und DHL zugesichert wird, dass mindestens [...] % der 40 Flugbewegungen während der Nachtstunden auf der Start- und Landebahn Süd abgewickelt werden, dürfte der Großteil der möglichen Flugbewegungen während der Nachtstunden effektiv DHL vorbehalten sein. Daher hat es den Anschein — unter Vorbehalt weiterer Untersuchungen, dass die südliche Start- und Landebahn praktisch DHL gewidmet wird.

112. Darüber hinaus ist die Nutzung des neu errichteten Vorfelds durch einen diesbezüglichen Mietvertrag DHL vorbehalten. Wie in Ziffer 19 der Rahmenvereinbarung vorgesehen, darf der Flughafen Leipzig näher bezeichnete Flächen nicht direkten Wettbewerbern von DHL überlassen. Dabei werden einige dieser Wettbewerber wie [...] namentlich genannt.
113. Eine ähnliche Bestimmung ist in Kapitel VII Ziffer 3 des Erbbaurechtsvertrags enthalten.
114. Daher kann die Kommission nicht ausschließen, dass es sich bei der fraglichen Infrastruktur um ‚gewidmete‘ Infrastruktur handelt, die für einen bestimmten Nutzer, in diesem Fall DHL, geplant und gebaut wurde. Deshalb bezweifelt die Kommission, dass alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten.
- v) *Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft*
115. Der Lufttransportmarkt ist naturgemäß ein internationaler Markt und seit den 90er Jahren auf europäischer Ebene liberalisiert. Flughäfen konkurrieren untereinander und europäische Luftfahrtgesellschaften genießen die gleichen Zugangsrechte und stehen auf allen innergemeinschaftlichen Strecken miteinander im Wettbewerb. Seit Inkrafttreten der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft<sup>(24)</sup> sind Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen, die mindestens 2 Millionen Fluggäste pro Jahr oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet.
116. Wie bereits in der Notifikation erläutert, führte DHL während der Planung des künftigen Standortes seines europäischen Drehkreuzes intensive Verhandlungen mit drei Flughäfen, nämlich Leipzig, Vatry und Brüssel. Dies zeigt, dass sich die Verlagerung der Betriebstätigkeit nach Leipzig auf den Handel auswirken wird.
117. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen aus Sicht der Kommission noch Zweifel, ob der Handel in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

### 5.3. Schlussfolgerungen

118. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen geht die Kommission davon aus, dass die gewürdigten Maßnahmen eine Beihilfe an DHL und den Flughafen Leipzig enthalten und nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu sein scheinen.

## 6. ENTSCHEIDUNG

119. Im Lichte der vorstehenden Überlegungen fordert die Kommission die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens eine Stellungnahme abzugeben und alle für die Würdigung der Beihilfe sachdienlichen Informationen zu übermitteln.
120. Die Kommission erinnert Deutschland an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999, wonach im Falle von Negativentscheidungen der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger, auch indirekten Empfängern, zurückzufordern, sofern dies nicht gegen einen allgemeinen Grundsatz des Gemeinschaftsrechts verstoßen würde. Weiter heißt es, dass die aufgrund einer Rückforderungsentscheidung zurückzufordernde Beihilfe Zinsen umfasst, die ab dem Zeitpunkt, ab dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung stand, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung zahlbar sind. Die Zinsen werden gemäß den Bestimmungen des Kapitels V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags berechnet.

<sup>(24)</sup> ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36 ff.

121. Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie den Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften informieren wird. Außerdem wird sie die Beteiligten 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 Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu äußern.
122. Falls dieses Schreiben vertrauliche Angaben enthält, die nicht für die Veröffentlichung bestimmt sind, können Sie dies der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen nach dessen Eingang mitteilen. Erhält die Kommission keinen mit Gründen versehenen Antrag auf Nichtveröffentlichung dieser Angaben innerhalb der vorerwähnten Frist, so geht sie davon aus, dass Sie mit der Veröffentlichung des vollständigen Wortlauts des Schreibens einverstanden sind. Ihr Antrag und die vorerwähnten von der Kommission verlangten Auskünfte sind per Einschreiben oder Telekopiergerät an folgende Anschrift zu schicken:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Kanzlei Staatliche Beihilfen  
SPA 3 6/5  
B-1049 Brüssel  
Fax (32-2) 296 12 42

## Anlage 1

## Flughafen Leipzig/Halle, Geschäftszahlen in Tsd. EUR

	Jahr t	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Status-quo-Szenario													
(1)	Ertrag	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(2)	EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(3)	EBITDA Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(4)	Anlagevermögen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(5)	Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(6)	Investitionen <sup>(a)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(7)	Investition Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Erweiterungsszenario scenario													
(1)	Ertrag	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(2)	EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(3)	EBITDA Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(4)	Anlagevermögen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(5)	Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(6)	Investitionen <sup>(a)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(7)	Investition Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(a)</sup> Die Investition im Jahr t wird berechnet als Differenz (Zunahme oder Abnahme) des gesamten Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr, zuzüglich der Abschreibung im Jahr t:  $(6(t)) = (4(t)) - (4(t-1)) + (5(t))$ , wobei t das Investitionsjahr und t-1 das Vorjahr ist.

<sup>(b)</sup> Barwert 2006 zum Abzinsungssatz von [...] %.

(\*) Ursprünglicher Wert des Anlagevermögens von [...] EUR aus der Bilanz 2005.

## Anlage 2

## Flughafen Leipzig/Halle, Geschäftszahlen in Tsd. EUR

	Jahr t	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Status-quo-Szenario scenario													
(1)	Ertrag	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(2)	EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(3)	EBITDA Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(4)	Anlagevermögen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(5)	Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(6)	Investitionen <sup>(a)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(7)	Investition Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Erweiterungsszenario scenario													
(1)	Ertrag	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(2)	EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(3)	EBITDA Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(4)	Anlagevermögen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(5)	Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(6)	Investitionen <sup>(a)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(7)	Investition Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(a)</sup> Die Investition für Jahr t wird berechnet als Differenz (Zunahme oder Abnahme) des gesamten Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr, zuzüglich der Abschreibung im Jahr t:  $(6(t)) = (4(t)) - (4(t-1)) + (5(t))$ , wobei t das Investitionsjahr und t-1 das Vorjahr ist.

<sup>(b)</sup> Barwert 2006 zum Abzinsungssatz von [...] %.

## Anlage 3

## Flughafen Leipzig/Halle, Geschäftszahlen in Tsd. EUR

	Jahr t	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
Status-quo-Szenario scenario														
(1)	Ertrag	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(2)	EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(3)	EBITDA Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(4)	Anlagevermögen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(5)	Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(6)	Investitionen <sup>(a)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(7)	Investition Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Erweiterungsszenario scenario														
(1)	Ertrag	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(2)	EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(3)	EBITDA Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(4)	Anlagevermögen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(5)	Abschreibung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(6)	Investitionen <sup>(a)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
(7)	Investition Barwert <sup>(b)</sup>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(a)</sup> Die Investition für Jahr t wird berechnet als Differenz (Zunahme oder Abnahme) des gesamten Anlagevermögens gegenüber dem Vorjahr, zuzüglich der Abschreibung im Jahr t:  $(6(t)) = (4(t)) - (4(t-1)) + (5(t))$ , wobei t das Investitionsjahr und t-1 das Vorjahr ist.

<sup>(b)</sup> Barwert 2006 zum Abzinsungssatz von [...] %.\*