

Amtsblatt der Europäischen Union

L 134



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

24. Mai 2016

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2016/788 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die staatliche Beihilfe SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) Deutschlands betreffend die Finanzierung des Flughafens Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2009-2011** (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 6850)⁽¹⁾ 1
- ★ **Beschluss (EU) 2016/789 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die staatliche Beihilfe SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) Deutschlands über die Finanzierung des Flughafens Frankfurt-Hahn und die finanziellen Beziehungen zwischen dem Flughafen und Ryanair** (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 6853)⁽¹⁾ 46
- ★ **Delegierter Beschluss (EU) 2016/790 der Kommission vom 13. Januar 2016 zur Änderung des Anhangs V der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich von Ausbildungsnachweisen und den Titeln von Ausbildungsgängen** (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2016) 1)⁽¹⁾ 135

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2016/788 DER KOMMISSION**vom 1. Oktober 2014****über die staatliche Beihilfe SA.32833 (11/C) (ex 11/NN) Deutschlands betreffend die Finanzierung des Flughafens Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2009-2011**

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 6850)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 ⁽¹⁾,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ⁽²⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 17. Juni 2008 unterrichtete die Kommission Deutschland über ihre Entscheidung, in Bezug auf die Finanzierung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („FFHG“), Betreiberin des Flughafens Frankfurt-Hahn, und deren finanzielle Beziehungen zu Ryanair das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags zu eröffnen. Das förmliche Prüfverfahren wurde als Beihilfesache SA.21121 (C 29/08) registriert.
- (2) Mit Schreiben vom 4. März 2011 übermittelte die Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“) weitere Informationen im Zusammenhang mit dem laufenden förmlichen Prüfverfahren in der Sache SA.21121 (C 29/08) zu mutmaßlichen neuen Beihilfemaßnahmen zugunsten der FFHG.
- (3) Mit Schreiben vom 18. März 2011 leitete die Kommission dieses Vorbringen der Lufthansa an Deutschland weiter und forderte weitere Auskünfte zu den mutmaßlichen neuen Beihilfemaßnahmen an. Mit Schreiben vom 5. April 2011 beantragte Deutschland eine Verlängerung der Antwortfrist bis zum 15. Juli 2011. Mit Schreiben vom

⁽¹⁾ Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („Vertrag“) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 des Vertrags sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 des Vertrags als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der Vertrag hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“ und von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ mit sich gebracht. In diesem Beschluss wird durchgängig die Terminologie des Vertrags verwendet.

⁽²⁾ ABl. C 216 vom 21.7.2012, S. 1.

11. April 2011 gewährte die Kommission für einige der Fragen eine Fristverlängerung bis zum 18. Mai 2011 und für die übrigen Fragen bis zum 31. Mai 2011. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 19. Mai 2011 und 23. Mai 2011.
- (4) Diese Antworten waren jedoch unvollständig. Daher sandte die Kommission am 6. Juni 2011 ein Erinnerungsschreiben nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ⁽³⁾. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 14. Juni 2011 und 16. Juni 2011.
- (5) Mit Schreiben vom 13. Juli 2011 unterrichtete die Kommission Deutschland über ihren Beschluss, in Bezug auf die vom „Liquiditätspool“ des Landes Rheinland-Pfalz für die FFHG gewährte Kreditlinie, das von der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz („ISB“) für die FFHG bereitgestellte Darlehen und die vom Land Rheinland-Pfalz für die FFHG gewährte Garantie für den ISB-Kredit das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags zu eröffnen („Eröffnungsbeschluss“). Das förmliche Prüfverfahren wurde als Beihilfesache SA.32833 (11/C) registriert.
- (6) Mit Schreiben vom 22. Juli 2011 beantragte Deutschland eine Verlängerung der Frist für seine Antwort auf den Eröffnungsbeschluss, die von der Kommission am 26. Juli 2011 gewährt wurde. Die Kommission erhielt am 31. August 2011 eine Stellungnahme Deutschlands zu ihrem Eröffnungsbeschluss.
- (7) Mit Schreiben vom 22. Dezember 2011 forderte die Kommission weitere Auskünfte Deutschlands an. Mit Schreiben vom 18. Januar 2012 beantragte Deutschland eine Verlängerung der Antwortfrist, die von der Kommission am selben Tag gewährt wurde. Deutschland antwortete auf das Ersuchen um weitere Auskünfte vom 22. Dezember 2011 mit Schreiben vom 22. Februar 2012.
- (8) Der Eröffnungsbeschluss wurde am 21. Juli 2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽⁴⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu den betreffenden Maßnahmen Stellung zu nehmen.
- (9) Mit Schreiben vom 4. September 2012 erhielt die Kommission eine Stellungnahme eines Dritten, des Landes Rheinland-Pfalz. Die Kommission leitete diese Stellungnahme mit Schreiben vom 7. September 2012 an Deutschland weiter. Deutschland wurde Gelegenheit gegeben, zu dem Vorbringen des Dritten innerhalb eines Monats Stellung zu nehmen. Deutschland übermittelte keine Stellungnahme.
- (10) Mit Schreiben vom 10. April 2013 forderte die Kommission weitere Auskünfte Deutschlands an. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 17. Juni 2013.
- (11) Mit Schreiben vom 25. Februar 2014 unterrichtete die Kommission Deutschland über die Annahme der Luftverkehrsleitlinien von 2014 ⁽⁵⁾ am 20. Februar 2014 und darüber, dass diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* auf die vorliegende Beihilfesache anzuwenden waren, und sie gab Deutschland Gelegenheit, zu den Leitlinien und ihrer Anwendung innerhalb von 20 Werktagen ab ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt* Stellung zu nehmen.
- (12) Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 wurden am 4. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Sie ersetzen die Luftverkehrsleitlinien von 1994 ⁽⁶⁾ sowie die Luftverkehrsleitlinien von 2005 ⁽⁷⁾.
- (13) Am 15. April 2014 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Mitteilung veröffentlicht, in der die Mitgliedstaaten und Beteiligten aufgefordert wurden, zur Anwendung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 im vorliegenden Fall innerhalb eines Monats nach ihrer Veröffentlichung Stellung zu nehmen ⁽⁸⁾. Lufthansa und Transport & Environment nahmen Stellung. Mit Schreiben vom 21. August 2014 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an Deutschland weiter. Mit Schreiben vom 29. August 2014 teilte Deutschland der Kommission mit, dass es keine Stellungnahme abgeben würde.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

⁽⁴⁾ Siehe Fußnote 2.

⁽⁵⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

⁽⁶⁾ Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommen auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

⁽⁷⁾ Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1).

⁽⁸⁾ ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

- (14) Mit Schreiben vom 23. März 2014 und 4. April 2014 forderte die Kommission weitere Auskünfte Deutschlands an. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 17. April 2014, 24. April 2014 und 9. Mai 2014.
- (15) Am 17. Juni 2014 teilte Deutschland der Kommission mit, dass es ausnahmsweise akzeptiert, dass dieser Beschluss nur in Englisch angenommen wird.

2. KONTEXT DER PRÜFUNG

2.1. Umwandlung des Flughafens und seine Eigentumsstruktur

- (16) Der Flughafen Frankfurt-Hahn liegt im Bundesland Rheinland-Pfalz ca. 120 km westlich von Frankfurt/Main. Bis 1992 war der Flughafen Frankfurt-Hahn ein US-Militärflughafen. Danach wurde er in einen Zivilflughafen umgewandelt. Er verfügt über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung.
- (17) Die Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG (Holding Hahn), eine öffentlich-private Partnerschaft zwischen Wayss & Freytag und dem Land Rheinland-Pfalz, erwarb am 1. April 1995 vom Bund das Eigentum an der Infrastruktur des Flughafens Frankfurt-Hahn. Von 1995 bis 1998 baute diese öffentlich-private Partnerschaft den Flughafen mit dem Ziel aus, ihn zu einem Industrie- und Gewerbegebiet zu machen. Als sich die Partnerschaft zwischen Wayss & Freytag und dem Land Rheinland-Pfalz als nicht erfolgreich erwies, stieg nach Auskunft Deutschlands am 1. Januar 1998 die Flughafen Frankfurt/Main GmbH (Fraport) (*) in das Projekt ein und übernahm letztendlich den Betrieb des Flughafens.
- (18) Fraport erwarb 64,90 % der Anteile am Betreiber Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen (FFHG) zum Preis von [...] (°). Ein Teil des Kaufpreises ([...] EUR), für den bestimmte Bedingungen galten⁽¹⁰⁾, war am 31. Dezember 2007 fällig. Im August 1999 übernahm Fraport 73,37 % der Anteile der Holding Hahn und 74,90 % der Anteile ihres aktiven Teilhabers Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH zum Preis von [...] EUR. Dadurch wurde Fraport praktisch zum neuen Partner des Landes Rheinland-Pfalz.
- (19) Fraport setzte auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn vorrangig auf eine systematische Entwicklung des Passagier- und Frachtgeschäfts. Diesbezüglich war Fraport eines der ersten Unternehmen, die ein Geschäftsmodell anwandten, das vor allem auf die Anwerbung von Billigfluggesellschaften abstellte. Ausgehend davon verpflichtete sich Fraport, mit der Holding Hahn nach deren Umwandlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) einen neuen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag abzuschließen. Die Umwandlung und der Abschluss des neuen Vertrags erfolgten am 24. November 2000.
- (20) Anschließend fusionierten die Holding Hahn und die FFHG zur Flughafen Hahn GmbH. Das Land Rheinland-Pfalz hielt 26,93 % und Fraport 73,07 % der Anteile an dem neuen Unternehmen. Im Jahr 2001 führten die beiden Anteilseigner, Fraport und das Rheinland-Pfalz, der FFHG frisches Kapital zu.
- (21) Bis zum 11. Juni 2001 wurden sämtliche Anteile an Fraport von öffentlichen Anteilseignern gehalten⁽¹¹⁾. Am 11. Juni ging Fraport an die Börse; 29,71 % ihrer Anteile wurden an private Eigner verkauft, die verbliebenen 70,29 % der Anteile verblieben bei den öffentlichen Gesellschaftern.
- (22) Im November 2002 schlossen das Land Rheinland-Pfalz, das Land Hessen, Fraport und die FFHG eine Vereinbarung über die künftige Nutzung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Diese Vereinbarung sah eine zweite Aufstockung des eingetragenen Kapitals vor. Bei dieser Gelegenheit trat das Land Hessen als dritter Gesellschafter in die FFHG ein. Daraufhin besaß Fraport 65 % der Anteile, während das Land Hessen und das Land Rheinland-Pfalz jeweils 17,5 % hielten. Diese Eigentumsstruktur blieb bis 2009 unverändert, als Fraport seine gesamten Anteile an das Land Rheinland-Pfalz verkaufte, das seither einen Mehrheitsanteil von 82,5 % hält. Die restlichen 17,5 % werden nach wie vor vom Land Hessen gehalten.

(*) Im Folgenden wird in diesem Beschluss der Begriff „Fraport“ sowohl für „FAG“ vor der Änderung des eingetragenen Firmennamens als auch für „Fraport AG“ danach verwendet.

(°) Vertrauliche Information

⁽¹⁰⁾ Gemäß Artikel 7 Absatz 3 des Kaufvertrags konnte dieser Betrag reduziert werden, beispielsweise dann, wenn die Kosten der FFHG für den Lärmschutz eine bestimmte Obergrenze überschritten.

⁽¹¹⁾ Das Land Hessen hielt 45,24 % der Fraport-Aktien, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (zu 100 % im Eigentum der Stadt Frankfurt/Main) hielten 28,89 % und die Bundesrepublik Deutschland hielt 25,87 %.

2.2. Entwicklung des Fluggast- und Frachtaufkommens sowie Flughäfen im Umkreis

- (23) Das Fluggastaufkommen am Flughafen Frankfurt-Hahn stieg von 29 289 im Jahr 1998 auf 4 Mio. im Jahr 2007 und ging dann auf 2,7 Mio. im Jahr 2013 zurück (siehe Tabelle 1). Aktuell wird der Flughafen von Ryanair ⁽¹²⁾, Wizz Air ⁽¹³⁾ und anderen Fluggesellschaften bedient. Der Anteil von Ryanair am Fluggastaufkommen beläuft sich auf ca. [80 % bis 100 %].

Tabelle 1

Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn von 1998 bis 2013

| Jahr | Anzahl Fluggäste | Anzahl Ryanair-Fluggäste |
|------|------------------|--------------------------|
| 1998 | 29 289 | 0 |
| 1999 | 140 706 | 89 129 |
| 2000 | 380 284 | 318 664 |
| 2001 | 447 142 | 397 593 |
| 2002 | 1 457 527 | 1 231 790 |
| 2003 | 2 431 783 | 2 341 784 |
| 2004 | 2 760 379 | 2 668 713 |
| 2005 | 3 079 528 | 2 856 109 |
| 2006 | 3 705 088 | 3 319 772 |
| 2007 | 4 015 155 | 3 808 062 |
| 2008 | 3 940 585 | 3 821 850 |
| 2009 | 3 793 958 | 3 682 050 |
| 2010 | 3 493 629 | [2 794 903-3 493 629] |
| 2011 | 2 894 363 | [2 315 490-2 894 363] |
| 2012 | 2 791 185 | [2 232 948-2 791 185] |
| 2013 | 2 667 529 | [2 134 023-2 667 529] |

⁽¹²⁾ Ryanair ist eine irische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billig-Fluggesellschaften (ELFAA). Die Fluggesellschaft übt ihre Geschäftstätigkeit über kleinere Regionalflughäfen aus. Ryanair verfügt über eine einheitliche Flotte von Maschinen des Typs Boeing 737-800 mit jeweils 189 Sitzplätzen.

⁽¹³⁾ Wizz Air ist eine ungarische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billig-Fluggesellschaften (ELFAA). Die Wizz-Air-Gruppe besteht aus den drei Betriebsgesellschaften Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria und Wizz Air Ukraine. Das Geschäftsmodell der Fluggesellschaft basiert auf der Nutzung kleinerer Regionalflughäfen. Die Fluggesellschaft bedient derzeit ca. 150 Flughäfen in Europa. Wizz Air verfügt über eine einheitliche Flotte von Maschinen des Typs Airbus A 320 mit je 180 Sitzplätzen.

- (24) Der Flughafen Frankfurt-Hahn konnte auch beim Frachtverkehr ein beträchtliches Wachstum verzeichnen. Das Frachtaufkommen am Flughafen stieg im Zeitraum 1998–2011 von 16 020 Tonnen auf 286 416 Tonnen und sank bis 2013 wieder auf 152 503 Tonnen (siehe Tabelle 2). Das Gesamtfrachtaufkommen einschließlich Spediteure, das 2013 am Flughafen abgewickelt wurde, belief sich auf 446 608 Tonnen.

Tabelle 2

Entwicklung des Frachtaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn von 1998 bis 2010

| Jahr | Gesamtluftfrachtaufkommen in t | Gesamtfrachtaufkommen einschl. Spediteuren in t |
|------|--------------------------------|---|
| 1998 | 16 020 | 134 920 |
| 1999 | 43 676 | 168 437 |
| 2000 | 75 547 | 191 001 |
| 2001 | 25 053 | 133 743 |
| 2002 | 23 736 | 138 131 |
| 2003 | 37 065 | 158 873 |
| 2004 | 66 097 | 191 117 |
| 2005 | 107 305 | 228 921 |
| 2006 | 123 165 | 266 174 |
| 2007 | 125 049 | 289 404 |
| 2008 | 179 375 | 338 490 |
| 2009 | 174 664 | 322 170 |
| 2010 | 228 547 | 466 429 |
| 2011 | 286 416 | 565 344 |
| 2012 | 207 520 | 503 995 |
| 2013 | 152 503 | 446 608 |

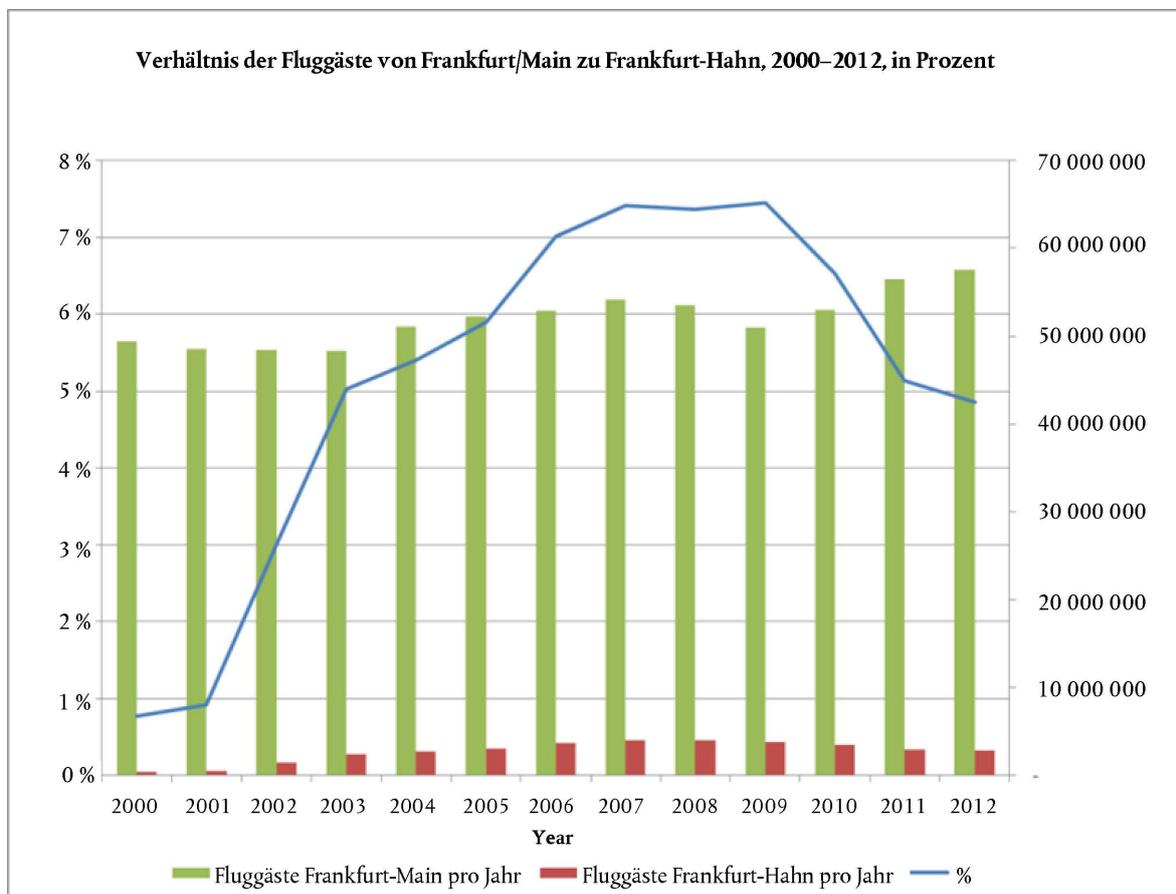
- (25) Die folgenden Flughäfen liegen in der Nähe des Flughafens Frankfurt-Hahn:

- i) Flughafen Frankfurt/Main (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 115 km, Fahrtzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 15 Minuten) ist ein internationaler Drehkreuz-Flughafen mit einer großen Vielfalt an Flugzielen im Kurz- bis Langstreckenverkehr. Er wird vorrangig von Netzwerk-Carriern bedient, die Anschlussflüge anbieten, verfügt aber auch über Punkt-zu-Punkt- sowie Charterverkehr. Neben dem Passagierverkehr (2013 ca. 58 Mio.) wickelt der Flughafen Frankfurt/Main auch Luftfracht ab (2013 ca. 2 Mio. Tonnen). Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Verkehrs an den Flughäfen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2000-2012.

- ii) Flughafen Luxemburg (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 111 km, Fahrtzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 30 Minuten) ist ein internationaler Flughafen mit Verbindungen zu vielen verschiedenen Zielflughäfen. Neben dem Fluggastaufkommen (ca. 2,2 Mio.) wickelte er 2013 auch 673 500 Tonnen Luftfracht ab.
- iii) Flughafen Zweibrücken (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 128 km, Fahrtzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 35 Minuten).
- iv) Flughafen Saarbrücken (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 128 km, Fahrtzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 35 Minuten).
- v) Flughafen Köln-Bonn (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 175 km, Fahrtzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 44 Minuten).

Abbildung 1

Entwicklung des Fluggastaufkommens an den Flughäfen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn von 2000 bis 2012



2.3. Finanzielle Ergebnisse der Flughäfen und Überblick über die Investitionen

(26) Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Investitionen der FFHG von 2001 bis 2012, die sich insgesamt auf ca. 216 Mio. EUR belaufen.

Tabelle 3

Überblick über Investitionen von 2001 bis 2012

| In 1 000 EUR | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Gesamt 2001-2012 |
|---|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|--------------|------------------|
| Investitionen in Infrastruktur und Ausrüstung | | | | | | | | | | | | | |
| Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen | | | | | | | | | | | | | |
| Land | 3 174,00 | 6 488 | | 2 994 | 4 284 | 3 086 | 8 613 | 593 | | [...] | | | |
| Terminal | | 2 519 | 3 310 | | | | | 251 | | | | | |
| Frachthangar | | | 3 850 | | 3 222 | | | | | | | | |
| Bürogebäude | | | | | | | | 2 428 | | [...] | | | |
| Sonstige Infrastrukturinvestitionen | | | 10 194 | 1 152 | | | 13 275 | | | [...] | [...] | [...] | |
| Vorfeld | 1 008,30 | 5 684 | | | 3 394 | | 10 224 | 2 848 | | [...] | [...] | | |
| Sonstige Infrastruktur | 1 502,20 | 3 848 | 2 071 | 2 692 | 3 911 | 1 761 | 1 558 | 2 608 | 384 | [...] | [...] | [...] | |
| Immaterielle Anlagewerte (z. B. IT) | 6,1 | 14,50 | 28 | 219 | 487 | 45 | 170 | 121 | 20 | [...] | [...] | [...] | 7 108 |
| Ausrüstungen | 8 208,89 | 1 097,09 | 12 308,42 | 1 814,00 | 2 294,54 | 20 232 | 7 550 | 3 823 | 359 | [...] | [...] | [...] | 75 550 |
| Gesamt | 13 899 | 19 650 | 31 761 | 8 871 | 17 592 | 25 123 | 41 390 | 12 673 | 763 | 17 289 | 19 346 | 7 930 | 216 287 |

(27) Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Jahresergebnisse der FFHG von 2001 bis 2012.

Tabelle 4

Jahresergebnisse der FFHG von 2001 bis 2012

| In 1 000 EUR | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | | | | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 10 077,61 | 14 908,11 | 22 574,22 | 29 564,18 | 36 859,08 | 43 479,85 | 41 296,34 | 45 383,60 | 42 036,70 | 43 281,58 | 43 658,38 | 40 983,45 |
| Sonstige betriebliche Erträge (inkl. Ausgleich für Gemeinwohlaufgaben und Grundstücksveräußerung) | 7 771,31 | 5 514,63 | 3 686,87 | 3 039,35 | 3 618,93 | 6 097,29 | 5 436,58 | 4 858,16 | 11 540,36 | 14 554,55 | 9 313,99 | 21 390,92 |
| Gesamtertrag | 17 848,92 | 20 422,75 | 26 261,09 | 32 603,53 | 40 478,01 | 49 577,14 | 46 732,92 | 50 241,76 | 53 577,06 | 57 836,14 | 52 972,37 | 62 374,37 |
| Materialaufwand | - 7 092,39 | - 10 211,13 | - 12 560,46 | - 14 601,17 | - 17 895,97 | - 24 062,81 | - 22 491,85 | - 25 133,61 | - 24 979,59 | - 27 650,17 | - 20 017,99 | - 21 871,65 |
| Personalaufwand | - 9 185,12 | - 9 672,37 | - 10 734,62 | - 11 217,21 | - 12 101,84 | - 13 337,28 | - 14 433,17 | - 15 758,34 | - 15 883,08 | - 17 893,60 | - 18 228,23 | - 18 349,10 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen (inkl. Marketing) | - 5 692,81 | - 11 434,31 | - 10 521,27 | - 11 454,36 | - 14 058,15 | - 12 885,28 | - 9 897,46 | - 9 630,21 | - 7 796,81 | - 8 029,40 | - 6 760,92 | - 6 643,00 |
| EBITDA | - 4 121,41 | - 10 895,06 | - 7 555,27 | - 4 669,21 | - 3 577,94 | - 708,22 | - 89,56 | - 280,39 | - 4 917,58 | - 4 262,96 | - 7 965,23 | - 15 510,62 |
| EBITDA (ohne sonstige betriebliche Erträge) | - 11 892,72 | - 16 409,69 | - 11 242,13 | - 7 708,56 | - 7 196,87 | - 6 805,51 | - 5 526,13 | - 5 138,56 | - 6 622,78 | - 10 291,59 | - 1 348,76 | - 5 880,30 |
| Abschreibungen | - 5 325,63 | - 5 674,68 | - 6 045,39 | - 7 699,33 | - 7 973,46 | - 10 527,90 | - 10 191,89 | - 11 855,19 | - 12 482,28 | - 11 827,19 | - 13 297,31 | - 12 733,48 |
| Finanzergebnis (Zinserträge - Zinsaufwendungen) | - 2 896,64 | - 3 013,42 | - 4 006,57 | - 4 105,53 | - 4 548,42 | - 4 588,16 | - 5 235,30 | - 5 693,02 | - 4 915,39 | - 2 778,06 | - 5 063,04 | - 8 177,54 |
| Außerordentliche Erträge und Aufwendungen | - 431,54 | - 206,00 | - 10,46 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | - 272,55 | 0,00 | 0,00 |
| Steuern | - 580,13 | - 204,74 | - 215,18 | - 323,82 | - 228,44 | - 242,33 | - 245,00 | - 238,66 | - 257,45 | - 240,85 | - 231,03 | - 277,52 |
| Verlustübernahme durch Fraport über Ergebnisabführung | 13 355,35 | 19 993,90 | 17 832,87 | 16 797,89 | 16 328,26 | 16 066,61 | 15 761,75 | 18 067,26 | 5 621,37 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Jahresergebnis (Gewinn/Verlust) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | - 7 114,17 | - 10 855,69 | - 10 626,14 | - 5 677,92 |

3. BESCHREIBUNG DES SACHVERHALTS UND GRÜNDE FÜR DIE ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS

- (28) Der Eröffnungsbeschluss betrifft Finanzierungen im Zeitraum 2009–2011 und hat folgende Fragen aufgeworfen:
- i) Erstens: Wurde die im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz bereitgestellte Kreditlinie zu Marktbedingungen gewährt und stellte somit keine staatliche Beihilfe dar, oder könnte sie, wenn sie eine staatliche Beihilfe darstellte, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden?
 - ii) Zweitens: Wurden die Darlehen der ISB für die FFHG und die dafür vom Land Rheinland-Pfalz für die FFHG übernommene Garantie zu Marktbedingungen gewährt und stellten somit keine staatlichen Beihilfen dar, oder könnten sie, wenn sie staatliche Beihilfen darstellten, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden?

3.1. Im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz gewährte Kreditlinie

- (29) Seit dem 19. Februar 2009 ist die FFHG an den Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz angebunden. Ziel des Liquiditätspools ist es, freie Liquiditäten der einzelnen Beteiligungen an Unternehmen, Stiftungen und Anstalten des Landes optimal zu nutzen.
- (30) Die Beteiligung der unterschiedlichen Unternehmen und Stiftungen am Liquiditätspool erfolgt auf der Basis einer Grundsatzvereinbarung zwischen dem jeweiligen Unternehmen bzw. der jeweiligen Stiftung und dem Finanzministerium des Landes Rheinland-Pfalz. Überschreitet die Liquiditätsnachfrage innerhalb des Liquiditätspools die verfügbaren Mittel, werden diese Liquiditätslücken kurzfristig am freien Kapitalmarkt gedeckt.
- (31) Die derzeitige Kreditlinie der FFHG im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz beläuft sich auf 45 Mio. EUR. Bis zum 25. März 2013 nahm die FFHG davon 100 % (45 Mio. EUR) in Anspruch.

3.2. Umschuldung der FFHG-Darlehen durch die Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz

- (32) Nachdem das Land Rheinland-Pfalz Mehrheitseigner der FFHG geworden war, wurden deren langfristige Darlehen im Laufe des Jahres 2009 durch die ISB umgeschuldet. Drei der Darlehen, nämlich die Darlehen Nr. 1, 3 und 4 (siehe Tabelle 5) wurden zu einem festen Zinssatz für ihre gesamte jeweilige Laufzeit gewährt, während die Darlehen Nr. 2 und 5 variable Zinssätze hatten. Die Konditionen der von der ISB gewährten Darlehen sind in Tabelle 5 zusammengefasst.

Tabelle 5

Der FFHG von der ISB gewährte Darlehen

| Nr. | Bank | Darlehensvolumen in Mio EUR | Laufzeit | Zinssatz | Zinsswap- Satz |
|-----|------|--------------------------------|----------------|---------------------------------------|-------------------|
| 1 | ISB | 18,4 | [rund 8 Jahre] | [> 3 %; < 4,5 %] | |
| 2 | ISB | 20,0 | [rund 5 Jahre] | [< 12]-Monats-Euribor plus [< 1 %] | (...) |
| 3 | ISB | 2,5 | [rund 2 Jahre] | [> 3 %; < 4,5 %] | |

| Nr. | Bank | Darlehensvolumen in Mio EUR | Laufzeit | Zinssatz | Zinsswap- Satz |
|-----|------|--------------------------------|----------------|---------------------------------------|-------------------|
| 4 | ISB | 25,9 | [rund 7 Jahre] | [> 3 %; < 4,5 %] | |
| 5 | ISB | 6,8 | [rund 3 Jahre] | [< 12]-Monats-Euribor plus [< 1 %] | (...) |

- (33) Die FFHG schloss außerdem zwei Zinsswapvereinbarungen mit der IKB CorporateLab. Die Vereinbarungen dienen der Absicherung gegen Schwankungen des variablen Teils des Zinses der Darlehen Nr. 2 und 5 (siehe Tabelle 5), nämlich dem 6-Monats- bzw. 3-Monats-Euribor. Die Swapvereinbarungen wurden 2004 und 2005 (im Zusammenhang mit den zu diesen Zeitpunkten gewährten Darlehen, die die aktuelle Finanzierung ersetzen) geschlossen.
- (34) Die Rückzahlungsbedingungen der verschiedenen von der ISB gewährten Darlehen sind unterschiedlich. Bei den Darlehen Nr. 1, 3, 4 und 5 handelt es sich um Tilgungsdarlehen, beim Darlehen Nr. 2 hingegen um ein Darlehen mit Tilgungsaufschub, das bei Fälligkeit zurückgezahlt wird. Die Konditionen der von der ISB gewährten Darlehen sind in Tabelle 6 zusammengefasst.

Tabelle 6

Rückzahlungsbedingungen der ISB-Darlehen

| Nr. | Bank | Darlehensvolumen in Mio. EUR | Rückzahlungsbedingungen/Fälligkeitstermin |
|-----|------|---------------------------------|--|
| 1 | ISB | 18,4 | Halbjährliche Rückzahlung am 30. Juni und 30. Dezember jedes Jahres, letzte Rückzahlungsrate fällig am [...] |
| 2 | ISB | 20,0 | Darlehen mit Tilgungsaufschub bis zum [...] |
| 3 | ISB | 2,5 | Halbjährliche Rückzahlung am 30. April und 30. Oktober jedes Jahres, letzte Rückzahlungsrate fällig am [...] |
| 4 | ISB | 25,9 | Halbjährliche Rückzahlung am 30. Juni und 30. Dezember jedes Jahres, letzte Rückzahlungsrate fällig am [...] |
| 5 | ISB | 6,8 | Vierteljährliche Rückzahlung von [...], letzte Rückzahlungsrate fällig am [...] |

- (35) Alle Darlehen werden zu 100 % vom Land Rheinland-Pfalz besichert. Die FFHG entrichtet hierfür eine Bürgschaftsgebühr von [0,5 % bis 1,5 %] per annum („p. a.“) an die Bürgin.

3.3. Vereinbarkeit der möglichen Beihilfen für die FFHG

- (36) Im Eröffnungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel daran, dass die in Abschnitt 3.1 erwähnte, vom Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz gewährte Kreditlinie und die in Abschnitt 3.2 erwähnten Darlehen und die Garantie mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, da die Bedingungen für die Vereinbarkeit für eine Betriebsbeihilfe gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2005 nicht gegeben waren, wenn sie staatliche Beihilfen darstellten.

4. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

- (37) Allgemein erklärte Deutschland, dass keine der beiden in diesem Verfahren untersuchten Maßnahmen staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellt, da der FFHG unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände kein wirtschaftlicher Vorteil erwuchs. Hilfsweise argumentierte Deutschland, dass die Maßnahmen, sollten sie von der Kommission als Beihilfen im Sinne des Vertrags angesehen werden, als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden sollten.

4.1. Die besondere Lage des Flughafens Frankfurt-Hahn Airport im Jahr 2009

- (38) Deutschland vertrat den Standpunkt, dass zur Würdigung der in Rede stehenden Finanzierungsmaßnahmen die besondere Lage des Flughafens und der Hintergrund der betreffenden Finanzierungsmaßnahmen berücksichtigt werden müssen. Diesbezüglich führte Deutschland die folgenden drei Sachverhalte an:
- (39) Erstens wies Deutschland zum Hintergrund der Maßnahmen darauf hin, dass die FFHG die meisten ihrer Investitionen während und nach der Umwandlung von einem Militärflughafen in einen Verkehrsflughafen mit Darlehen finanziert hat. Daher hätte die FFHG im Gegensatz zu anderen Flughäfen in großem Umfang langfristige finanzielle Verpflichtungen gehabt.
- (40) Zweitens machte Deutschland geltend, dass eine Umschuldung der FFHG-Darlehen unvermeidlich war, weil Fraport seine Anteile zum 1. Januar 2009 an das Land Rheinland-Pfalz veräußert hatte. Vor diesem Verkauf war Fraport durch den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag verpflichtet, die Finanzierung der langfristigen Verbindlichkeiten der FFHG zu sichern und deren mögliche Verluste zu tragen. Deutschland erklärte weiter, dass dieser Vertrag beendet wurde, nachdem das Land Rheinland-Pfalz die Anteile erworben hatte, so dass eine Umschuldung der Verpflichtungen der FFHG erforderlich war. Dem Land Rheinland-Pfalz sei es mit diesen Maßnahmen nur darum gegangen, die finanzielle Lage der FFHG zu bewahren.
- (41) Drittens hob Deutschland besonders hervor, dass ein privates Unternehmen die FFHG zu den gleichen Bedingungen wie das Land Rheinland-Pfalz finanziert hätte und dass diese Bedingungen in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stehen. Die Kommission müsste die kommerzielle Transaktion als Ganzes und sämtliche Umstände dieses speziellen Falles berücksichtigen, insbesondere die Tatsache, dass das Land den größten Teil der Anteile hält.

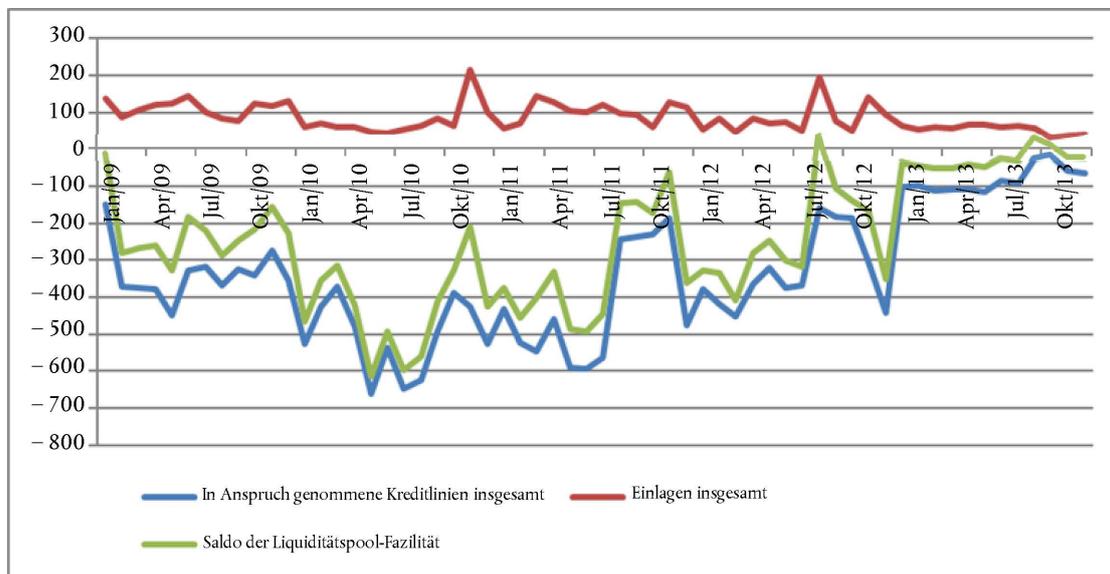
4.2. Beihilfecharakter der vom Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz gewährten Kreditlinie

4.2.1. Die Finanzierung des Liquiditätspools

- (42) Deutschland gab an, dass der Liquiditätspool 2002 vom Land als Finanzierungsinstrument eingerichtet wurde. Am Liquiditätspool beteiligen könnten sich die Anstalten und Stiftungen des Landes sowie alle dem Privatrecht unterliegenden Unternehmen, die sich zu mehr als 50 % im Eigentum des Landes befinden. Der Tagessaldo des Liquiditätspools werde von der Landeshauptkasse verwaltet.
- (43) Nach Auffassung Deutschlands wird der Liquiditätspool nicht direkt aus dem Landeshaushalt, sondern aus dem Liquiditätsüberschuss der Beteiligten finanziert. Es werde ein Liquiditätsüberschuss im Liquiditätspool auf den Kapitalmärkten angelegt; auf die gleiche Weise werde ein Defizit mit auf dem Kapitalmarkt erlangten Geldmitteln ausgeglichen. Damit werde jede finanzielle Unterstützung aus dem Liquiditätspool nicht durch staatliche Mittel gewährt und sei auch nicht dem Staat zuzuschreiben.
- (44) Deutschland legte außerdem Daten vor, die die Gesamtbilanz (Einlagen der beteiligten Unternehmen und in Anspruch genommene Kreditlinien) des Liquiditätspools darlegen, wie in Abbildung 2 zusammengefasst.

Abbildung 2

Allgemeine Entwicklung der Finanzierungen des Liquiditätspools des Landes im Zeitraum 2009–2013 (in Mio. EUR)

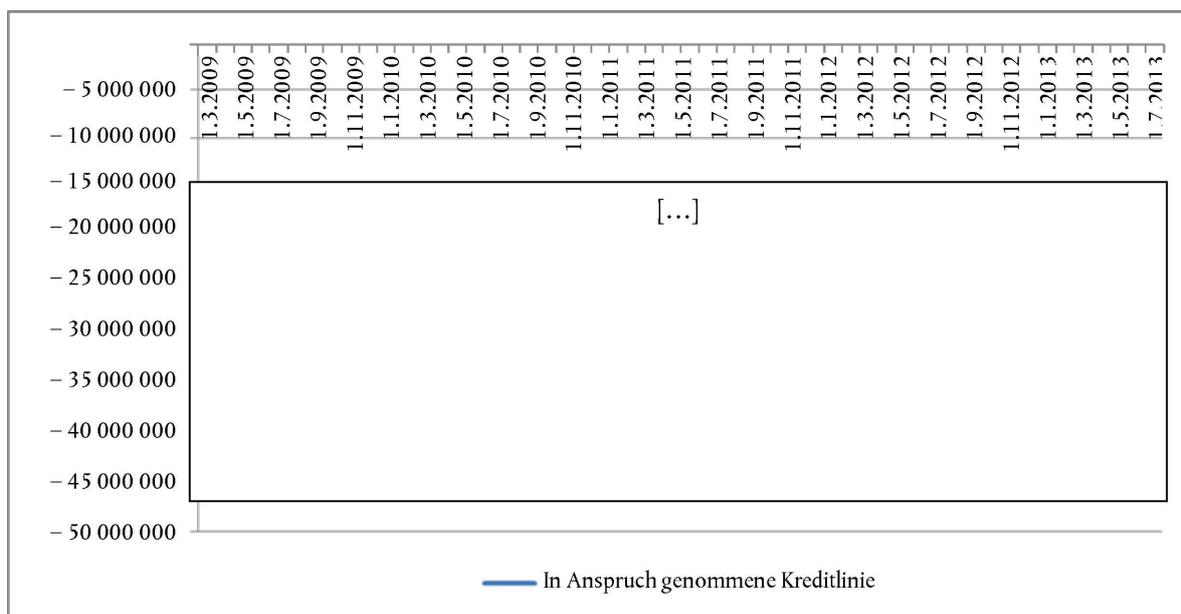


4.2.2. Wirtschaftlicher Vorteil

- (45) Deutschland machte geltend, dass die FFHG durch die Anbindung an den Liquiditätspool des Landes keinen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags erlangte. Die Mitteilung über die Referenzsätze⁽¹⁴⁾ sollte nicht streng angewendet werden, da sie nicht berücksichtige, dass das Land Rheinland-Pfalz den größten Teil der FFHG-Anteile hält.
- (46) Deutschland erläuterte, dass die Kreditlinie zwar für einen längeren Zeitraum gewährt wurde, die Darlehen im Prinzip aber täglich fällig sind. Daher entspreche die in Anspruch genommene Kreditlinie einem kurzfristigen Darlehen. Abbildung 3 zeigt die Nutzung der Kreditlinie durch die FFHG.

Abbildung 3

Übersicht über die Inanspruchnahme der Kreditlinie des Liquiditätspools durch die FFHG von 03/2009 bis 08/2013 (in Euro)

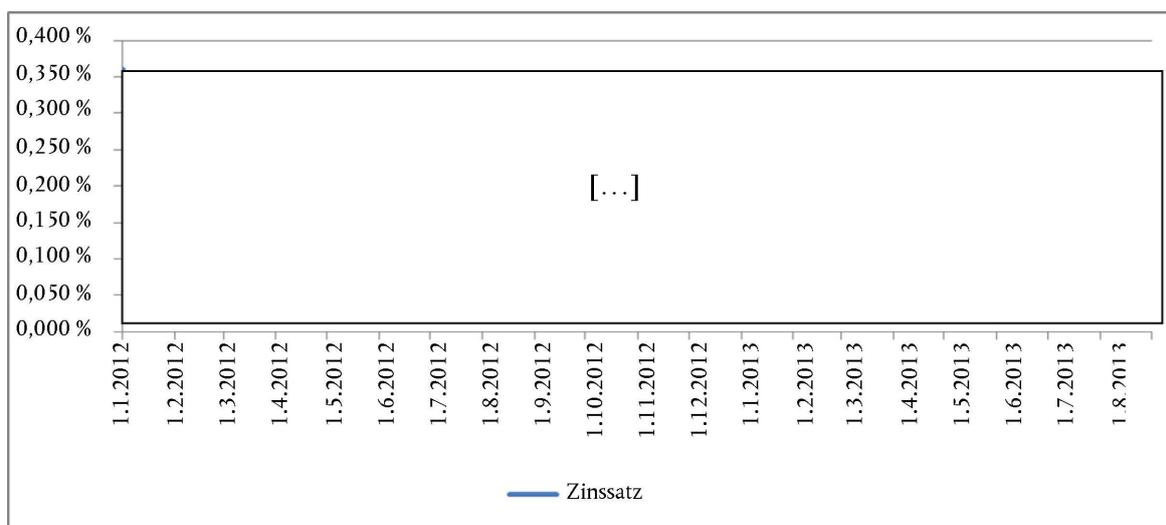


⁽¹⁴⁾ Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze vom 12. Dezember 2007 (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6).

- (47) Zur Bonitätseinstufung und Besicherung der Liquiditätspool-Verbindlichkeiten gab Deutschland an, dass die Liquiditätspool-Verbindlichkeiten der FFHG ebenso hoch eingestuft werden wie alle ihre anderen Verbindlichkeiten. Von den Unternehmen, die Mittel aus dem Liquiditätspool erhalten, würden zwar keine Sicherheiten verlangt, sie befänden sich aber unter Kontrolle des Landes, und das Land als Mehrheitseigner von FFHG könnte jederzeit die Besicherung der ausgereichten Darlehen verlangen. Darüber hinaus wies Deutschland darauf hin, dass die Liquiditätspool-Fazilitäten eine übliche und sehr gebräuchliche Marktpraxis seien. Der Liquiditätspool verfolge das Ziel, die Liquidität zwischen den Unternehmen, die dem Land gehören, auszugleichen.
- (48) Insbesondere in Bezug auf die Aussage im Eröffnungsbeschluss, dass wegen eines fehlenden Ratings die Risikomarge bei 1 000 Basispunkten hätte festgelegt werden müssen, machte Deutschland geltend, dass nach seiner Auffassung kein privates Unternehmen den Basiszinssatz für ein Gesellschafterdarlehen an eines seiner Tochterunternehmen um 1 000 Basispunkte erhöhen würde, wenn es die wirtschaftlichen und strukturellen Interessen einer Holding verfolgt. Der Zinssatz für die FFHG entspreche zudem in etwa dem Referenzzinssatz für Tagesgeld EONIA (European OverNight Index Average). Abbildung 4 zeigt den von der FFHG verlangten Zinssatz für die Nutzung der Kreditlinie in den Jahren 2012 und 2013.

Abbildung 4

Entwicklung des von der FFHG verlangten Zinssatzes für die Inanspruchnahme des Liquiditätspools im Zeitraum 01/2012–08/2013



- (49) Bezüglich der Feststellung im Eröffnungsbeschluss, dass die Risikomarge normalerweise auf der Grundlage einer Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit der FFHG festgelegt wird, wies Deutschland darauf hin, dass das Land Rheinland-Pfalz durch die Anbindung der FFHG an den Liquiditätspool kein Darlehen an einen Dritten, sondern seiner eigenen Tochtergesellschaft ein Gesellschafterdarlehen gewährt hat. Wie Deutschland weiter ausführte, kannte das Land als Anteilseigner die Ausfallwahrscheinlichkeit der FFHG sehr gut und benötigte keine externe Bewertung, da es über alle erforderlichen Informationen verfügte.
- (50) Deutschland legte ferner Ratings der FFHG vor, die für den Zeitraum 2009-2014 auf der Grundlage des Kredit-Scoring-Modells von Moody's⁽¹⁵⁾ ermittelt worden waren und in der Tabelle 7 zusammengefasst sind. Diese Ratings seien anhand der Abschlüsse der FFHG zum 31. Dezember des vorhergehenden Jahres und der verfügbaren Geschäftspläne ermittelt worden.

⁽¹⁵⁾ KMV RiskCalc Deutschland 3.1; dieses Modell wird verwendet, um die Kreditwürdigkeit von nicht börsengehandelten Unternehmen anhand ihrer Finanzdaten zu bewerten. Moody's KMV RiskCalc Deutschland 3.1 berechnet die Ausfallwahrscheinlichkeit von Unternehmen, die nicht an der Börse gehandelt werden, auf der Grundlage von Abschlussdaten.

Tabelle 7

Übersicht über die Ratings der FFHG von 2009 bis 2014

| Zeitraum | Angenommene Laufzeit ⁽¹⁾ | Stand-Alone-Rating der FFHG (Ratingskala von Moody's) | Bereinigtes Rating ⁽²⁾ (Ratingskala von Moody's) |
|----------------------------------|-------------------------------------|---|---|
| 1. Januar 2009-31. Dezember 2010 | 2 Jahre | [Ba1 bis B3] ⁽³⁾ | [Baa3 bis B2] ⁽⁴⁾ |
| 1. Januar 2011-31. Dezember 2011 | 1 Jahr | [Ba1 bis B3] ⁽³⁾ | [Baa3 bis B2] ⁽⁴⁾ |
| 1. Januar 2012-31. Dezember 2012 | 1 Jahr | [Ba1 bis B3] | [Baa3 bis B2] |
| 1. Januar 2013-31. Dezember 2014 | 2 Jahre | [Ba1 bis B3] | [Baa3 bis B2] |

⁽¹⁾ Vor dem Hintergrund der Erläuterungen in Erwägungsgrund 46 wurde für die Ratings eine kurze Laufzeit der im Rahmen des Liquiditätspools gewährten Darlehen angenommen.

⁽²⁾ Unter Berücksichtigung der Eigentumsstruktur.

⁽³⁾ Dies entspricht dem Rating [BB+ bis B-] auf der Ratingskala von Standard & Poor's. Diese Bonitätsklasse bedeutet, dass bei dem Darlehensnehmer [...].

⁽⁴⁾ Dies entspricht dem Rating [BBB- bis B] auf der Ratingskala von Standard & Poor's. Diese Bonitätsklasse bedeutet, dass bei dem Darlehensnehmer [...].

Quelle: KPMG-Memorandum vom 7. Juni 2013

- (51) Folglich habe die FFHG durch die Anbindung an den Liquiditätspool des Landes keinen wirtschaftlichen Vorteil erlangt, weshalb der Beitritt zum Liquiditätspool keine staatliche Beihilfe darstelle.

4.3. Beihilfecharakter der der FFHG gewährten Darlehen und Garantie

4.3.1. Marktconformität der ISB-Darlehen

- (52) Deutschland erklärte, dass die FFHG aus der Umschuldung der ISB-Darlehen keinen Vorteil erlangt hat. Die ISB-Darlehen seien den von der Nassauischen Sparkasse 2005 gewährten Darlehen vergleichbar gewesen. Auch die Besicherung der ISB-Darlehen sei den Darlehen der Nassauischen Sparkasse vergleichbar gewesen.
- (53) Wie Deutschland angab, werden in der Rechtsprechung des Gerichtshofs ⁽¹⁶⁾ Beihilfen als Maßnahmen definiert, die die Belastungen vermindern, welche ein Unternehmen normalerweise zu tragen hat. Es könne keine Beihilfe vorliegen, wenn diese Belastungen gleich bleiben. Für die von der ISB refinanzierten Darlehen seien insgesamt [80 000 bis 130 000 EUR] mehr an Zinsen als bei den vorherigen Finanzierungen gezahlt worden. Die FFHG habe zudem eine Prämie von [300 bis 340] und [340 bis 410] Basispunkten auf den Basissatz zahlen müssen. Diese Sätze würden gemäß der Mitteilung über die Referenzzinssätze einem Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating ([BB+ bis BB-] auf der Ratingskala von Standard & Poor's) und geringer Besicherung oder einem schwachen Rating ([B+ bis B-] auf der Ratingskala von Standard & Poor's) und normaler Besicherung entsprechen.

⁽¹⁶⁾ Diesbezüglich verwies Deutschland auf das Urteil des Gerichtshofs vom 23. Februar 1961, *De gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/Hohe Behörde*, C-30/59, Slg. 1961, 3, Randnr. 43.

- (54) Deutschland erklärte, dass die FFHG im Jahr 2009 in Vorbereitung der neuen Finanzierung die Deutsche Bank beauftragte, eine Indikation für eine Risikomarge für die Refinanzierung der bestehenden Darlehen abzugeben. Deutschland legte die entsprechende Bewertung der Deutschen Bank ⁽¹⁷⁾ vor, die auf der Grundlage der drei aktuellsten Jahresberichte (2006–2008) der FFHG erstellt worden war. Weiterhin erklärte Deutschland, dass in dieser Bewertung der Geschäftsplan der FFHG nicht berücksichtigt worden war, da dieser seinerzeit überprüft wurde. Zur Bewertung der Deutschen Bank gab Deutschland an, dass die Deutsche Bank ausgehend von ihrer Analyse die Bonität der FFHG in die Bonitätsklasse [<BBB+] ⁽¹⁸⁾ einstuft, aber kein konkretes Rating für das Unternehmen angibt.
- (55) Deutschland stellte klar, dass die speziellen Eigentumsverhältnisse der FFHG (z. B. dass sie der öffentlichen Hand gehört sowie ihre große Bedeutung für die lokale Wirtschaft) in der Analyse der Deutschen Bank berücksichtigt worden sind. Laut Deutsche Bank würde jeder Darlehensgeber diese Umstände berücksichtigen, wenn er der FFHG ein Darlehen gewährt. Dies bedeute, dass zwar das Stand-Alone-Rating der FFHG der Bonitätsklasse [<BBB+] entsprechen würde, ihr bereinigtes Rating (unter Berücksichtigung der speziellen Eigentumsverhältnisse) aber höher wäre ⁽¹⁹⁾.
- (56) Hierzu stellte Deutschland weiter klar, dass die Deutsche Bank eine Indikation für die anzuwendende Risikomarge für zwei alternative Finanzierungsstrukturen abgegeben hat: eine basierend auf dem bereinigten Rating der FFHG (ohne Besicherung, d. h. für eine Sachlage ohne ausdrückliche staatliche Garantie durch den Hauptanteilseigner der FFHG, das Land Rheinland-Pfalz) und eine mit einer 100 %igen Garantie durch das Land Rheinland-Pfalz. Deutschland wies darauf hin, dass die Analyse der Deutschen Bank ergab, dass im ersten Fall (ohne Besicherung, basierend auf dem bereinigten Rating) die anzuwendende Risikomarge für ein Darlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren im Bereich von [1,3 % bis 2,05 %] p. a. liegen würde. Im zweiten Fall (mit einer Garantie für alle Darlehen) läge die anzuwendende Risikomarge im Bereich von [0,25 bis 0,7 %] p. a. ⁽²⁰⁾.
- (57) Zur Untermauerung der von der Deutschen Bank durchgeführten Analysen legte Deutschland außerdem das 2010 von der Volksbank erstellte Rating vor, die die FFHG mit [...] auf ihrer internen Ratingskala einstuft ⁽²¹⁾. Weiterhin erklärte Deutschland, dass die Kreissparkasse Birkenfeld die FFHG im Jahr 2011 mit [...] auf ihrer Ratingskala einstuft ⁽²²⁾.
- (58) Deutschland übermittelte außerdem die Ratings der FFHG auf der Grundlage des Credit-Scoring-Modells von Moody's zum Zeitpunkt der Gewährung der ISB-Darlehen (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8

Überblick über die Einstufungen der FFHG zum Zeitpunkt der Gewährung der ISB-Darlehen

| Bank | Laufzeit | Laufzeit in Jahren | Stand-Alone-Rating der FFHG (Ratingskala von Moody's) | Bereinigtes Rating ⁽¹⁾ (Ratingskala von Moody's) |
|------|----------------|--------------------|---|---|
| ISB | [rund 8 Jahre] | [rund 8 Jahre] | [B2 — Baa3] | [B1-Baa2] |
| ISB | [rund 5 Jahre] | [rund 5 Jahre] | [B2 — Baa3] | [B1-Baa2] |
| ISB | [rund 2 Jahre] | [rund 2 Jahre] | [B2 — Baa3] | [B1-Baa2] |

⁽¹⁷⁾ Deutsche Bank, „Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung“, 3. September 2009.

⁽¹⁸⁾ Punkt 3.2.1 der Margen-Indikation für geplante Refinanzierung bestehender Verschuldung: „... gehen wir von einer Einstufung der Gesellschaft im [...] aus.“ Die [<BBB+]-Einstufung umfasst alle Ratings unterhalb von [BBB+] der Ratingskala von Standard & Poor's.

⁽¹⁹⁾ Allerdings gab die Deutsche Bank kein bereinigtes Rating für die FFHG an.

⁽²⁰⁾ Diese Einstufung wird wie folgt berechnet: [5 bis 25] Basispunkte — gezahlte Risikomarge für EUR-Anleihen der deutschen Bundesländer mit einer Laufzeit von fünf Jahren, [5 bis 25] Basispunkte — zusätzlich zu der vorstehend genannten Marge aufgrund des indirekten Risikos wegen des Staatseigentums, [5 bis 25] Basispunkte — für die eingeschränkte Handelbarkeit der Verbindlichkeiten.

⁽²¹⁾ Ratingergebnis FFHG der Volksbank Hunsrück-Nahe eG. Diese Einstufung entspricht einem Rating [B bis BB] auf der Skala von Standard & Poor's (siehe Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, S. 18).

⁽²²⁾ Ratingunterlagen Kreissparkasse Birkenfeld. Diese Einstufung entspricht einem Rating [B- bis BB-] auf der Skala von Standard & Poor's (siehe Rating-Broschüre Finanzstandort Deutschland, 2010, S. 18).

| Bank | Laufzeit | Laufzeit in Jahren | Stand-Alone-Rating der FFHG (Ratingskala von Moody's) | Bereinigtes Rating ⁽¹⁾ (Ratingskala von Moody's) |
|------|----------------|--------------------|---|---|
| ISB | [rund 7 Jahre] | [rund 7 Jahre] | [B2 — Baa3] | [B1-Baa2] |
| ISB | [rund 3 Jahre] | [rund 3 Jahre] | [B2 — Baa3] | [B1-Baa2] |

⁽¹⁾ Unter Berücksichtigung der Eigentumsstruktur.

Quelle: KPMG-Memorandum vom 7. Juni 2013

- (59) Deutschland machte geltend, dass die FFHG als Unternehmen mit einem guten Rating anzusehen ist, weil es über eine hohe Besicherung (alle Vermögenswerte der FFHG könnten als Sicherung genutzt werden) und eine gute Eigenkapitalquote von rund 30 % verfügt, obwohl die FFHG Verluste gemacht hat, und weil das Land Rheinland-Pfalz — als Anteilseigner der FFHG — eine Garantie für das Darlehen bereitgestellt hat.
- (60) Darüber hinaus betonte Deutschland, dass die FFHG und die ISB über die Bedingungen der Darlehen verhandelten und dass diese Verhandlungen nicht vom Land Rheinland-Pfalz beeinflusst wurden.
- (61) Deshalb vertrat Deutschland die Auffassung, dass die ISB-Darlehen für die FFHG zu Marktbedingungen gewährt wurden und dass diese Darlehen deshalb keine Beihilfen darstellen.

4.3.2. Marktkonformität der vom Land Rheinland-Pfalz gewährten Garantie

- (62) Deutschland gab an, dass es für Holding-Gesellschaften durchaus gebräuchlich ist, für finanzielle Verbindlichkeiten ihrer Tochtergesellschaft zu bürgen. Zudem erfülle die Garantie des Landes Rheinland-Pfalz die Anforderungen der Mitteilung über staatliche Beihilfen in Form von Garantien ⁽²³⁾. Deutschland räumte ein, dass die Garantie den gesamten Darlehensbetrag und nicht nur 80 % (wie in der Garantiemitteilung verlangt wird) absicherte, was aber darauf zurückzuführen sei, dass das Land Rheinland-Pfalz die Bürgschaften von Fraport übernommen habe, die sich ebenfalls auf 100 % beliefen. Hierzu führte Deutschland an, dass bereits vorher eine Besicherung von 100 % bestand und dass das Land Rheinland-Pfalz mit der Übernahme dieser Besicherung nur den Status quo aufrechterhalten hat. Somit entstand der FFHG kein wirtschaftlicher Vorteil.
- (63) Darüber hinaus trug Deutschland vor, dass die FFHG andere Sicherungen hätte anbieten können (z. B. Grundstücke, Gebäude und andere Sachanlagen), die nicht nötig waren, weil das Land den Großteil der FFHG-Anteile hielt. Deshalb hätten sich die Darlehensbedingungen nicht zwangsläufig geändert, wenn das Land keine Garantie gestellt hätte.
- (64) Außerdem wies Deutschland darauf hin, dass die FFHG ein marktübliches Entgelt für die Garantie zahlt. Zum Beleg verwies Deutschland auf die in Erwägungsgrund 56 angeführte Analyse der Deutschen Bank. So habe die Deutsche Bank ermittelt, dass die Bürgschaftsgebühr bei [0,5 % bis 1,5 %] liegen würde ⁽²⁴⁾. Da sich die FFHG gut entwickelte, als die Garantie gestellt wurde, sei die Gebühr bei [0,5 % bis 1,5 %] festgelegt worden. Vor diesem Hintergrund verwies Deutschland darauf, dass diese Bürgschaftsgebühr innerhalb der im Gutachten der Deutschen Bank genannten Spanne liegt und daher als marktkonform anzusehen ist.

⁽²³⁾ Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (Abl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10).

⁽²⁴⁾ Die Deutsche Bank bewertet zwei alternative Szenarien für die Finanzierung der FFHG: eines ohne Besicherung und eines mit einer 100 %igen staatlichen Garantie. Sie schätzt, dass im ersten Fall (ohne Besicherung) die anwendbare Risikomarge für ein Darlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren im Bereich von [1,30 % bis 2,05 %] p. a. liegen würde. Im zweiten Fall (mit einer Garantie für 100 % der Forderungen) würde die anwendbare Risikomarge im Bereich von [0,25 % bis 0,7 %] p. a. liegen. Die Differenz zwischen den Margen in den beiden Fällen würde einen Hinweis auf den Preis der Garantie liefern. Die Deutsche Bank schätzt, dass sich die Differenz im Bereich von [0,6 % bis 1,8 %] p. a. ([1,3 % – 0,7 % = 0,6 % und 2,05 % – 0,25 % = 1,8 %]) bewegt.

- (65) Abschließend betonte Deutschland, dass die FFHG weder durch den Liquiditätspool noch durch die ISB-Darlehen oder die zugrunde liegende Garantie einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags erhalten hat.

4.4. Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt

4.4.1. Bewertung der Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen

- (66) Deutschland gab an, dass auch dann, wenn die der FFHG gewährten Finanzierungen Beihilfen darstellen, diese Beihilfen mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags vereinbar seien.
- (67) Insbesondere bezüglich der ISB-Darlehen und der zugrunde liegenden Garantie versicherte Deutschland, dass mit den ISB-Darlehen bestehende Darlehensverträge refinanziert wurden, die zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Frankfurt-Hahn abgeschlossen worden waren. So habe das ISB-Darlehen Nr. 1 ein Darlehen refinanziert, das zur Finanzierung der Investitionen von 2007 und 2008 in Ausrüstungen des Flughafens Frankfurt-Hahn gedacht war, während mit dem ISB-Darlehen Nr. 2 ein Darlehen zur Finanzierung von Investitionen auf dem Flughafen im Jahr 2002 refinanziert werden sollte. Auch mit dem ISB-Darlehen Nr. 3 seien Investitionen in die Umwandlung eines Frachthangars in einen Fluggastterminal und andere Maßnahmen für den Ausbau der Infrastruktur refinanziert worden. Deutschland gab weiter an, dass mit den ISB-Darlehen Nr. 4 und 5 ebenfalls Darlehen zur Finanzierung von Investitionen in den Jahren 2004-2006 refinanziert wurden. Damit würden die Darlehen keine Betriebsbeihilfen, sondern Investitionsbeihilfen darstellen, die die in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllen. In den folgenden Erwägungsgründen wird die Einhaltung dieser Voraussetzungen im Einzelnen analysiert.
- a) Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse
- (68) Hinsichtlich der Voraussetzung, dass die Maßnahme zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse beitragen muss, gab Deutschland an, dass das Ziel der Finanzierung von Flughafeninfrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn immer darin bestand, die Wirtschaftsstruktur des wirtschaftlich unterentwickelten und dünn besiedelten Hunsrücks zu verbessern.
- (69) Hierzu teilte Deutschland mit, dass erstens das Ziel der Unterstützung für die FFHG darin bestand, zur Stärkung der strukturschwachen Wirtschaft im Hunsrück beizutragen. Deutschland machte geltend, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn von einigen Gebieten umgeben ist, die als förderungsbedürftige Regionen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“⁽²⁵⁾ gelten. So seien die vier Regionen rund um den Flughafen, nämlich die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell und Rhein-Hunsrück-Kreis, im Schnitt nur halb so dicht besiedelt wie der Rest des Landes Rheinland-Pfalz. Für diese Kreise, deren Wirtschaft durch kleine und mittlere Unternehmen geprägt ist, bilde Beschäftigung den wichtigsten Anker gegen einen weiteren Rückgang der regionalen Wirtschaft, und der Flughafen Frankfurt-Hahn spiele eine wichtige Rolle als Arbeitgeber und Kunde.
- (70) Zweitens machte Deutschland geltend, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn eine wichtige Rolle bei der strategischen Entwicklung des Incoming-Tourismus (rund 33 % der Fluggäste, also ca. 1 Mio. Fluggäste im Jahr 2005) und Outgoing-Tourismus (rund 67 % der Fluggäste) für das Land Rheinland-Pfalz spielt. So würden sich 88 % der ankommenden Fluggäste mehrere Tage in der Region aufhalten. Die am Flughafen Frankfurt-Hahn ankommenden Touristen hätten im Jahr 2005 ca. 5,7 Mio. Übernachtungen generiert⁽²⁶⁾. Die Zahl der

⁽²⁵⁾ Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Gesetz) vom 6. Oktober 1969 (BGBl. I S. 1861), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 7. September 2007 (BGBl. I S. 2246) geändert worden ist.

⁽²⁶⁾ Flughafen Frankfurt-Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZFL-Studie, 03/2007.

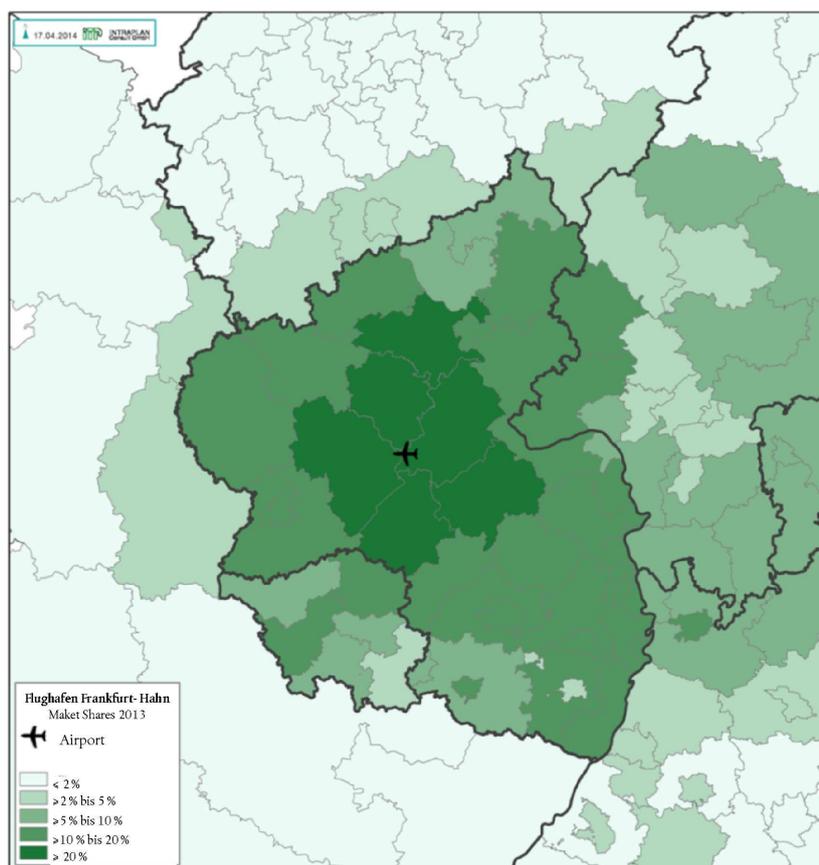
Übernachtungen sei weiter gestiegen: Im Jahr 2011 begrüßte das Land Rheinland-Pfalz 8,2 Mio. Gäste, die 21,5 Mio. Übernachtungen generierten. Vor allem die Anzahl der Gäste aus ost- und südeuropäischen Ländern habe zugenommen und eine große Zahl von Flügen aus diesen Ländern würde nach Frankfurt-Hahn gehen. Dies habe zur Entstehung von rund 198 000 Arbeitsplätzen im Zusammenhang mit dem Tourismus in Rheinland-Pfalz geführt. Die katalysierten Einkommens- und Beschäftigungseffekte würden vor allem aus dem Incoming-Tourismus stammen, bei dem der Flughafen Frankfurt-Hahn eine zentrale Rolle als Ausgangspunkt für Reisen in den Hunsrück, aber auch allgemein nach Rheinland-Pfalz spiele. Im Zeitraum 1990–2001 habe sich die Anzahl der Touristen in der Region Hunsrück um 70 % und in Rheinland-Pfalz um 35 % erhöht. Im selben Zeitraum sei die Anzahl der aus dem Ausland in den Hunsrück reisenden Touristen um 163 % gestiegen. Da 88 % der in Frankfurt-Hahn einreisenden Touristen mindestens einen Tag und mehr als 80 % von ihnen sogar zwei bis zehn Tage bleiben, generieren sie einen Gesamtgewinn von ca. 133,7 Mio. EUR pro Jahr. Des Weiteren machte Deutschland geltend, dass auch der Outgoing-Tourismus (67 %) Einkommen für den Flughafen Frankfurt-Hahn aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten generiert.

- (71) Drittens führte Deutschland an, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn bei Berücksichtigung aller Flughafentätigkeiten 2012 in der Region Hunsrück 3 063 Arbeitsplätze geschaffen hat, wovon 74 % Vollzeitstellen waren. Dabei lebten 90 % dieser Arbeitnehmer auch in der Region. Der Flughafen Frankfurt-Hahn trage dazu bei, die Abwanderung junger, qualifizierter Arbeitskräfte in andere Regionen sowie den wirtschaftlichen und sozialen Niedergang regionaler Gemeinschaften und deren Infrastruktur zu verhindern. Durch das Bestehen des Flughafens Frankfurt-Hahn würden sich nicht nur die bereits erwähnten direkten Effekte für den Arbeitsmarkt ergeben, sondern auch gewaltige indirekte, induzierte und katalysierte Effekte aufgrund der zunehmenden Anzahl wirtschaftlicher und touristischer Aktivitäten. Hierzu verwies Deutschland auf die positiven Sekundäreffekte für die Region, nämlich geringere Arbeitslosigkeit und mehr Steuerzahler, wodurch den Kommunen mehr Geld zur Verfügung steht, um die lokale Wirtschaft zu fördern. Alles in allem seien durch Incoming-Tourismus über den Flughafen rund 11 000 Arbeitsplätze für Rheinland-Pfalz insgesamt entstanden.
- (72) Deutschland machte geltend, dass die Finanzierung von Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn auch zur Verwirklichung des genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse beiträgt, der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in den Union entgegenzuwirken. So würden die Kapazitätsgrenzen des Flughafens Frankfurt/Main kontinuierlich überschritten. Der Flughafen Frankfurt-Hahn könne insbesondere in Anbetracht seiner 24-Stunden-Betriebsgenehmigung zusätzlich Kapazitäten bereitstellen, um den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten.
- (73) Des Weiteren trug Deutschland vor, dass die Förderung des Flughafens Frankfurt-Hahn auch dem Ziel von gemeinsamem Interesse, die Mobilität der Bürger der Union zu erhöhen, diene. So sei der Flughafen Frankfurt-Hahn der einzige deutsche Flughafen, der Direktflüge nach Kaunas (Lettland), Kerry (Irland), Kos (Griechenland), Montpellier (Frankreich), Nador (Marokko), Plowdiw (Bulgarien), Pula (Kroatien), Rhodos (Griechenland), Santiago de Compostela (Spanien) und Volos (Griechenland) anbietet. Außerdem trage der Flughafen Frankfurt-Hahn zur beruflichen Mobilität junger Menschen bei, die preisgünstig in den Hunsrück und nach Rheinland-Pfalz gelangen können. Überdies seien jetzt die hervorragenden Universitäten und Hochschuleinrichtungen in Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bonn usw., die überwiegend keine Studiengebühren verlangen, für Studierende aus der gesamten Union problemlos erreichbar.
- (74) Deutschland machte ferner geltend, dass es ebenfalls von gemeinsamem Interesse ist, wenn die Region Hunsrück und die umliegenden Regionen von Rheinland-Pfalz Verbindungen zu anderen Gebieten in Randlage haben, z. B. Limerick, was sich bereits in Städtepartnerschaften manifestiert. Als viertgrößte Volkswirtschaft der Welt konzentrierte sich Deutschland nicht nur darauf, Anbindungen an die größten Drehkreuz-Flughäfen einzurichten, sondern auch darauf, die Regionen untereinander zu verbinden. Es sei wichtig für die Union, von den großen Drehkreuzen wie Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol oder Frankfurt/Main unabhängiger zu werden, da es dann nicht nur mehr Direktverbindungen gäbe, sondern auch die Zuverlässigkeit insbesondere im Frachtgeschäft zunehmen würde, weil Regionalflughäfen weniger anfällig für Annullierungen aufgrund der Witterung, von Streiks, Terrorismus oder von Stornorisiken seien.
- (75) Abschließend hob Deutschland allgemein hervor, dass der nahe gelegene Flughafen Zweibrücken nicht bedeutet, dass mehrere Flughäfen in ein und demselben Einzugsgebiet betrieben werden, denn zwischen den Flughäfen Frankfurt-Hahn und Zweibrücken liegen 127 km. Diese Entfernung entspreche einer Fahrtzeit von 1 Stunde 27 Minuten mit dem Auto oder rund 4 Stunden mit dem Zug. Daher würde kein vernünftiger Arbeitnehmer,

Spediteur oder Tourist, dessen Abfahrtsort im Hunsrück liege, den Flughafen Zweibrücken anstelle des Flughafens Frankfurt-Hahn wählen, um an sein endgültiges Reiseziel zu gelangen. Des Weiteren lasse sich aus dem Fluggast- und Frachtaufkommen in der Zeit von 2005 bis 2012 kein Substitutionsverhältnis zwischen den Flughäfen herleiten. Die Hauptmarktanteile des Flughafens Frankfurt-Hahn kämen aus der Hunsrück-Mosel-Nahe-Region (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5

Marktanteile im Passagierluftverkehr des Flughafens Frankfurt-Hahn, 2013 (*)



b) Die Infrastruktur ist für das Ziel erforderlich und angemessen

- (76) Deutschland ist der Ansicht, dass die finanzierten Investitionen für das Ziel von gemeinsamem Interesse erforderlich und angemessen sind (siehe Erwägungsgrund 68 und folgende). Die Investitionen seien entsprechend dem Bedarf getätigt worden, und die errichtete Infrastruktur sei für den Flughafen erforderlich gewesen, um die Anbindung zu gewährleisten, die Entwicklung der Region zu fördern und den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten. Die Infrastruktur sei nicht unverhältnismäßig oder zu luxuriös für den Bedarf der Flughafenbenutzer. Deshalb sei diese Bedingung für die Vereinbarkeit erfüllt.

c) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend

- (77) Deutschland trug vor, Fraport habe, bevor die Entscheidung zum Ausbau der Flughafeninfrastruktur getroffen wurde, Untersuchungen zur Perspektive des Verkehrsaufkommens in Auftrag gegeben, um das Verkehrspotenzial des Flughafens Frankfurt-Hahn zu ermitteln. Deutschland übermittelte diese Untersuchungen, die von Luftfahrtexperten im Auftrag von Fraport erstellt wurden. In Abbildung 6 und Abbildung 8 sind die Ergebnisse von einer dieser Untersuchungen in Bezug auf die erwartete Entwicklung des Fluggast- und Frachtaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2000-2011 zusammengefasst.

(*) Vorlage Deutschlands, September 2014.

Abbildung 6

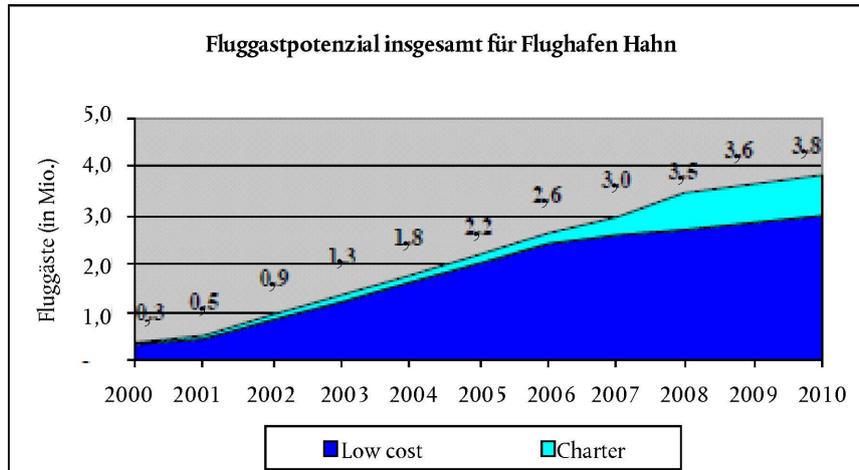
Fluggastpotenzial insgesamt für den Flughafen Frankfurt-Hahn, 2000–2010

Abbildung 7

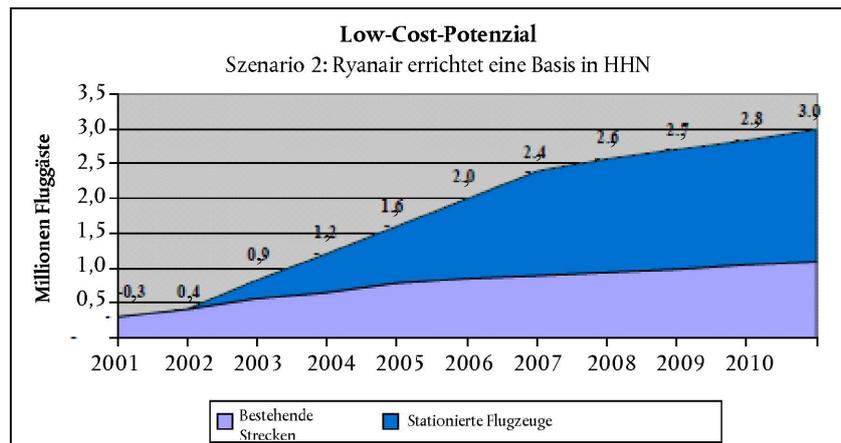
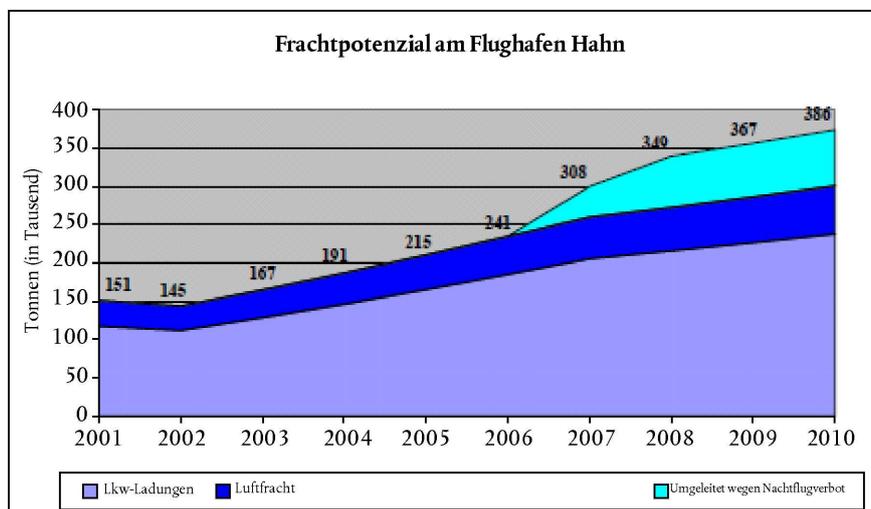
Fluggastpotenzial im Low-COST-Verkehr (ausgehend von der Annahme, dass Ryanair eine Basis einrichtet, also seine Flugzeuge über Nacht auf dem Flughafen abstellt/stationiert) am Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2001–2011

Abbildung 8

Gesamtfrachtpotenzial am Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2001-2010

d) Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur

- (78) Nach den von Deutschland übermittelten Angaben haben alle potenziellen Nutzer der Infrastruktur einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zum Flughafen. Deutschland trug vor, dass die für die Nutzung der Infrastruktur gezahlten Flughafenentgelte auf der Grundlage einer wirtschaftlich gerechtfertigten Differenzierung erhoben werden und dass die Flughafen-Entgeltordnung allen potenziellen Nutzern transparent und diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.

e) Keine Beeinträchtigung des Handels, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft

- (79) Erstens gab Deutschland an, dass keine Substitutionseffekte zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und anderen Flughäfen im Einzugsgebiet, z. B. dem Flughafen Zweibrücken und dem Flughafen Frankfurt/Main, vorliegen. Es komme weder beim Fluggast- noch beim Frachtverkehr zu übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit diesen Flughäfen infolge der der FFHG gewährten Beihilfen. Vielmehr würden Fluggäste, die mit Billigfluggesellschaften fliegen wollen, lieber Drehkreuz-Flughäfen (wie Köln/Bonn oder Frankfurt/Main) als Regionalflughäfen (wie Frankfurt-Hahn) nutzen. Billigfluggesellschaften müssten in den letzten Jahren zunehmend mehr Flüge zu den großen Drehkreuzen anbieten, da die traditionellen Fluggesellschaften ihre Preise gesenkt haben und beginnen, auf den Markt für Billigflüge vorzudringen. So stünden Regionalflughäfen wie Frankfurt-Hahn jetzt unter einem größeren Druck, um mit den Drehkreuz-Flughäfen um Urlaubsreisende zu konkurrieren. Deshalb habe die Finanzierung keine übermäßig negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb gehabt, sondern sich vielmehr als angemessen für die Überleitung des Flughafens zu einem stabilen Geschäftsmodell in der Zukunft erwiesen.
- (80) Zweitens machte Deutschland geltend, dass Fraport vor seinem Einstieg am Flughafen Frankfurt-Hahn bereits Betreiber des Flughafens Frankfurt/Main war und somit keine Substitutionsbewegungen von Frankfurt/Main nach Frankfurt-Hahn zu erwarten waren. Stattdessen investierte Fraport in die Möglichkeit, den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten und die zusätzliche, ergänzende Funktion des Flughafens Frankfurt-Hahn zu nutzen, da für das Drehkreuz Frankfurt/Main eine künftige Kapazitätsüberlastung vorauszusehen war. Einer der maßgeblichen Faktoren bei diesen Überlegungen sei das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main gewesen, da der Flughafen Frankfurt-Hahn eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung besitze.
- (81) Abschließend machte Deutschland geltend, dass sich die Auswirkungen der Finanzierungen zugunsten der FFHG auf positive regionale Effekte für den Hunsrück als Ganzes beschränkten, während in Bezug auf andere Flughäfen keine übermäßigen negativen Auswirkungen entstanden, da der Flughafen Frankfurt-Hahn zur Entlastung von Frankfurt/Main genutzt wird. Weiterhin stellte Deutschland fest, dass abgesehen vom Flughafen Luxemburg, der bereits 1 Stunde 30 Minuten Fahrtzeit (111 km) vom Flughafen Frankfurt-Hahn entfernt liegt, keine anderen ausländischen Flughäfen im selben Einzugsgebiet im Wettbewerb stehen. Auch in Bezug auf Luxemburg hätten die gewährten Beihilfen keine negativen wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen.

f) Anreizeffekt, Erforderlichkeit und Angemessenheit

- (82) Deutschland erklärte, dass der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens ohne Investitionsbeihilfe wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde. Die Beihilfen seien erforderlich gewesen, da sie nur die Finanzierungskosten ausgeglichen haben und ein geringerer Betrag geringere Investitionsumfänge zur Folge hätte.

4.4.2. Prüfung der Vereinbarkeit der Betriebsbeihilfen

- (83) Am 17. April 2014 übermittelte Deutschland seine Auffassung zur Vereinbarkeit der Maßnahmen gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2014. Deutschland machte geltend, dass auch wenn der Liquiditätspool, die Darlehen und die zugrunde liegenden Garantien Betriebsbeihilfen für die FFHG darstellten, die Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags und Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 mit dem Binnenmarkt vereinbar sind. Dabei legte Deutschland seine Argumente zu den jeweiligen Kompatibilitätsbedingungen im Einzelnen dar.

a) Beitrag zu einem genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse

- (84) Bezüglich der Voraussetzung, dass die Beihilfe zur Verwirklichung eines genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse beitragen muss, trug Deutschland vor, dass die Deckung der Betriebskosten der FFHG stets dem Ziel diene, die Wirtschaftsstruktur der wirtschaftlich unterentwickelten und dünn besiedelten Region Hunsrück zu verbessern. Dabei führte Deutschland die gleiche Begründung wie bei der Prüfung der Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen zur Finanzierung der Flughafeninfrastruktur an (siehe Abschnitt 4.4.1).

b) Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen

- (85) Deutschland erläuterte, warum Frankfurt-Hahn Betriebsverluste macht, die gedeckt werden müssen. Für einen Flughafen wie Frankfurt-Hahn mit 1-3 Mio. Fluggästen stelle es ein sehr ehrgeiziges Ziel dar, rentabel zu werden und seine Betriebskosten decken zu können. Dieses ehrgeizige Ziel konnte in den Anfangsjahren (also der Zeit zwischen der Aufnahme des kommerziellen Passagierverkehrs am Flughafen bis jetzt) des Flughafens Frankfurt-Hahn nicht verwirklicht werden, weil der Flughafen sehr hohe Infrastrukturinvestitionen zu tragen hatte, die er selbst auf dem Kapitalmarkt finanzierte und für die er sehr hohe Zinsen zahlen musste. Außerdem stagniere der Passagier- und insbesondere der Frachtverkehr seit der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise.
- (86) Deutschland führte an, dass angesichts dieser Gegebenheiten staatliche Maßnahmen erforderlich waren, um die Betriebsverluste zu decken, da die FFHG andernfalls in Insolvenz geraten wäre. Dies hätte den Entzug der 24-Stunden-Betriebsgenehmigung zur Folge gehabt, so dass die die FFHG den gesamten Flugbetrieb hätte einstellen müssen, wodurch sie Kunden, wie etwa Fluggesellschaften und Spediteure, verloren hätte. Dann wäre es auch sehr schwierig geworden, einen neuen Betreiber für den Flughafen zu finden.

c) Geeignetheit der Beihilfemaßnahmen als Politikinstrumente

- (87) Deutschland trug vor, dass die Deckung der Betriebskosten eine geeignete Maßnahme war, um das angestrebte Ziel zu verwirklichen. So wären die Ziele von gemeinsamem Interesse, nämlich die Entwicklung der Region Hunsrück und die Tötigung von Investitionen für die Umwandlung, nicht verwirklicht worden, wenn der Flughafen Frankfurt-Hahn seinen Betrieb hätte einstellen müssen und von den relevanten Märkten verschwunden wäre. Dazu betonte Deutschland, dass ein öffentlicher Investor — anders als ein privater Investor — diese Ziele berücksichtigen muss, wenn er die Alternative einer Schließung des Flughafens in Betracht zieht.

d) Vorliegen eines Anreizeffekts

- (88) Deutschland führte an, dass die Deckung der Betriebskosten erforderlich war, um den Betrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn aufrechtzuerhalten, da die FFHG andernfalls zahlungsunfähig geworden wäre. Die Deckung der Betriebskosten sei wiederum auch die Grundlage für die Verwirklichung der Ziele von gemeinsamem Interesse gewesen, wie in Erwägungsgrund 84 und folgende angegeben. Des Weiteren sei ohne diese Betriebsbeihilfen die vom Betreiber nun geplante finanzielle Konsolidierung des Flughafens undenkbar gewesen, da der Flughafen immer mehr Schulden angehäuft hätte, statt sich aus seiner Verschuldung zu befreien. Der Anreizeffekt der Maßnahmen werde bereits daran sichtbar, dass die FFHG kontinuierlich auf dem Weg zur Rentabilität vorankommt.

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

- (89) Deutschland argumentierte, dass jedes Beihilfeelement in den Darlehen auf die Betriebsverluste des Flughafens Frankfurt-Hahn beschränkt war und das absolute Minimum darstellte, das zur Aufrechterhaltung des Betriebs und zur Verhinderung der Insolvenz des Flughafens erforderlich war.

- f) Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten
- (90) Deutschland vertrat die Ansicht, dass keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten vorlagen. Dabei führte Deutschland die gleiche Begründung wie bei der Prüfung der Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen zur Finanzierung der Flughafeninfrastruktur an (siehe Abschnitt 4.4.1).

5. STELLUNGNAHMEN DRITTER

5.1. Das Land Rheinland-Pfalz

- (91) Die Kommission hat nur vom Land Rheinland-Pfalz eine Stellungnahme zum Eröffnungsbeschluss erhalten. Diese Stellungnahme entsprach der Stellungnahme Deutschlands.
- (92) Zunächst erklärte das Land Rheinland-Pfalz, dass die FFHG keine staatlichen Beihilfen erhalten hat, weil sie keinen wirtschaftlichen Vorteil erlangt hat. Das Land argumentierte, dass die von ihm ergriffenen Maßnahmen in der gleichen Situation von jedem privaten Investor getroffen worden wären. Es betonte nachdrücklich, dass das Verfahren der Kommission die potenzielle Entwicklung der FFHG und ihrer Geschäftstätigkeit einschränkt. Das Land Rheinland-Pfalz unterstrich die Bedeutung des Flughafens Frankfurt-Hahn für den Incoming-Tourismus und die Wirtschaft des Bundeslandes.
- (93) Selbst wenn der FFHG staatliche Beihilfen gewährt wurden, sind diese nach Auffassung des Landes Rheinland-Pfalz mit dem Binnenmarkt vereinbar. Nach Ansicht des Landes war die Finanzierung dafür bestimmt, die Flughafeninfrastruktur zu entwickeln, was für das Land von herausragendem wirtschaftlichem Interesse sei.
- (94) Daher vertritt das Land die Auffassung, dass auch wenn nach Ansicht der Kommission die Beihilfen vorliegen, diese als Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags und als vereinbar mit dem Binnenmarkt angesehen werden müssen.

5.2. Stellungnahme zur Anwendung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 auf die anhängige Sache

5.2.1. Lufthansa

- (95) Die Lufthansa machte geltend, dass die Kommission in dieser Sache die Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen von 2004⁽²⁷⁾ anwenden sollte. Der Lufthansa zufolge umfassen die Maßnahmen kontinuierliche rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Rettungsbeihilfen, die das Land Rheinland-Pfalz zugunsten der FFHG gewährt hat. Der Flughafen schreibe seit jeher jedes Jahr Verluste und müsste ohne die Unterstützung der öffentlichen Hand aus dem Markt ausscheiden.

5.2.2. Transport & Environment

- (96) Diese Nichtregierungsorganisation nahm Stellung mit einer Kritik an den Luftverkehrsleitlinien von 2014 und bisherigen Entscheidungen der Kommission in Bezug auf die Luftfahrtindustrie wegen deren angeblich negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

6. WÜRDIGUNG

- (97) Nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags sind „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.

⁽²⁷⁾ Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2).

- (98) Die in Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob die Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellen, ist zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind. Insbesondere muss die finanzielle Unterstützung
- vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,
 - bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,
 - den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und
 - den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

6.1. Beihilfecharakter der vom Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz gewährten Kreditlinie

6.1.1. Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (99) Nach gängiger Rechtsprechung muss die Kommission zunächst ermitteln, ob die FFHG ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags ist. Der Begriff des Unternehmens umfasst jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung⁽²⁸⁾. Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten⁽²⁹⁾.
- (100) In seinem Urteil in der Rechtssache *Flughafen Leipzig/Halle* bestätigte das Gericht, dass der Betrieb eines Flughafens zu kommerziellen Zwecken und der Bau der Flughafeninfrastruktur eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen⁽³⁰⁾. Sobald ein Flughafenbetreiber wirtschaftlichen Tätigkeiten nachgeht, indem er Flughafendienstleistungen gegen Vergütung anbietet, stellt er, unabhängig von seiner Rechtsform oder der Art seiner Finanzierung, ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags dar; damit können die Bestimmungen des Vertrags zu staatlichen Beihilfen auf Vorteile angewendet werden, die diesem Flughafenbetreiber durch einen Staat oder zulasten staatlicher Mittel gewährt werden⁽³¹⁾.
- (101) Was den Zeitpunkt anbelangt, ab dem der Bau und Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit wird, so ist es aufgrund der allmählichen Entwicklung der Marktkräfte in dieser Branche nicht möglich, ein genaues Datum zu bestimmen. Das Gericht hat den bei Flughafentätigkeiten eingetretenen Wandel jedoch anerkannt und stellte in seinem Urteil in der Rechtssache *Flughafen Leipzig/Halle* fest, dass die Anwendbarkeit der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur ab dem Jahr 2000 nicht mehr von vornherein auszuschließen war. Deshalb müssen Betrieb und Bau von Flughafeninfrastruktur ab dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* (12. Dezember 2000)⁽³²⁾ als eine der Beihilfenkontrolle unterliegende wirtschaftliche Tätigkeit betrachtet werden.
- (102) In dieser Hinsicht wird der Flughafen, der Gegenstand dieses Beschlusses ist, von der FFHG, dem Flughafenbetreiber, auf kommerzieller Basis betrieben. Der Flughafenbetreiber, die FFHG, verlangt von den Nutzern Entgelte für die Nutzung dieser Infrastruktur. Daher ist die FFHG ein Unternehmen im Sinne des Wettbewerbsrechts der Union.

6.1.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

- (103) Damit die fragliche Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, muss sie aus staatlichen Mitteln finanziert sein und die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahme muss dem Staat zuzurechnen sein.

⁽²⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, *Kommission/Italien*, C-35/96, Slg. 1998, I-3851; Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 1991, *Höfner und Elser/Macrotron GmbH*, C-41/90, Slg. 1991, I-1979; Urteil des Gerichtshofs vom 16. November 1995, *Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, C-244/94, Slg. 1995, I-4013; Urteil des Gerichtshofs vom 11. Dezember 1997, *Job Centre coop. arl.*, C-55/96, Slg. 1997, I-7119.

⁽²⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, *Kommission/Italien*, 118/85, Slg. 1987, 2599; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, *Kommission/Italien*, 35/96, Slg. 1998, I-3851.

⁽³⁰⁾ Urteil Flughafen Leipzig-Halle, insbesondere Randnrn. 93 und 94; bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Kommission*, C-288/11 P, Slg. 2012, ECLI:EU:C:2012:821; siehe auch Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris/Kommission*, T-128/89, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, *Aéroports de Paris/Kommission*, C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297, und Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 2008, *Ryanair/Kommission*, T-196/04, Slg. 2008, II-3643 (*Charleroi-Urteil*).

⁽³¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, *Poucet/AGV und Pistre/Cancave*, verbundene Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, Slg. 1993, I-637.

⁽³²⁾ Urteil Flughafen Leipzig-Halle, Randnrn. 42 und 43.

- (104) Der Begriff der staatlichen Beihilfe gilt für jeden vom Staat selbst oder einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährten Vorteil ⁽³³⁾. Mittel lokaler Behörden sind, zur Anwendung der Bestimmungen von Artikel 107 des Vertrags, staatliche Mittel ⁽³⁴⁾.
- (105) Deutschland trug zunächst vor, dass der Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz nicht mittelbar aus dem öffentlichen Haushalt des Landes finanziert wird. Es machte geltend, dass alle Gelder im Liquiditätspool entweder von den beteiligten Unternehmen stammen oder in Gestalt von Darlehen auf dem Kapitalmarkt erlangt werden. In einem nachfolgenden Schriftsatz gab Deutschland an, dass die von der FFHG aus dem Liquiditätspool in Anspruch genommenen Gelder nicht von einer Garantie des Landes abgedeckt sind, da sie unmittelbar aus Landesmitteln bereitgestellt werden ⁽³⁵⁾.
- (106) Die Kommission ist der Ansicht, dass im vorliegenden Fall der Staat zu jedem entscheidungserheblichen Zeitpunkt unmittelbar oder mittelbar Kontrolle über die Mittel im Liquiditätspool ausübte, weshalb diese staatliche Mittel darstellten. Erstens hat Deutschland selbst vorgetragen, dass die durch den Liquiditätspool gewährte Kreditlinie unmittelbar aus den Mitteln des Landes Rheinland-Pfalz finanziert wurde. Somit wurde die in Rede stehende Maßnahme aus staatlichen Mitteln finanziert.
- (107) Zweitens können sich am Liquiditätspool nur Unternehmen beteiligen, die mehrheitlich (zu mindestens 50 %) dem Land Rheinland-Pfalz gehören. Wegen der mehrheitlichen Beteiligung der öffentlichen Hand handelt es sich bei den beteiligten Unternehmen eindeutig um öffentliche Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission ⁽³⁶⁾. Da somit alle beteiligten Unternehmen öffentliche Unternehmen sind, stellen ihre Mittel staatliche Mittel dar. Schon dieser Sachverhalt allein bedeutet, dass die Gelder des Liquiditätspools, soweit sie aus den Einlagen der beteiligten Unternehmen bestehen, staatliche Mittel darstellen.
- (108) Drittens verschafft sich das Land Rheinland-Pfalz in dem Fall, dass die Einlagen der am Liquiditätspool beteiligten Unternehmen nicht ausreichen, um den Liquiditätsbedarf eines Beteiligten zu decken, kurzfristige Finanzierungen auf den Finanzmärkten in eigenem Namen und gibt diese Gelder an die am Liquiditätspool beteiligten Unternehmen weiter. Da das Land die notwendigen Darlehen in eigenem Namen aufnimmt, muss davon ausgegangen werden, dass die so beschafften Gelder ebenfalls staatliche Mittel darstellen. Wie in Abbildung 2 dargestellt, reichten die Einlagen der am Liquiditätspool beteiligten Unternehmen im Zeitraum 2009–2013 (außer im August 2012 und im September 2013) nicht aus, um den Liquiditätsbedarf aller Beteiligten zu decken, und das Land musste die benötigten Darlehen in eigenem Namen aufnehmen.
- (109) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die vom Liquiditätspool gewährten Finanzierungen aus staatlichen Mitteln finanziert werden, da sowohl die Einlagen der beteiligten Unternehmen als auch die vom Land aufgenommenen Darlehen zur Deckung von Liquiditätslücken im Liquiditätspool staatliche Mittel darstellen.
- (110) Des Weiteren ist klar, dass das Land weitreichende Kontrolle über den Betrieb des Liquiditätspools besitzt, wodurch die den beteiligten Unternehmen gewährten Finanzierungen dem Staat zuzurechnen sind. Der Vertrag für die Beteiligung am Liquiditätspool wird zwischen dem Land und den beteiligten Unternehmen geschlossen. Die Entscheidung, einem Unternehmen die Beteiligung am Liquiditätspool zu gestatten, wird direkt vom Land getroffen. Das Land entscheidet auch über den Höchstbetrag, den ein beteiligtes Unternehmen aus dem Liquiditätspool in Form einer Kreditlinie in Anspruch nehmen kann. Darüber hinaus führt das Land Rheinland-Pfalz über die Landeshauptkasse, eine Einrichtung des Finanzministeriums des Landes, das tägliche Geschäft des Liquiditätspools. Die Landeshauptkasse repräsentiert das Land auch offiziell, wenn auf dem Markt Geldmittel beschafft werden sollen, um Liquiditätslücken im Liquiditätspool zu decken.
- (111) Ausgehend von diesen Faktoren ist die Kommission der Ansicht, dass der Staat die Tätigkeiten des Liquiditätspool direkt kontrollieren kann, vor allem die Frage, welches Unternehmen sich beteiligen darf, und die einem beteiligten Unternehmen jeweils gewährte individuelle Kreditlinie. Daher sind die Entscheidungen über die Beteiligung am Liquiditätspool und über den Umfang der Beteiligung dem Staat zuzurechnen.

⁽³³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission („Stardust Marine“), C-482/99, Slg 2002, I-4397.

⁽³⁴⁾ Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, verbundene Rechtssachen T-267/08 und T-279/08, Slg. 2011, II-01999, Randnr. 108.

⁽³⁵⁾ Vorlage Deutschlands vom 24. April 2014, Antwort auf Frage 4, S. 3.

⁽³⁶⁾ Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).

6.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (112) Ein Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags ist eine wirtschaftliche Vergünstigung, die ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne Eingreifen des Staates, nicht erhalten hätte.⁽³⁷⁾ Von Belang sind weder der Grund noch das Ziel des staatlichen Eingreifens, sondern allein die Auswirkung der Maßnahme auf das Unternehmen.⁽³⁸⁾
- (113) Wenn sich die finanzielle Lage des Unternehmens infolge des staatlichen Eingreifens verbessert, liegt ein Vorteil vor. Umgekehrt gilt, dass „Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind“⁽³⁹⁾.
- (114) Die Kommission prüft nach dem „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“, ob einem Unternehmen durch die Gewährung eines Darlehens oder einer anderen Finanzierung ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Dementsprechend muss die Kommission bewerten, ob die vom Liquiditätspool für die FFHG gewährten Bedingungen dieser einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, den das Empfängerunternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (115) Deutschland trug vor, dass der „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“ in vollem Umfang beachtet wurde, da der Liquiditätspool Finanzierungen zu marktwirtschaftlichen Bedingungen gewährt. Zur Beteiligung der FFHG am Liquiditätspool erläuterte Deutschland, dass der Liquiditätspool wie folgt funktioniert: Die FFHG beantragt Gelder aus dem Pool, um ihre Liquidität zu sichern, und das Land stellt diese Gelder aus dem Liquiditätspool bereit. Die der FFHG berechneten Zinssätze sind marktbasierter Tagesgeldsätze⁽⁴⁰⁾ in der Höhe, wie sie dem Land selbst zur Verfügung stehen, wie in Abbildung 4 dargestellt.
- (116) Reichen die Einlagen der beteiligten Unternehmen nicht aus, um die angeforderte Summe abzudecken, füllt das Land den Liquiditätspool auf, indem es Darlehen in eigenem Namen aufnimmt. Deutschland erläuterte weiter, dass das Land die Bedingungen der Beschaffung auf dem Kapitalmarkt im Wesentlichen an die Beteiligten am Liquiditätspool weiterreicht, wodurch sich die Beteiligten — die Unternehmen des Landes, an denen das Land eine Mehrheitsbeteiligung hält — zu denselben Bedingungen wie das Land, also ohne Prüfung ihrer Kreditwürdigkeit, refinanzieren können. Zudem steht die Finanzierung den Unternehmen zeitlich unbegrenzt zur Verfügung.
- (117) In Anbetracht dieses Mechanismus wird der FFHG ein Vorteil gewährt, bei dem die Bedingungen, zu denen das Land Darlehen aus dem Liquiditätspool gewährt, günstiger sind als sie ansonsten für die FFHG auf dem Markt verfügbar wären. Die Bedingungen für die Inanspruchnahme von Darlehen aus dem Liquiditätspool entsprechen denen, die dem Land zur Verfügung stehen, um sich zu refinanzieren. Da das Land als öffentliche Behörde Darlehen zu sehr günstigen Zinsen aufnehmen kann (da praktisch kein Ausfallrisiko besteht und die Bonitätsbewertung des Landes einem Rating von AAA entspricht⁽⁴¹⁾), ist die Kommission der Auffassung, dass der Zinssatz, zu dem die FFHG ein Darlehen aus dem Liquiditätspool erhalten kann, günstiger ist als der sonst für sie verfügbare Zinssatz. Ein weiterer Beleg dafür sind die Bonitätsbewertungen der FFHG im Zeitraum 2009-2014, die Deutschland übermittelt hat und die in Tabelle 7 zusammengefasst sind; sie zeigen Ratings im Bereich von [...] für die FFHG. Somit standen die Darlehen aus dem Liquiditätspool zu besseren Konditionen zur Verfügung als die Kreditwürdigkeit der FFHG rechtfertigen würde. Zudem muss die FFHG keine Sicherheiten für diese Darlehen leisten. Mithin hat das Land der FFHG einen wirtschaftlichen Vorteil gewährt, indem es ihr ermöglichte, sich am Liquiditätspool zu beteiligen und indem es die Darlehen im Rahmen der Kreditlinie vergab⁽⁴²⁾.

6.1.4. Selektivität

- (118) Nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags wird eine Maßnahme nur dann als staatliche Beihilfe definiert, wenn sie „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige“ begünstigt.

⁽³⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) und andere/La Poste und andere*, C-39/94, Slg. 1996, I-3547, Randnr. 60, und Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, *Königreich Spanien/Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, C-342/96, Slg. 1999, I-2459, Randnr. 41.

⁽³⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 2. Juli 1974, *Italienische Republik/Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, Rechtssache 173/73, Slg. 1974, 709, Randnr. 13.

⁽³⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, *Frankreich/Kommission („Stardust Marine“)*, C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 69.

⁽⁴⁰⁾ Nach Angaben Deutschlands entsprach der Zinssatz in etwa dem Referenzzinssatz für Tagesgeld EONIA (European OverNight Index Average).

⁽⁴¹⁾ Der vollständige Ratingbericht der Ratingagentur Fitch für das Land Rheinland-Pfalz (einschließlich der Rating-Vorgeschichte des Landes seit 1999), Juli 2014, abrufbar unter http://www.fm.rlp.de/fileadmin/fm/downloads/finanzen/kapitalmarkt/FRR_RP_22_07_2014.pdf zeigt, dass das Land durchgehend mit AAA auf der Ratingskala bewertet wurde.

⁽⁴²⁾ Das Land trägt das Risiko eines Zahlungsausfalls der FFHG, ohne dafür als Gegenleistung eine Ausgleichszahlung zu erhalten.

- (119) Da das Recht auf Beteiligung am Liquiditätspool nur der FFHG (und anderen Unternehmen, an denen das Land eine Anteilsmehrheit hält) gewährt wurde, ist die Maßnahme selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags.

6.1.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

- (120) Stärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte staatliche Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber konkurrierenden Unternehmen im Handel innerhalb der Union, so muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst angesehen werden. Nach gängiger Rechtsprechung⁽⁴³⁾ verfälscht eine Maßnahme schon dann den Wettbewerb, wenn der Empfänger auf Märkten mit freiem Wettbewerb mit anderen Unternehmen konkurriert.
- (121) Wie in Erwägungsgrund 102 und folgende bewertet, ist der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit. Wettbewerb findet einerseits zwischen Flughäfen, die um Fluggesellschaften und den entsprechenden Luftverkehr (Passagiere und Fracht) konkurrieren, und andererseits zwischen Flughafenbetreibern statt, die untereinander um die Übertragung der Führung eines bestimmten Flughafens konkurrieren können. Zudem können insbesondere im Zusammenhang mit Billigfluggesellschaften und Charterflughafen auch Flughäfen miteinander im Wettbewerb um diese Fluggesellschaften stehen, die nicht im selben Einzugsgebiet und sogar in unterschiedlichen Mitgliedstaaten liegen.
- (122) Die Größe des Flughafens Frankfurt-Hahn (2,7-3,8 Mio. Fluggäste im Betrachtungszeitraum, siehe Tabelle 1) und seine Nähe zu anderen Flughäfen der Union, insbesondere zu den Flughäfen Frankfurt/Main, Luxemburg, Zweibrücken, Saarbrücken und Köln-Bonn,⁽⁴⁴⁾ lassen den Schluss zu, dass die Finanzierung geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und sich auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auszuwirken. Vom Flughafen Frankfurt-Hahn werden verschiedene internationale Ziele angeflogen, wie in Erwägungsgrund 73 dargelegt. Die Rollbahn am Flughafen Frankfurt-Hahn ist so lang (3 800 m), dass sie auch von größeren Flugzeugen genutzt werden kann und Fluggesellschaften die Bedienung von Mittel- bis hin zu Langstrecken ermöglicht.
- (123) Darüber hinaus dient der Flughafen Frankfurt-Hahn als Frachtflughafen, auf dem jährlich rund 200 000 Tonnen Luftfracht und 500 000 Tonnen Fracht, einschließlich Speditionsfracht, insgesamt abgewickelt werden (siehe Tabelle 2). In Bezug auf den Wettbewerb um Luftfracht stellt die Kommission fest, dass Frachtverkehr in der Regel mobiler ist als Passagierverkehr⁽⁴⁵⁾. Generell wird beim Einzugsgebiet für Frachtflughäfen von einem Radius von mindestens rund 200 km und einer Fahrtzeit von 2 Stunden ausgegangen. Den Informationen der Kommission zufolge gehen Akteure in der Branche im Allgemeinen sogar von einem noch größeren Einzugsgebiet für einen Frachtflughafen aus, da für Spediteure allgemein eine Transportzeit per Lkw von bis zu einem halben Tag (d. h. eine Fahrtzeit mit Lkw von bis zu 12 Stunden) für die Nutzung des Flughafens zur Beförderung von Fracht akzeptabel wäre⁽⁴⁶⁾. Da also Frachtflughäfen austauschbarer sind als Passagierflughäfen, weil die Luftfracht nur in ein bestimmtes Gebiet gebracht werden muss und dann von Straßen- oder Schienentransportunternehmen an ihren endgültigen Bestimmungsort weiterbefördert werden kann, ist die Kommission der Auffassung, dass ein höheres Risiko einer Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten besteht.
- (124) Ausgehend von den in den Erwägungsgründen 120 bis 123 dargelegten Argumenten stärkt der wirtschaftliche Vorteil, den die FFHG erhält, deren Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem Unionsmarkt für die Erbringung von Flughafendienstleistungen. In Anbetracht dessen ist davon auszugehen, dass der Vorteil, der der FFHG durch deren Beteiligung am Liquiditätspool des Landes gewährt wird, geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und sich auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auszuwirken.

6.1.6. Schlussfolgerung

- (125) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 99 bis 124 ist die Kommission der Auffassung, dass die vom Liquiditätspool des Landes für die FFHG bereitgestellte Kreditlinie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellt.

⁽⁴³⁾ Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, Slg. 1998, II-717.

⁽⁴⁴⁾ Siehe Abschnitt 2.1.

⁽⁴⁵⁾ So stand beispielsweise der Flughafen Leipzig/Halle für den Betrieb des europäischen DHL-Drehkreuzes im Wettbewerb mit dem Flughafen Vatry (Frankreich). Siehe Urteil Flughafen Leipzig/Halle, Randnr. 93.

⁽⁴⁶⁾ Stellungnahme des Flughafens Lüttich im Rahmen der öffentlichen Konsultation zu den Luftverkehrsleitlinien von 2014.

6.2. Beihilfecharakter der vom Land Rheinland-Pfalz für die FFHG gewährten 100 %igen Garantie für die ISB-Darlehen

- (126) Die in Abschnitt 6.3 bewerteten ISB-Darlehen werden verbürgt vom Land Rheinland-Pfalz (Bürge), das zugleich der Hauptanteilseigner (82,5 %) der FFHG ist. Jedes der fünf ISB-Darlehen wurde mit einer Garantie für 100 % der Forderungen der Bank besichert. Für die Übernahme der Garantien zahlt die FFHG ein Garantientgelt in Höhe von [0,5 % bis 1,5 %] p. a. an den Bürgen.

6.2.1. Auf die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur anzuwendende Beihilferegeln

- (127) Aus den in Erwägungsgrund 99 und folgende dargelegten Gründen ist davon auszugehen, dass die FFHG ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellt.

6.2.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit

- (128) Damit die in Rede stehende Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, muss sie aus staatlichen Mitteln finanziert werden, und die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahme muss dem Staat zuzurechnen sein.
- (129) Der Begriff der staatlichen Beihilfe gilt für jeden vom Staat selbst oder einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährten Vorteil⁽⁴⁷⁾. Mittel lokaler Behörden sind, zur Anwendung der Bestimmungen von Artikel 107 des Vertrags, staatliche Mittel⁽⁴⁸⁾.
- (130) Jede öffentliche Garantie beinhaltet für den Staat die Gefahr eines Verlusts. Da die 100 %ige staatliche Garantie direkt vom Land Rheinland-Pfalz gestellt wurde, wurde sie aus staatlichen Mitteln gewährt und ist auch dem Staat zuzurechnen.

6.2.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (131) Nach Punkt 3.2 der Garantiemitteilung stellt eine einzelne staatliche Garantie keine Beihilfe dar, wenn die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind: „a) Der Kreditnehmer befindet sich nicht in finanziellen Schwierigkeiten. [...] b) Der Umfang der Garantie kann zum Zeitpunkt ihrer Übernahme ermittelt werden. [...] c) Die Garantie deckt höchstens 80 % des ausstehenden Kreditbetrages oder der sonstigen ausstehenden finanziellen Verpflichtung; [...]. d) Für die Garantie wird ein marktübliches Entgelt gezahlt. [...]“.
- (132) Im vorliegenden Fall gewährte das Land Rheinland-Pfalz eine 100 %ige Garantie zur Besicherung der von der ISB zugunsten der FFHG gewährten Darlehen. Somit übersteigt die Garantie den Schwellenwert von 80 % des ausstehenden Darlehens.
- (133) Deutschland trug vor, dass die Darlehen zwar mit einer 100 %igen staatlichen Garantie besichert waren, die FFHG jedoch ein marktübliches Entgelt für die Garantie zahlt und somit keinen Vorteil erhält. Zum Beleg übermittelte Deutschland eine Bewertung durch die Deutsche Bank. Wie in Erwägungsgrund 153 dargelegt, stufte die Deutsche Bank die Bonität der FFHG als [<BBB+] ein. Diese Bewertung wurde durch zwei andere Banken und das Rating nach dem Credit-Scoring-Modell von Moody's bestätigt (siehe Erwägungsgründe 157 und 158). Allerdings schätzte die Deutsche Bank ein, dass die anzuwendende Risikomarge für ein Darlehen mit einer Laufzeit von fünf Jahren bei [1,30 % bis 2,05 %] p. a. liegen würde. Wie in Abschnitt 6.3.2 erläutert, läge die anzuwendende Risikomarge für ein mit einer 100 %igen staatlichen Garantie besichertes Darlehen im Bereich von [0,25 bis 0,7 %] p. a. Deutschland zufolge liefert die Differenz der Margen zwischen den beiden Sachverhalten einen Hinweis auf das Entgelt für die 100 %ige staatliche Garantie. Diese Differenz wird daher von der Deutschen Bank auf [0,6 bis 1,8 %] p. a. eingeschätzt.⁽⁴⁹⁾
- (134) Nach Punkt 4.2 zweiter Unterabsatz der Garantiemitteilung kann der Vorteil berechnet werden als die Differenz zwischen dem konkreten marktüblichen Zinssatz, der für die FFHG ohne die Garantie gegolten hätte, und dem dank der staatlichen Garantie tatsächlich angewandten Zinssatz nach Abzug etwaiger Prämienzahlungen.

⁽⁴⁷⁾ Siehe Fußnote 33.

⁽⁴⁸⁾ Siehe Fußnote 34.

⁽⁴⁹⁾ [1,3 % - 0,7 % = 0,6 % und 2,05 % - 0,25 % = 1,8 %].

(135) Nach der Mitteilung über die Referenzzinssätze würde für ein Unternehmen in der Ratingkategorie Schwach (B) und mit normaler Besicherung⁽⁵⁰⁾ eine Risikomarge von 4 % p. a. gelten. Die Differenz zwischen der nach der Mitteilung über die Referenzzinssätze anzuwendenden Risikomarge und der für die ISB-Darlehen erhobenen Risikomarge zusammen mit dem tatsächlich vom Land verlangten Garantiesatz gibt einen Hinweis auf den Vorteil, den die FFHG aufgrund der 100 %igen staatlichen Garantie erhalten hat. Diese Differenz beläuft sich für die Darlehen Nr. 2 und 5 auf [1,5 % bis 3,5 %] p. a.⁽⁵¹⁾ bzw. [1,5 % bis 3,5 %] p. a.⁽⁵²⁾ und für die Darlehen Nr. 1, 3 und 4 auf [1,5 % bis 3,5 %] p. a.⁽⁵³⁾ Zudem hat die FFHG keine Bankgebühr (üblicherweise [5 bis 30] Basispunkte⁽⁵⁴⁾) gezahlt. Es ist offensichtlich, dass die FFHG unter normalen Marktbedingungen eine solche Garantieprämie (d. h. [0,5 % bis 1,5 %] p. a.) hätte zahlen müssen, um von einem Dritten eine Garantie für ihre Darlehen zu erhalten. Deshalb wird mit der Garantie eindeutig ein Vorteil gewährt.

(136) Da die vom Land gestellte Garantie 100 % des ausstehenden Darlehens abdeckt und die FFHG eine Prämie unterhalb des marktüblichen Entgelts zahlt, erhielt sie einen wirtschaftlichen Vorteil, wie er ansonsten auf dem Markt nicht besteht. Die Höhe dieses Vorteils entspricht der Differenz zwischen der Mitteilung über die Referenzzinssätze anzuwendenden Risikomarge und der für die ISB-Darlehen erhobenen Risikomarge zusammen mit dem tatsächlich vom Land erhobenen Garantiesatz und einer Bankgebühr.

6.2.4. Selektivität

(137) Da die 100 %ige staatliche Garantie nur der FFHG gewährt wurde, ist der Charakter der Maßnahme als selektiv einzustufen.

6.2.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

(138) Aus den gleichen Gründen wie in Erwägungsgrund 120 und folgende angeführt ist die Kommission der Ansicht, dass jeder selektive wirtschaftliche Vorteil, der der FFHG gewährt wurde, geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und sich auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten auszuwirken.

6.2.6. Schlussfolgerung

(139) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 127 bis 138 vertritt die Kommission die Auffassung, dass die vom Land Rheinland-Pfalz gestellte Garantie zur Besicherung von 100 % der ausstehenden ISB-Darlehen eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellt.

6.3. Beihilfecharakter der von der ISB für die FFHG gewährten Darlehen

6.3.1. Auf die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur anzuwendende Beihilferegeln

(140) Aus den in Erwägungsgrund 99 und folgende dargelegten Gründen ist die FFHG als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags anzusehen.

6.3.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

(141) Die ISB gehört zu 100 % dem Land Rheinland-Pfalz. Daher stellt sie ein öffentliches Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG dar, und die von ihr gewährten Darlehen können somit als aus staatlichen Mitteln finanziert angesehen werden.

⁽⁵⁰⁾ Verlustquote bei Ausfall (LGD) im Bereich von 30 % bis 60 %.

⁽⁵¹⁾ [...].

⁽⁵²⁾ [...].

⁽⁵³⁾ [...].

⁽⁵⁴⁾ Vgl. z. B. Oxera, Estimating the cost of capital for Dutch water companies, 2011 (S. 3). Vgl. auch die Bloomberg-Daten zu den Zeichnungsgebühren bei der Anleiheemission.

- (142) Es ist offensichtlich, dass das Land weitreichende Kontrolle über den Betrieb der ISB hatte, wodurch die von ihr gewährten Darlehen dem Staat zuzurechnen sind. Die ISB ist die Entwicklungsbank des Landes Rheinland-Pfalz und spielt eine grundlegende Rolle in der regionalen Entwicklungspolitik. Laut § 3 Ziffer 1 der Satzung der Bank hat die ISB die Aufgabe, das Land bei seiner Finanz-, Wirtschafts-, Regional-, Verkehrs-, Umwelt- und Arbeitsmarktpolitik zu unterstützen. Im vorliegenden Fall dienten die ISB-Darlehen der Umschuldung von Darlehen, die der FFHG zuvor für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen gewährt worden waren.
- (143) Darüber hinaus gehören dem ISB-Verwaltungsrat neben zwei Vertretern der Handwerkskammer sowie der Industrie- und Handelskammer noch fünf Vertreter von Behörden (einschließlich zwei Staatssekretäre aus dem Finanzministerium bzw. dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz) an, womit die Aufsicht des Staates über die ISB-Tätigkeiten gewährleistet ist. Des Weiteren besteht der Beirat der ISB aus Vertretern von Behörden.
- (144) Außerdem wurden ISB-Darlehen durch eine vom Land gestellte 100 %ige staatliche Garantie besichert (siehe Abschnitt 6.2).
- (145) Angesichts dieser Sachlage ist die Kommission der Ansicht, dass der Staat in der Lage war, die Tätigkeit der ISB zu kontrollieren, und es ist nicht davon auszugehen, dass er an einer wichtigen Entscheidung über die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur nicht beteiligt war. Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Entscheidung zur Umschuldung der vorherigen Darlehen der FFHG mittels der ISB-Darlehen den öffentlichen Behörden zuzurechnen ist.

6.3.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (146) Die Kommission prüft nach dem „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“, ob einem Unternehmen durch ein gewährtes Darlehen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Nach diesem Grundsatz ist Fremdkapital, das einem Unternehmen direkt oder indirekt vom Staat zu Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe zu betrachten ⁽⁵⁵⁾.
- (147) Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers bestimmt, was ein privatwirtschaftliches Unternehmen vergleichbarer Größe in einer vergleichbaren Situation tun würde. Er stellt darauf ab, die Finanzierungsmaßnahmen des Staates zu ermitteln und diejenigen, die ein privater Investor nicht getroffen hätte, von denen, die finanziell sinnvoll sind und daher von einem privaten Investor getroffen worden wären, zu unterscheiden, um festzustellen, ob ein wirtschaftlicher Vorteil vorliegt.
- (148) Um zu beurteilen, ob die in Rede stehenden Finanzierungsmittel zu günstigen Bedingungen gewährt wurden, kann die Kommission in Ermangelung anderer Vergleichsindikatoren nach einschlägiger Beschlusspraxis prüfen, ob der Zinssatz für das fragliche Darlehen mit denen in der Mitteilung über die Referenzsätze in Einklang steht ⁽⁵⁶⁾.
- (149) In der Mitteilung über die Referenzsätze ist eine Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze festgelegt, die anstelle der marktüblichen Sätze verwendet werden. Da die Sätze in der Mitteilung jedoch als Anhaltswerte fungieren, gründet die Kommission, wenn ihr in einer bestimmten Sache andere Indikatoren für den Zinssatz vorliegen, den der Kreditnehmer auf dem Markt erhalten könnte, ihre Bonitätsbewertung auf diese Indikatoren.
- (150) Im vorliegenden Fall hat die Kommission zu bewerten, ob die Bedingungen der ISB-Darlehen (wie in Tabelle 5 zusammengefasst), die durch eine 100 %ige staatliche Garantie besichert sind, der FFHG einen zusätzlichen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, den das Empfängerunternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Die Marktkonformität der Bedingungen der vom Land Rheinland-Pfalz gewährten 100 %igen staatlichen Garantie wird in Abschnitt 6.2 bewertet.

⁽⁵⁵⁾ Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionrichtlinie 80/723/EWG über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13. November 1993, S. 3, Randnr. 11). Diese Mitteilung bezieht sich speziell auf die verarbeitende Industrie, gilt im Prinzip aber entsprechend auch für andere Wirtschaftszweige. Siehe auch Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Cityflyer, T-16/96, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

⁽⁵⁶⁾ Beschluss (2013/693/EU) der Kommission vom 3. Oktober 2012 über die staatliche Beihilfe SA.23600 — C 38/08 (ex NN 53/07) — Deutschland — Finanzierung des Flughafens München, Terminal 2 (ABl. L 319 vom 29.11.2013, S. 8); und Beschluss (EU) 2015/1469 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die staatliche Beihilfe SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) — Deutschland — Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Leipzig/Halle (2) (ABl. L 232 vom 4.9.2015, S. 1).

- (151) Deutschland trug vor, dass die ISB-Darlehen zu Marktbedingungen vergeben wurden, die denen der von ihnen refinanzierten Darlehen vergleichbar waren (siehe Erwägungsgrund 52 und folgende). Dazu stellte Deutschland fest, dass die Bedingungen der ISB-Darlehen den Darlehen vergleichbar waren, die die Nassauische Sparkasse 2005 gewährt hatte und die in gewisser Hinsicht den ISB-Darlehen vergleichbar besichert waren. Wenn also die auf die ISB-Darlehen zu zahlenden Zinsen ebenso so hoch waren wie die Zinsen auf die Darlehen zur Refinanzierung der ISB-Darlehen, dann könne kein Vorteil zugunsten der FFHG vorliegen.
- (152) Weiterhin erklärte Deutschland, dass die FFHG 2009 in Vorbereitung auf die Umschuldung die Deutsche Bank damit beauftragt hatte, eine Indikation für eine Risikomarge für die Refinanzierung ihrer bestehenden Darlehen unter Berücksichtigung der 100 %igen Garantie des Landes Rheinland-Pfalz abzugeben.
- (153) Im Einklang mit der Methode, die der Mitteilung über die Referenzsätze zugrunde liegt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Darlehenszinsen als den Marktbedingungen entsprechend betrachtet werden können, wenn der Zinssatz der Darlehen mindestens so hoch ist wie ein nach folgender Formel berechneter Benchmarkzinssatz:

$$\text{Benchmarkzinssatz} = \text{Basiszinssatz} + \text{Risikomarge} + \text{Gebühr}$$

- (154) Der Basiszinssatz entspricht den Kosten der Banken für die Bereitstellung von Liquidität (Finanzierungskosten). Bei Festzinsfinanzierungen (d. h., der Zinssatz wird für die gesamte Laufzeit des Darlehens festgesetzt) ist der Basiszinssatz auf der Grundlage von Swap-Sätzen⁽⁵⁷⁾ zu ermitteln, die in Laufzeit und Währung der jeweiligen Verbindlichkeit entsprechen. Die Risikomarge entschädigt den Kreditgeber für die mit der jeweiligen Finanzierung verbundenen Risiken, insbesondere das Kreditrisiko. Die Risikomarge kann aus einer angemessenen Stichprobe von CDS-Spreads⁽⁵⁸⁾ abgeleitet werden, die sich auf Referenzeinheiten (z. B. Unternehmensanleihen) mit ähnlichem Rating beziehen. Es ist angemessen, 10 bis 20 Basispunkte als Näherungswert für die in der Regel von den Unternehmen zu zahlenden Bankgebühren hinzuzufügen⁽⁵⁹⁾.

Geeignetheit der Risikomargen in Abhängigkeit vom Rating

- (155) Um zu ermitteln, ob dem Basiszinssatz eine angemessene Risikoprämie hinzugefügt wurde, muss das Rating des Unternehmens ermittelt werden. Die FFHG wird nicht von einer Ratingagentur bewertet. Deutschland trug jedoch vor, dass die Deutsche Bank in ihrer Indikation für eine Risikomarge auch die Kreditwürdigkeit der FFHG bewertete. Ausgehend von ihrer Analyse der FFHG-Abschlüsse für die Jahre 2006–2008 stuft die Deutsche Bank die FFHG in die Kategorie [<BBB+] ein. Sie gibt allerdings kein genaues Rating für das Unternehmen an.
- (156) Die Kommission stellt fest, dass die Kategorie [<BBB+] alle Ratings unterhalb von [BBB+] umfasst. Deshalb könnte die [<BBB+]-Einstufung der FFHG durch die Deutsche Bank als Rating unterhalb von [BBB+] auf der Ratingskala von Standard & Poor's ausgelegt werden.
- (157) Neben der Analyse der Deutschen Bank übermittelte Deutschland Ratingindikationen zweier anderer Banken für die FFHG. Die Kommission stellt fest, dass diese Banken die FFHG ebenfalls in den Bereich [<BBB+] eingestuft haben. Im Jahr 2010 bewertete die Volksbank die FFHG mit [...] auf ihrer internen Ratingskala (diese Einstufung entspricht dem Rating [B bis BB] auf der Ratingskala von Standard & Poor's). Im Jahr 2011 bewertete die Kreissparkasse Birkenfeld die FFHG mit [...] auf ihrer Ratingskala (diese Einstufung entspricht dem Rating [B- bis BB-] auf der Ratingskala von Standard & Poor's).
- (158) Außerdem übermittelte Deutschland Ratings der FFHG nach dem Credit-Scoring-Modell von Moody's auf der Grundlage der Daten, die zu dem Zeitpunkt der Gewährung der ISB-Darlehen verfügbar waren (siehe Tabelle 8). Diese Ratings bestätigen die [<BBB+]-Einstufung durch die Deutsche Bank und liegen im Bereich zwischen [B2] auf der Ratingskala von Moody's (dies entspricht [B] auf der Ratingskala von Standard & Poor's) und [Baa3] auf der Ratingskala von Moody's (dies entspricht [BBB-] auf der Ratingskala von Standard & Poor's).

⁽⁵⁷⁾ Der Swap-Satz entspricht der Inter-Bank Offered Rate (IBOR), allerdings mit längerer Laufzeit. Er wird auf den Finanzmärkten als Benchmarkzinssatz für die Festsetzung des Finanzierungszinssatzes verwendet.

⁽⁵⁸⁾ Ein Credit Default Swap (CDS) ist ein (handelbarer) Kreditderivatekontrakt, der zwischen einem Sicherungsgeber und einem Sicherungsnehmer geschlossen wird, und mit dem das Kreditrisiko einer zugrunde liegenden Referenzeinheit vom Sicherungsnehmer auf den Sicherungsgeber übertragen wird. Der Sicherungsnehmer zahlt bis zur Fälligkeit des CDS-Vertrags oder (falls die folgende Bedingung zuerst erfüllt ist) bis zum Eintritt eines sich auf die zugrunde liegende Referenzeinheit beziehenden im Voraus festgelegten Kreditereignisses in regelmäßigen zeitlichen Abständen eine Prämie an den Sicherungsgeber. Diese vom Sicherungsnehmer in regelmäßigen zeitlichen Abständen entrichtete Prämie (ausgedrückt als Prozentsatz oder in Basispunkten des gesicherten Betrags, „Nominalwert“) wird als CDS-Spread bezeichnet. CDS-Spreads können als adäquater Anhaltswert für den Preis des Kreditrisikos verwendet werden.

⁽⁵⁹⁾ Siehe Fußnote 54.

- (159) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 153 bis 158 ist die Kommission der Ansicht, dass die Einstufung der FFHG höchstens einem Rating von [BBB-] auf der Ratingskala von Standard & Poor's entspricht.
- (160) Um aber zu ermitteln, ob die ISB-Darlehen der FFHG einen Vorteil zusätzlich zu einem möglichen Vorteil infolge der 100 %igen staatlichen Garantie (siehe Abschnitt 6.2) verschafften, muss das Rating des Gebers der 100 %igen staatlichen Garantie (d. h. die Einstufung des Landes Rheinland-Pfalz) berücksichtigt werden, da andernfalls der aus der staatlichen Garantie resultierende Vorteil zweimal berücksichtigt werden würde. Wie in Erwägungsgrund 117 dargelegt, besitzt das Land Rheinland-Pfalz ein AAA-Rating.
- (161) Da die ISB-Darlehen vor dem Hintergrund einer staatlichen Garantie gewährt wurden, hält es die Kommission für angemessen, die Risikomarge auf der Grundlage von EUR-Anleihen der Bundesländer mit einer Laufzeit von fünf Jahren zu ermitteln ([5 bis 25] Basispunkte). Die Kommission stellt weiter fest, dass die Deutsche Bank in ihrer Analyse eine Risikoprämie von [5 bis 25] Basispunkten dafür, dass die Darlehen nicht direkt vom Land gewährt, sondern nur durch eine 100 %ige staatliche Garantie besichert wurden, sowie eine zusätzliche Prämie von [5 bis 25] Basispunkten für die eingeschränkte Handelbarkeit der Forderungen hinzugefügt hat. Die Kommission hält dies für vertretbare Annahmen und die daraus resultierende Risikomarge im Bereich von [20 bis 70] Basispunkten angesichts der Kreditwürdigkeit des Garantiegebers für angemessen.

Marktkonformität der ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5

- (162) Im Hinblick auf die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5, die variable Zinssätze haben, beträgt der tatsächliche Zinssatz Euribor zuzüglich eine Risikomarge von [0,35 % bis 0,55 %] p. a. bzw. [0,25 % bis 0,45 %] p. a. Die Risikomarge für das ISB-Darlehen Nr. 2 lag innerhalb der von der Deutschen Bank ermittelten Bandbreite, während die Risikomarge für das ISB-Darlehen Nr. 5 um 4 Basispunkte unter der von der Deutschen Bank ermittelten Risikoprämie lag. Für keines der beiden ISB-Darlehen wurde eine Bankgebühr erhoben. Deshalb ist die Kommission der Ansicht, dass die für die Gewährung der beiden Darlehen verlangten Zinssätze einen (wenn auch geringfügigen) Vorteilsfaktor darstellen (der für Darlehen Nr. 2 gezahlte Zinssatz liegt offenbar [10 bis 30] Basispunkte unter dem Benchmarkzinssatz und für Darlehen Nr. 5 [5 bis 25] Basispunkte darunter).

Marktkonformität der ISB-Darlehen Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 4

- (163) Die Kommission stellt fest, dass der Zinssatz der ISB-Darlehen Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 4 fest ist. Da alle drei Darlehen zurückgezahlt werden, ist zur Feststellung der relevanten Laufzeit der in Rede stehenden Darlehen die Tilgung der Darlehen zu berücksichtigen.
- (164) Die Kommission hat zu diesem Zweck die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der Darlehen berechnet, die die durchschnittliche Anzahl der Jahre angibt, die der einzelne Euro geschuldet wird. Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit von Darlehen Nr. 1 wurde mit 3,92 Jahren, von Darlehen Nr. 3 mit 1,17 Jahren und von Darlehen Nr. 4 mit 3,29 Jahren berechnet.
- (165) Da die gewichtete durchschnittliche Laufzeit des Darlehens Nr. 1 3,92 Jahre beträgt, hat die Kommission für die Ermittlung des Basiszinssatzes dieses Darlehens den EUR-Swap-Satz für Laufzeiten von vier Jahren⁽⁶⁰⁾ als Anhaltswert verwendet. Für Darlehen Nr. 3 wird der Swap-Satz für Laufzeiten von einem Jahr⁽⁶¹⁾ als genauester Näherungswert für seine gewichtete durchschnittliche Laufzeit von 1,17 Jahren verwendet. Für Darlehen Nr. 4 wird der Swap-Satz für Laufzeiten von drei Jahren⁽⁶²⁾ als genauester Näherungswert für seine gewichtete durchschnittliche Laufzeit von 3,29 Jahren verwendet. Die jeweiligen Swap-Sätze stammen von Bloomberg und beziehen sich auf den Tag, an dem die Darlehen ausgereicht wurden.⁽⁶³⁾ Der entsprechende Swap-Satz liegt bei [2 % bis 3 %] für Darlehen Nr. 1, bei [1 % bis 1,5 %] für Darlehen Nr. 3 und bei [1,5 % bis 2,5 %] für Darlehen Nr. 4⁽⁶⁴⁾.
- (166) Aus diesem Ansatz ergibt sich ein Benchmarkzinssatz von [2,5 % bis 4,5 %]⁽⁶⁵⁾ für Darlehen Nr. 1 (mit einer 100 %igen staatlichen Garantie), von [1,5 % bis 3 %]⁽⁶⁶⁾ für Darlehen Nr. 3 (mit einer 100 %igen staatlichen Garantie) und von [2 % bis 3,5 %]⁽⁶⁷⁾ für Darlehen Nr. 4 (mit einer 100 %igen staatlichen Garantie).

⁽⁶⁰⁾ Bloomberg-Code EUSA4.

⁽⁶¹⁾ Bloomberg-Code EUSA1.

⁽⁶²⁾ Bloomberg-Code EUSA3.

⁽⁶³⁾ Darlehen Nr. 1 wurde am 14. Juli 2009, Darlehen Nr. 3 am 28. August 2009 und Darlehen Nr. 4 am 8. September 2009 ausgereicht.

⁽⁶⁴⁾ Quelle: Bloomberg.

⁽⁶⁵⁾ [...].

⁽⁶⁶⁾ [...].

⁽⁶⁷⁾ [...].

- (167) Die Darlehen Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 4 wurden zu weit über diesen berechneten Benchmarkzinssätzen liegenden Zinssätzen gewährt (Darlehen Nr. 1 zu [$> 3\%$; $< 4,5\%$], Darlehen Nr. 3 zu [$> 3\%$; $< 4,5\%$] und Darlehen Nr. 4 zu [$> 3\%$; $< 4,5\%$]), und die Kommission betrachtet dies als Hinweis darauf, dass die Darlehen tatsächlich den Marktbedingungen entsprachen, wodurch das Vorliegen eines Vorteils ausgeschlossen ist.

6.3.4. *Selektivität*

- (168) Da die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 nur der FFHG zu Vorzugsbedingungen gewährt wurden, ist der Charakter der Maßnahmen als selektiv einzustufen.

6.3.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel*

- (169) Aus dem gleichen Grund wie in Erwägungsgrund 120 und folgende dargelegt ist die Kommission der Ansicht, dass ein der FFHG gewährter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

6.3.6. *Schlussfolgerung*

- (170) In Anbetracht der Erwägungsgründe 140 bis 169 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die ISB-Darlehen Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 4 zu Zinssätzen gewährt wurden, die als den Marktbedingungen entsprechend betrachtet werden können, wodurch das Vorliegen eines Vorteils ausgeschlossen wird. Da die kumulativen Kriterien in Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags nicht erfüllt sind, ist die Kommission mithin der Ansicht, dass diese ISB-Darlehen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellen.
- (171) In Anbetracht der Erwägungsgründe 140 bis 169 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 unter dem Benchmarkzinssatz gewährt wurden. Da die anderen Kriterien in Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags erfüllt sind, ist die Kommission mithin der Ansicht, dass diese ISB-Darlehen staatliche Beihilfen (wenn auch in geringer Höhe) darstellen.

6.4. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

- (172) Nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags müssen die Mitgliedstaaten die Kommission von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen unterrichten und dürfen die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat.
- (173) Die die durch den Liquiditätspool zu Vorzugsbedingungen bereitgestellten Mittel, die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 sowie die 100 %ige staatliche Garantie der FFHG bereits zur Verfügung gestellt wurden, ist die Kommission der Auffassung, dass Deutschland die Anforderungen von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags nicht eingehalten hat ⁽⁶⁸⁾.

6.5. **Vereinbarkeit**

6.5.1. *Anwendbarkeit der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien*

- (174) Nach Ansicht der Lufthansa sollte die Kommission bei der Würdigung der in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien anwenden.
- (175) Die Luftverkehrsleitlinien enthalten konkrete und ausführliche Vorschriften für die öffentliche Finanzierung von Flughäfen, einschließlich Betriebsbeihilfen. Wie es in Randnummer 117 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 heißt, kann es für kleinere Flughäfen aufgrund der hohen Fixkosten schwierig sein, die Finanzierung ihres Geschäftsbetriebs ohne öffentliche Förderung zu gewährleisten (Finanzierungslücke).

⁽⁶⁸⁾ Urteil des Gerichts vom 14. Januar 2004, Fleuren Compost BV/Kommission, T-109/01, Slg. 2004, II-127.

- (176) Auch wenn dennoch im Falle von Beihilfen für einen Flughafen die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien angewandt werden sollten, wäre dies im vorliegenden Fall nicht möglich, da die FFHG kein Unternehmen in Schwierigkeiten war.
- (177) Gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014 ⁽⁶⁹⁾ wird die Kommission die Beihilfemaßnahmen auf der Grundlage der Leitlinien prüfen, die zu der Zeit galten, als die Beihilfen gewährt wurde. Da im vorliegenden Fall die Beihilfen in der Zeit von 2009 bis 2011 gewährt wurden (also weit vor der Veröffentlichung der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014 im Amtsblatt), wird die Kommission überprüfen, ob die FFHG ausgehend von den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 (also den Leitlinien, die zur Zeit der Beihilfegewährung galten) als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden konnte.
- (178) Nach Randnummer 10 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 befindet sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist oder wenn das Unternehmen die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt.
- (179) Im vorliegenden Fall war zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfen keine der beiden Bedingungen erfüllt. Das gezeichnete Kapital der FFHG, die eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung ist, blieb im Zeitraum 2007–2010 stabil bei 50 Mio. EUR und fiel 2011 leicht auf 44 Mio. EUR und 2012 auf 38 Mio. EUR. Die FFHG hat auch die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens nicht erfüllt.
- (180) Aus den in Tabelle 4 zusammengefassten finanziellen Ergebnissen geht nicht hervor, dass die FFHG als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden sollte. Nach Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 kann ein Unternehmen, selbst wenn keine der in Randnummer 10 genannten Voraussetzungen erfüllt ist, als in Schwierigkeiten befindlich angesehen werden, wenn die hierfür typischen Symptome auftreten, wie steigende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung usw. Im vorliegenden Fall zeigten die finanziellen Ergebnisse der FFHG jedoch, dass diese trotz der sinkenden Fluggastzahlen infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise auf dem Weg zur Erreichung der Rentabilität Fortschritte machte.
- (181) In Anbetracht der Überlegungen in Erwägungsgrund 175 und folgende ist die Kommission der Ansicht, dass die FFHG zum Zeitpunkt, als die Beihilfen gewährt wurden, nicht als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden kann und dass somit die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 nicht anwendbar sind.

6.5.2. Anwendbarkeit der Luftverkehrsleitlinien von 2005 und 2014

- (182) In Artikel 107 Absatz 3 des Vertrags werden bestimmte Ausnahmen von der in Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags festgelegten Regel der Unvereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt genannt. Die fraglichen Beihilfen können auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags gewürdigt werden, dem zufolge „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.
- (183) Diesbezüglich bieten die Luftverkehrsleitlinien von 2014 einen Rahmen für die Bewertung, ob Beihilfen für Flughäfen als vereinbar gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags erklärt werden können.
- (184) Entsprechend den Luftverkehrsleitlinien von 2014 ist die Kommission der Ansicht, dass die „Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln“ ⁽⁷⁰⁾ für unrechtmäßige Investitionsbeihilfen für Flughäfen gilt. In dieser Hinsicht wird die Kommission, falls die unrechtmäßigen Investitionsbeihilfen vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, die Vereinbarkeitsregeln anwenden, die zum Zeitpunkt der Gewährung der unrechtmäßigen Investitionsbeihilfen galten. Dementsprechend wird die Kommission bei vor dem 4. April 2014 gewährten unrechtmäßigen Investitionsbeihilfen die in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 dargelegten Grundsätze anwenden ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶⁹⁾ Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

⁽⁷⁰⁾ ABl. C 119 vom 22.5.2002, S. 22.

⁽⁷¹⁾ Randnr. 173 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (185) Umgekehrt erklärte die Kommission in den Luftverkehrsleitlinien von 2014, dass ihre „Bekanntmachung über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln“ für anhängige Fälle unzulässiger Betriebsbeihilfen für Flughäfen, die vor dem 4. April 2014 bewilligt wurden, nicht gelten sollte. Stattdessen wird die Kommission die in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 dargelegten Grundsätze auf alle Betriebsbeihilfen (abhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) für Flughäfen anwenden, auch wenn die Beihilfen vor dem 4. April 2014 und dem Beginn des Übergangszeitraums bewilligt wurde ⁽⁷²⁾.
- (186) Die Kommission hat bereits in Erwägungsgrund 173 festgestellt, dass die zu würdigenden Maßnahmen vor dem 4. April 2014 gewährte unrechtmäßige staatliche Beihilfen darstellen.

6.5.3. Unterscheidung zwischen Investitions- und Betriebsbeihilfen

- (187) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 184 und 185 angeführten Bestimmungen der Luftverkehrsleitlinien von 2014 muss die Kommission ermitteln, ob die in Rede stehenden Maßnahmen unrechtmäßige Investitions- oder Betriebsbeihilfen darstellen.
- (188) Nach Randnummer 25 Buchstabe r der Luftverkehrsleitlinien von 2014 wird eine Investitionsbeihilfe definiert als „eine Beihilfe zur Finanzierung von Anlagevermögen, insbesondere zur Deckung der Kapitalkosten-Finanzierungslücke“. Zudem kann eine Investitionsbeihilfe nach Randnummer 25 Buchstabe r der Leitlinien sowohl ein vorab gezahlter Betrag (d. h. zur Deckung anfänglicher Investitionskosten) als auch eine in regelmäßigen Tranchen ausgezahlte Beihilfe (zur Deckung von Kapitalkosten bezogen auf jährliche Abschreibungsbeträge und Kosten für Finanzierungen) sein.
- (189) Eine Betriebsbeihilfe hingegen ist eine Beihilfe zur vollständigen oder teilweisen Deckung der Betriebskosten eines Flughafens, die definiert werden als „die mit der Erbringung von Flughafendienstleistungen verbundenen Kosten eines Flughafens; dazu gehören Kostenkategorien wie Personalkosten, Kosten für fremdvergebene Dienstleistungen, Kommunikation, Abfallentsorgung, Energie, Instandhaltung, Mieten und Verwaltung, jedoch weder Kapitalkosten, Marketingunterstützung bzw. andere Anreize, die der Flughafen den Luftverkehrsgesellschaften bietet“ ⁽⁷³⁾.
- (190) Ausgehend von diesen Begriffsbestimmungen ist die Kommission der Ansicht, dass die 100 %ige staatliche Garantie für die zur Vorzugsbedingungen gewährten ISB-Darlehen und die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 Investitionsbeihilfen zugunsten der FFHG darstellen. Diese Gelder standen alle in Verbindung mit der Umschuldung von Darlehen, mit denen wiederum ein bestimmtes Infrastrukturinvestitionsvorhaben finanziert wurde (siehe Tabelle 9). Zudem sind die Beträge der ISB-Darlehen so hoch wie oder niedriger als die entsprechenden durchgeführten Investitionen.

Tabelle 9

Vergleichende Übersicht der Höhe der ISB-Darlehen und deren Zweck ⁽¹⁾

| ISB-Darlehen Nr. | Darlehenshöhe in Mio. EUR | Zwecke des Darlehens |
|------------------|---------------------------|--|
| 1 | 18,4 | [...] Infrastrukturinvestitionen in Höhe von [...] |
| 2 | 20,0 | [...] Infrastrukturinvestitionen in Höhe von [...] |
| 3 | 2,5 | [...] Infrastrukturinvestitionen in Höhe von [...] |

⁽⁷²⁾ Randnr. 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁷³⁾ Randnr. 25 Buchstabe v der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

| ISB-Darlehen Nr. | Darlehenshöhe in Mio. EUR | Zwecke des Darlehens |
|------------------|---------------------------|--|
| 4 | 25,9 | [...] Infrastrukturinvestitionen in Höhe von [...] |
| 5 | 6,8 | [...] Infrastrukturinvestitionen in Höhe von [...] |

(¹) Die Aufstellung basiert auf den Angaben in den ISB-Darlehensverträgen zum Zweck der jeweiligen Darlehen und den Investitionsbeträgen.

- (191) Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, dass die 100 %ige staatliche Garantie für die ISB-Darlehen und die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 vor dem 4. April 2014 gewährte rechtswidrige Investitionsbeihilfen darstellen, deren Vereinbarkeit nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 zu würdigen ist.
- (192) Im Hinblick auf die vom Liquiditätspool zu Vorzugsbedingungen bereitgestellten Gelder ist Deutschland der Ansicht, dass diese im Zeitraum 2009–2012 auch zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen verwendet wurden.
- (193) Im Zeitraum 2009–2012 wurden am Flughafen Frankfurt-Hahn Investitionen in Höhe von 46 Mio. EUR vorgenommen (siehe Tabelle 3). Die Höhe dieser Investitionen entspricht in etwa den Geldmitteln, die in diesem Zeitraum aus dem Liquiditätspool in Anspruch genommen wurden. Zudem waren im Zeitraum 2009–2012 die Betriebsergebnisse (⁷⁴) (ohne außerordentliche Einnahmen, d. h. andere Einnahmen als die luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen sowie Einnahmen aus dem Verkauf von Land oder Immobilien) positiv (siehe Tabelle 4). Dies deutet darauf hin, dass der Flughafen in der Lage war, seine täglichen Betriebskosten zu tragen, und dass die aus dem Liquiditätspool gewährten Geldmittel zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur verwendet wurden. Somit stellen die Gelder aus dem Liquiditätspool vor dem 4. April gewährte rechtswidrige Investitionsbeihilfen dar, deren Vereinbarkeit nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 zu würdigen ist. Diesbezüglich gelten auch die in Abschnitt 6.5.3 dargelegten Erwägungen. Insbesondere können die Beihilfen, da die Höhe der ausgereichten Mittel geringer als die Gesamtsumme der Investitionen ist, als angemessen und erforderlich betrachtet werden.
- (194) Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Geldmittel aus dem Liquiditätspool nicht für einen speziellen Zweck vorgesehen waren. Zudem waren die Betriebsergebnisse (ohne außerordentliche Einnahmen, d. h. andere Einnahmen als die luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen sowie Einnahmen aus dem Verkauf von Land oder Immobilien) im Betrachtungszeitraum negativ (siehe Tabelle 4). Dies könnte darauf hindeuten, dass die Einnahmen aus der normalen Tätigkeit des Flughafens nicht ausreichten, um dessen Betriebskosten zu decken. Überdies hat Deutschland nicht aufgezeigt, mit welchem Mechanismus gewährleistet wurde, dass die Gelder des Liquiditätspools nicht zur Finanzierung des täglichen Betriebs des Flughafens verwendet würden.
- (195) Angesichts dieser Umstände ist nicht auszuschließen, dass die Geldmittel des Liquiditätspools verwendet wurden, um zu verhindern, dass es der FFHG an Liquidität mangelte, was zur Folge hätte haben können, dass der Flughafenbetreiber seine Investitionen kürzt oder dass sie zu einem Unternehmen in Schwierigkeiten wird. Deshalb könnten die aus dem Liquiditätspool gewährten Gelder als vor dem 4. April 2014 gewährte unrechtmäßige Betriebsbeihilfen angesehen werden, deren Vereinbarkeit nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 zu würdigen ist. Diese Würdigung erfolgt in Abschnitt 6.5.4.

6.5.4. Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2005

- (196) Nach Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 muss die Kommission prüfen, ob die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind:
- Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von gemeinsamem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.);
 - die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels erforderlich und angemessen;

(⁷⁴) Gemessen am Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen („EBITDA“).

- c) die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend;
 - d) alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur; und
 - e) die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- (197) Darüber hinaus müssen staatliche Beihilfen für Flughäfen — wie jede andere Beihilfemaßnahme — einen Anreizeffekt haben und in Bezug auf das angestrebte rechtmäßige Ziel erforderlich und angemessen sein, damit sie mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.
- (198) Deutschland trug vor, dass die Investitionsbeihilfen zugunsten der FFHG alle Kriterien für die Beurteilung der Vereinbarkeit in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 erfüllen.
- a) Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse
- (199) Die Investitionsbeihilfen zugunsten der FFHG hatten zum Ziel, die weitere Umwandlung des früheren US-Militärflughafens zu einem Zivilflughafen zu finanzieren und die Infrastruktur des Flughafens beträchtlich auszubauen. Diese Maßnahmen leisteten einen erheblichen Beitrag zur regionalen Entwicklung und Anbindung der Region Hunsrück sowie zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in einem Gebiet, das von der Schließung des US-Militärflughafens wirtschaftlich getroffen wurde, sowie zur Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main.
- (200) Die Region Hunsrück ist, wie von Deutschland dargelegt, von einer Reihe von Gebieten umgeben (z. B. dem Landkreis Birkenfeld), die im Rahmen der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ als förderungsbedürftige Regionen eingestuft wurden. So galt der Landkreis Birkenfeld im Betrachtungszeitraum zumindest teilweise als Region mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) unter dem EU-Durchschnitt ⁽⁷⁵⁾.
- (201) Die Kommission ist der Ansicht, dass die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn auch erheblich zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Region Hunsrück beitrug. Wie von Deutschland dargelegt, hat der Flughafen Frankfurt-Hahn unter Berücksichtigung aller Flughafentätigkeiten im Jahr 2012 in der Region Hunsrück 3 063 Arbeitsplätze geschaffen, von denen 74 % Vollzeitstellen waren und 90 % auf Arbeitnehmer entfallen, die auch in dieser Region leben.
- (202) Außerdem hatte die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn durch eine wachsende Zahl wirtschaftlicher und touristischer Aktivitäten auch positive indirekte, induzierte und katalytische Effekte auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region sowie die regionale Entwicklung allgemein. Den von Deutschland übermittelten Informationen zufolge trägt der Flughafen Frankfurt-Hahn erheblich zur Entwicklung des Incoming-Tourismus (rund 33 % der Fluggäste, was ca. 1 Mio. Fluggäste 2005 entspricht) und Outgoing-Tourismus (rund 67 % der Fluggäste) im Land Rheinland-Pfalz bei. Wie von Deutschland angegeben, bleiben 88 % der ankommenden Fluggäste mindestens einen Tag in der Region und generierten im Jahr 2005 ca. 5,7 Mio. Übernachtungen. Da 88 % der in Frankfurt-Hahn ankommenden Touristen mindestens einen Tag und mehr als 80 % davon sogar zwei bis zehn Tage bleiben, erbringen sie jährlich einen Gesamtumsatz von etwa 133,7 Mio. EUR. Zudem generierte der Incoming-Tourismus rund 11 000 Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz.
- (203) Die fraglichen geförderten Investitionen halfen auch, die Anbindung des Gebiets zu verbessern. Dennoch trägt der Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen (oder die Schaffung zusätzlicher ungenutzter Kapazitäten) nicht zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse bei. Im vorliegenden Fall vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Investitionsbeihilfen nicht zu einem solchen Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen (Doppelung) führen, die die mittelfristigen Aussichten für die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur auf anderen, benachbarten Flughäfen verschlechtern würde. So gibt es keine anderen Flughäfen im Umkreis von 100 km oder 60 Minuten Fahrtzeit vom Flughafen Frankfurt-Hahn. Die Frankfurt-Hahn nächstgelegenen Flughäfen sind der Flughafen Frankfurt/Main in einer Entfernung von 115 km oder 1 Stunde 15 Minuten Fahrtzeit mit dem Auto und der Flughafen Luxemburg in einer Entfernung von 1 Stunde 30 Minuten Fahrtzeit (111 km).
- (204) Der Flughafen Frankfurt/Main ist ein internationaler Drehkreuz-Flughafen mit einer großen Vielfalt an Flugzielen und wird vorwiegend von Netzwerk-Carriern bedient, die Anschlussflüge anbieten, während am Flughafen

⁽⁷⁵⁾ Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/2006 — Deutschland — Deutsche Fördergebietskarte 2007-2013 (ABl. C 295 vom 5.12.2006, S. 6).

Frankfurt-Hahn ein Punkt-zu-Punkt-Billigflugverkehr abgewickelt wird. Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt/Main ist seit 2000 kontinuierlich gestiegen, und zwar von 49,4 Mio. Fluggästen im Jahr 2000 auf ca. 58 Mio. im Jahr 2012. Allerdings wird das Wachstum in dieser Zeit durch Überlastungsprobleme und Kapazitätsbeschränkungen beeinträchtigt. Wie von Deutschland dargelegt, wurden die Kapazitätsgrenzen am Flughafen Frankfurt/Main ständig überschritten. Deshalb habe der Flughafen Frankfurt-Hahn, insbesondere dank seiner 24-Stunden-Betriebsgenehmigung, eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten zur Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main gespielt. Bis 2009 war Fraport sogar Mehrheitseigner der FFHG, der Betreiberin des Flughafens Frankfurt-Hahn (2,7 Mio. Fluggäste im Jahr 2013, rund 4 Mio. Fluggäste im Jahr 2007 in seiner Spitzenzeit), und Betreiber des Flughafens Frankfurt-Main (58 Mio. Fluggäste und 2,1 Mio. Tonnen Fracht) und verfolgte so eine Diversifizierungsstrategie.

- (205) Der Flughafen Luxemburg, der Frankfurt-Hahn am nächsten liegt, aber immer noch rund 111 km bzw. 1 Stunde 30 Minuten Fahrtzeit mit dem Auto entfernt ist, verzeichnete 2008 rund 1,7 Mio. Fluggäste und bis 2013 ein rasches Wachstum auf 2,2 Mio. Das Fluggastaufkommen des Flughafens Luxemburg ist etwas geringer als das des Flughafens Frankfurt-Hahn, doch sein Frachtaufkommen fällt mit 674 000 Tonnen im Jahr 2013 wesentlich höher aus. Er bietet die verschiedensten Linienflüge zu europäischen Hauptstädten sowie Charterflüge zu Urlaubsorten an. Diese Auswahl an Zielorten entspricht zum großen Teil dem Bedarf der Mitarbeiter der in Luxemburg angesiedelten Finanzinstitute und internationalen Einrichtungen.
- (206) Der Flughafen Saarbrücken liegt rund 128 km vom Flughafen Frankfurt-Hahn entfernt, was einer Fahrtzeit von über 2 Stunden mit dem Auto entspricht. Zudem wird Frankfurt-Hahn vor allem von Billigfluggesellschaften (Ryanair) bedient, und Fracht ist ein sehr wichtiger Faktor seines Geschäftsmodells, während der Flughafen Saarbrücken hauptsächlich Inlandslinienflüge anbietet und nur einen begrenzten Luftfrachtverkehr abwickelt.
- (207) In Bezug auf den Flughafen Zweibrücken hob Deutschland hervor, dass die Entfernung von 127 km zum Flughafen Frankfurt-Hahn eine Fahrtzeit von 1 Stunde und 27 Minuten mit dem Auto oder rund 4 Stunden mit dem Zug bedeutet. Ferner lasse ein Blick auf das Fluggast- und Luftfrachtaufkommen im Zeitraum 2005–2012 kein Substitutionsverhältnis zwischen den beiden Flughäfen erkennen.
- (208) Die Kommission stellt fest, dass eine gewisse Überlappung zwischen den Tätigkeiten der Flughäfen Frankfurt-Hahn und Zweibrücken besteht, da der Flughafen Zweibrücken auch Luftfracht abwickelt und die vom Flughafen Zweibrücken angebotenen Ziele überwiegend mit Charterflügen bedient werden. Hierzu merkt die Kommission an, dass Frachtverkehr in der Regel mobiler ist als Passagierverkehr⁽⁷⁶⁾. Generell wird beim Einzugsgebiet für Frachtflughäfen von einem Radius von mindestens rund 200 km und einer Fahrtzeit von 2 Stunden ausgegangen. Aus Stellungnahmen der Branche geht hervor, dass für Spediteure allgemein eine Transportzeit per Lkw von bis zu einem halben Tag (d. h. eine Fahrtzeit mit Lkw von bis zu 12 Stunden) zur Beförderung ihrer Waren akzeptabel wäre⁽⁷⁷⁾. Auch der Charterflugverkehr ist im Allgemeinen weniger zeitkritisch, und es werden Fahrtzeiten von bis zu 2 Stunden mit dem Auto hingenommen.
- (209) Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn bereits vor dem Markteinstieg von Zweibrücken im Jahr 2006 ein gut laufender Flughafen mit mehr als 3 Mio. Fluggästen und 123 000 Tonnen durchlaufender Fracht war. In Anbetracht der historischen Entwicklung der beiden Flughäfen, ihrer geografischen Lage und der freien Kapazitäten am Flughafen Frankfurt-Hahn zu der Zeit, als der Flughafen Zweibrücken 2006 in den Luftverkehrsmarkt eintrat, vertritt die Kommission die Auffassung, dass eher die Eröffnung des Flughafens Zweibrücken eine unnötige Doppelung von Infrastruktur darstellte.
- (210) Deshalb gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Investitionen in den Flughafen Frankfurt-Hahn keine Doppelung vorhandener unrentabler Infrastruktur darstellt. Vielmehr spielt der Flughafen Frankfurt-Hahn eine wichtige Rolle für die Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main, ohne dessen Erweiterungspläne einzuschränken. Ohne die Investitionen in den Flughafen Frankfurt-Hahn bestand sogar die Gefahr, dass der Transportbedarf der Region nicht abgedeckt werden kann.
- (211) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 199 bis 210 kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass die Investitionsbeihilfen für den Bau und Betrieb von Infrastruktur auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn ein genau definiertes Ziel von gemeinsamem Interesse verwirklichen, nämlich die Entwicklung der regionalen Wirtschaft, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Verbesserung der Anbindung der Region.

⁽⁷⁶⁾ Siehe Fußnote 45.

⁽⁷⁷⁾ Siehe Fußnote 46.

b) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels erforderlich und angemessen

- (212) Nach Auskunft Deutschlands wurden die Investitionen entsprechend dem Bedarf getätigt (und waren somit angemessen) und war die errichtete Infrastruktur erforderlich, damit der Flughafen die Anbindung und die Entwicklung der Region bedienen und den Flughafen Frankfurt/Main entlasten kann.
- (213) Ausgehend von den von Deutschland übermittelten Informationen stimmt die Kommission zu, dass die finanzierten Investitionen für die Erreichung des Ziels von gemeinsamem Interesse erforderlich und angemessen waren (siehe Erwägungsgrund 68 und folgende). Tatsächlich hätte die Umwandlung des früheren US-Militärflughafens in einen voll funktionsfähigen Zivilflughafen ohne diese Investitionen nicht vollendet werden können. Der Bau der Fluggast- und Frachteinrichtungen, Vorfelder und Rollbahnen musste erfolgen, um den Zivilflugbetrieb weiter auszubauen. Mithin war die errichtete Infrastruktur erforderlich, damit der Flughafen die Anbindung und die Entwicklung der Region bedienen kann.
- (214) Außerdem wurde das Infrastrukturvorhaben nur in dem zur Erreichung der festgelegten Ziele erforderlichen Umfang durchgeführt: Die Infrastruktur wurde für ein maximales Fluggastaufkommen von rund 4 bis 5 Mio. Fluggästen und 500 000 Tonnen Fracht gebaut, doch die in Tabelle 1 und Tabelle 2 dargestellten Statistiken zeigen, dass das Fluggastaufkommen bis 2007 kontinuierlich bis auf einen Spitzenwert von 4 Mio. Fluggäste stieg (und anschließend aus den in Erwägungsgrund 219 genannten Gründen auf 2,7 Mio. im Jahr 2013 zurückging) und dass das Frachtaufkommen auf über 500 000 Tonnen im Jahr 2011 anwuchs. Das bedeutet, dass die erwartete Verkehrsnachfrage weitgehend der tatsächlichen Nachfrage entsprach und dass die Investitionen nicht unangemessen hoch waren.
- (215) Zwar sind Investitionen in die Doppelung einer bereits vorhandenen unrentablen Infrastruktur zu vermeiden, doch ist dies hier nicht der Fall. Wie bereits in den Erwägungsgründen 203 bis 210 erläutert, befinden sich in einem Umkreis von 100 km und 60 Minuten Fahrtzeit keine anderen Flughäfen, und auch bei Betrachtung eines größeren Einzugsgebiets bestehen keine Doppelungseffekte. Der nächstgelegene Flughafen ist Frankfurt/Main, der durch den Flughafen Frankfurt-Hahn entlastet werden sollte.
- (216) In Anbetracht dieser Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Voraussetzung für die Vereinbarkeit erfüllt ist.

c) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend

- (217) Deutschland trug vor, dass vor der Entscheidung über den weiteren Ausbau der Flughafeninfrastruktur Untersuchungen zur Vorhersage des Verkehrsaufkommens durch externe Sachverständige durchgeführt worden waren, um das Verkehrspotenzial für den Flughafen Frankfurt-Hahn zu ermitteln.
- (218) Aus den übermittelten Informationen geht hervor, dass die externen Sachverständigen seinerzeit ein beträchtliches Wachstum von 0,3 Mio. Fluggästen im Jahr 2000 auf bis zu 3,8 Mio. Fluggäste im Jahr 2010 vorhergesagt hatten (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7). Bei der Frachtentwicklung prognostizierten die Sachverständigen einen Anstieg von 151 000 Tonnen im Jahr 2001 auf bis zu 386 000 Tonnen im Jahr 2010 (siehe Abbildung 8, wofür im Zeitraum 2006–2010 die vom Flughafen Frankfurt/Main wegen des Nachtflugverbots umgeleiteten Flüge verantwortlich sein würden. Diese Prognosen ließen sich jedoch nur dann erfüllen, wenn die Investitionen im geplanten Umfang getätigt würden.
- (219) Die Kommission stellt fest, dass diese Verkehrsprognosen (siehe Erwägungsgrund 218) durch die tatsächliche Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn bestätigt wurden (siehe Tabelle 1 und Tabelle 2). Im Jahr 2007 fertigte der Flughafen Frankfurt-Hahn rund 4 Mio. Fluggäste ab. Nach einer Zeit erheblichen Wachstums litt der Luftverkehr in Deutschland und der Union in den letzten Jahren unter der Wirtschafts- und Finanzkrise von 2008/2009, wodurch der Passagierluftverkehr in Deutschland im Jahr 2009 zurückging. Dessen Entwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn wurde zudem durch die Einführung einer Luftverkehrssteuer in Deutschland 2011 beeinträchtigt. Derzeit fertigt der Flughafen Frankfurt-Hahn rund 2,7 Mio. Fluggäste im Jahr ab. Was die Fracht anbelangt, so wickelte der Flughafen 2011 565 000 Tonnen Fracht ab. Wegen der Insolvenz eines seiner Kunden waren es 2013 nur 447 000 Tonnen.
- (220) In Anbetracht dieser Erwägungen kann somit der Schluss gezogen werden, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn seine Kapazitäten bereits weitgehend auslastet und dass die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Kapazitäten zufriedenstellend waren.

d) Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur

(221) Alle potenziellen Nutzer der Infrastruktur haben einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur. Die am Flughafen Frankfurt-Hahn geltende Entgeltordnung ist öffentlich einsehbar und steht allen potenziellen und aktuellen Nutzern des Flughafens transparent und diskriminierungsfrei zur Verfügung. Etwaige Unterschiede bei den tatsächlich gezahlten Gebühren für die Nutzung der Infrastruktur basierten auf einer wirtschaftlich gerechtfertigten Differenzierung ⁽⁷⁸⁾.

(222) Daher erachtet die Kommission diese Voraussetzung als erfüllt.

e) Keine Beeinträchtigung des Handels, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft

(223) Nach Randnummer 39 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 lässt sich anhand der Kategorie eines Flughafens feststellen, inwieweit Flughäfen miteinander konkurrieren und die Förderung eines einzelnen Flughafens den Wettbewerb beeinträchtigen kann.

(224) Innerhalb des Standardeinzugsgebiets des Flughafens Frankfurt-Hahn (1 Stunde Fahrtzeit mit dem Auto oder 100 km Entfernung) gibt es keine anderen kommerziell genutzten Flughäfen. Auch bei Betrachtung eines größeren Einzugsgebiets ist die Kommission der Ansicht, dass die Beihilfe keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten schafft.

(225) Was den Flughafen Frankfurt/Main (den nächstgelegenen Flughafen in einer Entfernung von rund 115 km und 1 Stunde 15 Minuten Fahrtzeit) anbelangt, so hatten die Investitionen am Flughafen Frankfurt-Hahn keine negativen Substitutionseffekte. Tatsächlich war Fraport bereits vor seinem Einstieg am Flughafen Frankfurt-Hahn Betreiber des Flughafens Frankfurt/Main, investierte aber dennoch in den Flughafen Frankfurt-Hahn, um den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten, da für dieses Drehkreuz eine Kapazitätsüberlastung in der Zukunft absehbar war. Insbesondere das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main spielte dabei eine wichtige Rolle, denn der Flughafen Frankfurt-Hahn verfügte über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung.

(226) Im Zeitraum 2000–2007 verzeichnete Frankfurt-Hahn ein erhebliches Wachstum, doch Abbildung 1 zeigt, dass der Verkehrsanteil im Vergleich zu Frankfurt/Main sehr niedrig blieb. Das Fluggastaufkommen am Flughafen Frankfurt/Main erhöhte sich stetig von 48 Mio. im Jahr 2000 auf 54,2 Mio. im Jahr 2007. Aufgrund der Wirtschaftskrise kam es in Frankfurt/Main 2009 zu einem leichten Rückgang auf 50,9 Mio., auf den dann ein rasanter Anstieg auf 58 Mio. folgte. Im Frachtbereich verzeichnete der Flughafen Frankfurt/Main ein kontinuierliches Wachstum von 1,6 Mio. auf 2,2 Mio. Tonnen im Jahr 2013.

(227) Im Hinblick auf andere Flughäfen hat die Kommission bereits erläutert, dass die Investitionen am Flughafen Frankfurt-Hahn keine wesentlichen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten hatten ⁽⁷⁹⁾. Dies gilt auch für den Flughafen Zweibrücken, denn im Grunde stellt dieser Flughafen eine unnötige Doppelung von Infrastruktur dar (und wäre somit verantwortlich für etwaige wettbewerbsverfälschende Auswirkungen).

(228) Zudem verfügt der Flughafen Frankfurt-Hahn im Gegensatz zu den Flughäfen Frankfurt/Main und Luxemburg über keine Bahnanbindung. Insgesamt ist kein Substitutionseffekt für den Schienenverkehr zu erwarten.

(229) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 223 bis 228 ist die Kommission der Ansicht, dass übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf ein Minimum beschränkt sind.

⁽⁷⁸⁾ Beschluss der Kommission vom 1. Oktober 2014 in der Beihilfesache SA.21211 — Deutschland — Flughafen Frankfurt-Hahn und Ryanair, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽⁷⁹⁾ In Bezug auf die Flughäfen Frankfurt/Main und Luxemburg stellt die Kommission ferner fest, dass das Segment Geschäftsreisen dort einen erheblichen Marktanteil einnimmt, während es am Flughafen Frankfurt-Hahn nur einen vergleichsweise geringen Anteil ausmacht.

f) Anreizeffekt, Erforderlichkeit und Angemessenheit

- (230) Die Kommission muss ermitteln, ob die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten staatlichen Beihilfen das Verhalten des Empfängers in einer Weise verändert haben, dass er eine zur Verwirklichung des Ziels von gemeinsamem Interesse beitragende Tätigkeit ausübt, die er i) ohne die Beihilfen nicht ausgeführt hätte oder die er ii) eingeschränkter oder anders ausgeführt hätte. Zudem werden die Beihilfen nur dann als angemessen betrachtet, wenn dasselbe Ergebnis mit weniger Beihilfen und weniger Wettbewerbsverfälschung nicht hätte erreicht werden können. Demnach müssen Umfang und Intensität der Beihilfen auf das zur Durchführung der geförderten Tätigkeit erforderliche Minimum beschränkt sein.
- (231) Nach den von Deutschland übermittelten Informationen hätte die Investition ohne die Beihilfen nicht durchgeführt werden können. Deutschland trug vor, dass die Beihilfen erforderlich waren, da sie lediglich die Finanzierungskosten ausglich und ein geringerer Betrag zu geringeren Investitionshöhen geführt hätte.
- (232) Tatsächlich arbeitet der Flughafen den in Tabelle 3 und Tabelle 4 zusammengefassten finanziellen Ergebnissen zufolge nach wie vor mit Verlust und ist nicht in der Lage, seine Investitionskosten zu finanzieren. Daher lässt sich schließen, dass die Beihilfen für Investitionen erforderlich waren, um die Flughafeninfrastruktur zu entlasten und um die aktuellen Anforderungen an eine moderne Flughafeninfrastruktur zu erfüllen. Ohne die Beihilfen wäre der Flughafen Frankfurt-Hahn nicht in der Lage gewesen, die erwartete Nachfrage von Fluggesellschaften, Fluggästen und Spediteuren abzudecken, und die Wirtschaftstätigkeit des Flughafens hätte einen geringeren Umfang.
- (233) Es sei auch darauf hingewiesen, dass die öffentliche Förderung in einer Zeit gewährt wurde, als die FFHG sehr hohe Investitionen in die Infrastruktur vornahm (mehr als 220 Mio. EUR im Zeitraum 2001–2012). Von diesem Betrag wurden 46 Mio. EUR im Betrachtungszeitraum (2009–2012) investiert. Daraus folgt, dass die Investitionsbeihilfen lediglich einen Bruchteil der Investitionskosten insgesamt abdeckten und sich auf die Differenz zwischen dem für die Fördermittel gezahlten Zinssatz und dem marktüblichen Zinssatz beschränkten, zu dem die FFHG diese Gelder auf dem Markt erhalten hätte. Außerdem wurden die fraglichen Investitionsbeihilfen in Form einer 100 %igen staatlichen Garantie und von Geldmitteln zu Vorzugsbedingungen und nicht in Form eines Direktzuschusses gezahlt.
- (234) Die Kommission gelangt deshalb zu dem Schluss, dass die in Rede stehende Beihilfemaßnahme einen Anreizeffekt hatte und dass die Höhe der Beihilfen auf das Minimum beschränkt war, das erforderlich war, damit die geförderte Tätigkeit stattfinden konnte, und somit angemessen war.

Schlussfolgerung

- (235) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten Investitionsbeihilfen mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags vereinbar sind, da sie die in Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllen.

6.5.5. Vereinbarkeit der Betriebsbeihilfen nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014

- (236) In Abschnitt 5.1 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 sind die Kriterien aufgeführt, die die Kommission bei der Würdigung der Vereinbarkeit der Betriebsbeihilfen mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags anwenden wird. Nach Randnummer 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 wird die Kommission diese Kriterien auf alle Betriebsbeihilfen (einschließlich anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) anwenden.
- (237) Nach Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 können vor dem Datum der Veröffentlichung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gewährte unrechtmäßige Betriebsbeihilfen — wie die aus dem Liquiditätspool gewährten Gelder, soweit sie Betriebsbeihilfen darstellten (siehe Erwägungsgründe 185 und 186) — bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, sofern die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind:
- a) *Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse*: Diese Voraussetzung ist u. a. erfüllt, wenn die Beihilfe die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten erhöht oder die regionale Entwicklung begünstigt ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Randnrn. 137, 113 und 114 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- b) *Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen*: Staatliche Beihilfen dürfen nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken können, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann ⁽⁸¹⁾.
- c) *Vorliegen eines Anreizeffekts*: Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn ohne die Betriebsbeihilfen und unter Berücksichtigung möglicherweise vorhandener Investitionsbeihilfen und des Verkehrsaufkommens der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des betreffenden Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde ⁽⁸²⁾.
- d) *Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum)*: Um angemessen zu sein, müssen Betriebsbeihilfen auf das Minimum beschränkt bleiben, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird ⁽⁸³⁾.
- e) *Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten* ⁽⁸⁴⁾.

a) Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse

(238) Wie es in Abschnitt 5.1.2 Buchstabe a der Luftverkehrsleitlinien von 2014 heißt, werden, um Flughäfen Zeit zur Anpassung an neue Marktgegebenheiten zu geben und Störungen im Flugverkehr und in Bezug auf die Anbindung von Gebieten zu vermeiden, Betriebsbeihilfen für Flughäfen als Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse angesehen, wenn sie i) die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union erhöhen; ii) der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegenwirken oder iii) die regionale Entwicklung begünstigen.

(239) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 199 bis 204 vertritt die Kommission die Auffassung, dass der fortdauernde Betrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Region Hunsrück erhöhte. Darüber hinaus begünstigte der fortdauernde Betrieb des Flughafens die regionale Entwicklung der Region Hunsrück und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Überdies diene der Betrieb und Ausbau des Flughafens auch der Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main.

(240) Die Kommission gelangt deshalb zu dem Schluss, dass die in Rede stehende Maßnahme ein genau definiertes Ziel von gemeinsamem Interesse verwirklicht.

b) *Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen*

(241) Nach Abschnitt 5.1.2 Buchstabe b der Luftverkehrsleitlinien von 2014 kann die Frage, ob eine staatliche Beihilfe wirksam zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse beiträgt, erst nach einer Analyse des konkreten Problems beantwortet werden. Dabei sollten staatliche Beihilfen nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken können, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann.

(242) Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn ein Regionalflughafen mit ca. 2,7 Mio. Fluggästen pro Jahr ist. Er hat hohe fixe Betriebskosten und ist unter den gegenwärtigen Marktbedingungen nicht in der Lage, seine Betriebskosten zu decken. Folglich sind staatliche Maßnahmen erforderlich (siehe Randnummer 89 der Luftverkehrsleitlinien von 2014).

c) *Geeignetheit der Beihilfemaßnahmen*

(243) Nach Abschnitt 5.1.2 Buchstabe c der Luftverkehrsleitlinien von 2014 muss jede Beihilfemaßnahme für einen Flughafen ein geeignetes Politikinstrument für die Verwirklichung des Ziels von gemeinsamem Interesse sein. Der Mitgliedstaat muss deshalb aufzeigen, dass dasselbe Ziel mit anderen Politik- oder Beihilfeinstrumenten, die den Wettbewerb weniger verfälschen, nicht hätte erreicht werden können.

⁽⁸¹⁾ Randnrn. 137 und 116 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁸²⁾ Randnrn. 137 und 124 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁸³⁾ Randnrn. 137 und 125 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽⁸⁴⁾ Randnrn. 137 und 131 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (244) Nach Angaben Deutschlands sind die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen geeignet, um das angestrebte Ziel von gemeinsamem Interesse zu verwirklichen, das mit einem anderen Politikinstrument, das den Wettbewerb weniger verfälscht, nicht hätte verwirklicht werden können.
- (245) Im vorliegenden Fall blieb der Beihilfebetrug (die Differenz zwischen dem marktüblichen Zinssatz für die Fördermittel aus dem Liquiditätspool und dem tatsächlichen Zinssatz) unter den tatsächlich entstandenen, ungedeckten Betriebsverlusten (siehe Tabelle 4, EBITDA ohne die außerordentlichen Einnahmen des Flughafens) und war auf das erforderliche Minimum beschränkt, da er nur als rückzahlbares Darlehen und nicht als Direktzuschuss gewährt wurde. Keine andere Politikmaßnahme hätte dem Flughafen die Fortführung seines Betriebs ermöglicht. Somit ist der Ausgleich der Verluste auf das Minimum beschränkt und sieht keine Gewinne vor.
- (246) In Anbetracht der Erwägungsgründe 244 und 245 ist die Kommission der Ansicht, dass die in Rede stehenden Maßnahmen geeignet waren, um das angestrebte Ziel von gemeinsamem Interesse zu erreichen.

d) Vorliegen eines Anreizeffekts

- (247) Nach Abschnitt 5.1.2 Buchstabe d der Luftverkehrsleitlinien von 2014 hat eine Betriebsbeihilfe einen Anreizeffekt, wenn ohne die Betriebsbeihilfe und unter Berücksichtigung möglicherweise vorhandener Investitionsbeihilfen und des Verkehrsaufkommens der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des betreffenden Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde. Bei dieser Würdigung sind das Vorhandensein von Investitionsbeihilfen und das Verkehrsaufkommen am Flughafen zu berücksichtigen.
- (248) Ohne die Beihilfen würde der Umfang des Geschäftsbetriebs am Flughafen Frankfurt-Hahn erheblich beeinträchtigt und geringer ausfallen, was letztlich das Ausscheiden des Flughafens aus dem Markt aufgrund nicht gedeckter Betriebsverluste zur Folge hätte.
- (249) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen einen Anreizeffekt hatten.

e) Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf ein Minimum)

- (250) Nach Abschnitt 5.1.2 Buchstabe e der Luftverkehrsleitlinien von 2014 müssen Betriebsbeihilfen, um angemessen zu sein, auf das Minimum beschränkt bleiben, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird.
- (251) Im vorliegenden Fall war der Beihilfebetrug auf den Umfang der nicht gedeckten Betriebskosten beschränkt, da er lediglich die tatsächlich entstandenen Kosten ausglich.
- (252) Deshalb ist die Kommission der Ansicht, dass die Höhe der Betriebsbeihilfen im vorliegenden Fall angemessen und auf das Minimum beschränkt war, das erforderlich war, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt werden konnte.

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

- (253) Nach Abschnitt 5.1.2 Buchstabe f der Luftverkehrsleitlinien von 2014 werden bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen die Verfälschungen des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel berücksichtigt.
- (254) Innerhalb des Standardeinzugsgebiets des Flughafens Frankfurt-Hahn (1 Stunde Fahrtzeit mit dem Auto oder 100 km Entfernung) gibt es keine anderen kommerziell genutzten Flughäfen. Selbst bei einer Ausdehnung dieses Einzugsgebiets auf andere Flughäfen im Umkreis des Flughafens Frankfurt-Hahn bestehen, wie in den Erwägungsgründen 225 und 228 aufgezeigt, keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Flughäfen im Umkreis des Flughafens Frankfurt-Hahn (d. h. Frankfurt/Main, Luxemburg und Saarbrücken).
- (255) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass etwaige übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten infolge der zugunsten der FFHG gewährten Betriebsbeihilfen auf das Minimum beschränkt sind.

Schlussfolgerung

- (256) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 238 bis 255 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

7. SCHLUSSFOLGERUNG

- (257) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 99 bis 124 ist die Kommission der Ansicht, dass die vom Land Rheinland-Pfalz für die FFHG aus dem Liquiditätspool gewährte Kreditlinie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellt.
- (258) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 127 bis 138 ist die Kommission der Ansicht, dass die vom Land Rheinland-Pfalz gestellte staatliche Garantie zu Besicherung von 100 % der ausstehenden ISB-Darlehen eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellt.
- (259) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 140 bis 169 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die ISB-Darlehen Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 4 zu Zinssätzen gewährt wurden, die als den Marktbedingungen entsprechend betrachtet werden können. Da die Kriterien von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags nicht sämtlich erfüllt sind, ist die Kommission folglich der Ansicht, dass diese Darlehen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags darstellen.
- (260) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 140 bis 169 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 unter dem Benchmarkzinssatz gewährt wurden. Da die anderen Kriterien gemäß Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags ebenfalls erfüllt sind, stellen diese Darlehen staatliche Beihilfen dar.
- (261) Da die Kreditlinie und die Geldmittel, die aus dem Liquiditätspool gewährt wurden, die 100 %ige staatliche Garantie sowie die ISB-Darlehen Nr. 2 und Nr. 5 der FFHG bereits zur Verfügung gestellt wurden, ist die Kommission der Ansicht, dass Deutschland das Verbot nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags nicht beachtet hat.
- (262) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 199 bis 232 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten Investitionsbeihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, da sie die in Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllen.
- (263) In Anbetracht der Überlegungen in den Erwägungsgründen 238 bis 255 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die vom Liquiditätspool zu Vorzugsbedingungen gewährten Fördermittel die in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen erfüllen und gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.
- (264) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland dem Erlass des Beschlusses in englischer Sprache zustimmt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatlichen Beihilfen, die Deutschland von 2009 bis 2012 zugunsten der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Form einer 100 %igen Garantie für Darlehen der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz, in Form eines Darlehens der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz vom 31. August 2009 in Höhe von 20,0 Mio. EUR, eines Darlehens vom 30. September 2009 in Höhe von 6,8 Mio. EUR sowie in Form einer Genehmigung für die Beteiligung des Flughafens Frankfurt-Hahn GmbH am Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz und der Inanspruchnahme von Darlehen in Höhe von bis zu 45 Mio. EUR zu Vorzugsbedingungen aus diesem Liquiditätspool unter Verletzung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags rechtswidrig gewährt hat, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Die der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH von der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz in der Zeit vom 15. Juli 2007 bis zum 30. September 2009 gewährten Darlehen von insgesamt 46,8 Mio. EUR stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags dar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 1. Oktober 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

BESCHLUSS (EU) 2016/789 DER KOMMISSION**vom 1. Oktober 2014****über die staatliche Beihilfe SA.21121 (C 29/08) (ex NN 54/07) Deutschlands über die Finanzierung des Flughafens Frankfurt-Hahn und die finanziellen Beziehungen zwischen dem Flughafen und Ryanair***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 6853)***(Nur der englische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2, Unterabsatz 1 ⁽¹⁾,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ⁽²⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Zwischen 2003 und 2006 gingen bei der Kommission Beschwerden verschiedener Parteien über mutmaßliche rechtswidrige staatliche Beihilfen seitens des Unternehmens *Fraport AG* sowie der Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen zugunsten der *Ryanair plc* („Ryanair“ ⁽³⁾) sowie des Betreibers des Flughafens Frankfurt-Hahn, der *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (nachfolgend: „FFHG“), ein. Am 22. September 2003 und am 1. Juni 2006 legte der Beschwerdeführer weitere Informationen vor.
- (2) Mit Schreiben vom 25. September 2006 und vom 9. Februar 2007 ersuchte die Kommission Deutschland um Informationen. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 20. Dezember 2006 und vom 29. Juni 2007.
- (3) Mit Schreiben vom 17. Juni 2008 setzte die Kommission Deutschland von ihrer Entscheidung in Kenntnis, in Bezug auf die Finanzierung von FFHG und deren finanzielle Beziehungen mit Ryanair das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen (die „Eröffnungsentscheidung von 2008“). Deutschland übermittelte seine Stellungnahme am 27. Oktober 2008.
- (4) Die Eröffnungsentscheidung von 2008 wurde als Beihilfesache SA.21121 (C 29/08) registriert. Am 17. Januar 2009 wurde die Eröffnungsentscheidung von 2008 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁴⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu den betreffenden Maßnahmen Stellung zu nehmen.
- (5) Die Kommission erhielt Stellungnahmen der Deutschen Lufthansa AG („Lufthansa“), des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften („BDF“), von Ryanair, der Société Air France SA („Air France“) und der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (Association of European Airlines, „AEA“). Mit Schreiben vom 16. April 2009 leitete sie diese Stellungnahmen an Deutschland weiter. Deutschland erhielt Gelegenheit, sich innerhalb eines Monats dazu zu äußern, und übermittelte seine Stellungnahme und weitere Informationen am 1. Juli 2009.

⁽¹⁾ Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“ und von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ mit sich gebracht. In diesem Beschluss wird durchgehend die Terminologie des AEUV verwendet.

⁽²⁾ ABl. C 12 vom 17.1.2009, S. 6.

⁽³⁾ *Ryanair* ist eine irische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billigfluggesellschaften (European Low Fares Airlines Association). Die Fluggesellschaft übt ihre Geschäftstätigkeit über kleinere Regionalflughäfen aus. Sie bedient derzeit ca. 160 Flughäfen in Europa. Ryanair verfügt über eine einheitliche Flotte aus 272 Maschinen des Typs Boeing 737-800 mit jeweils 189 Sitzplätzen.

⁽⁴⁾ Siehe Fußnote 2.

- (6) Mit Schreiben vom 4. März 2011 übermittelte die Lufthansa weitere Informationen im Zusammenhang mit der Eröffnungsentscheidung von 2008, die sich auf neue mutmaßliche Beihilfemaßnahmen bezogen.
- (7) Mit Schreiben vom 18. März 2011 leitete die Kommission die Beschwerde an Deutschland weiter und forderte weitere Auskünfte zu den neuen mutmaßlichen Beihilfemaßnahmen an. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 19. Mai 2011 und vom 23. Mai 2011.
- (8) Diese Antworten waren jedoch unvollständig. Daher sandte die Kommission am 6. Juni 2011 ein Erinnerungsschreiben nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ⁽⁵⁾. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 14. Juni 2011 und vom 16. Juni 2011.
- (9) Mit Schreiben vom 13. Juli 2011 setzte die Kommission Deutschland von ihrem Beschluss in Kenntnis, über die vom „Liquiditätspool“ des Landes Rheinland-Pfalz für die FFHG gewährte Kreditlinie, das von der Investitions- und Strukturbank des Landes Rheinland-Pfalz („ISB“) für die FFHG gewährte Darlehen und die vom Land Rheinland-Pfalz für die FFHG gewährte Garantie für den ISB-Kredit das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen (der „Eröffnungsbeschluss von 2011“). Der Eröffnungsbeschluss von 2011 wurde als Beihilfesache SA.32833 (2011/C) registriert. Am 21. Juli 2012 wurde der Eröffnungsbeschluss von 2011 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽⁶⁾.
- (10) Mit Schreiben vom 20. Februar 2012 ersuchte die Kommission um weitere Informationen im Zusammenhang mit der Eröffnungsentscheidung von 2008. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 16. April 2012. Mit Schreiben vom 27. Juli 2012 forderte die Kommission erneut weitere Auskünfte an. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 4. September 2012.
- (11) Mit Schreiben vom 25. Februar 2014 unterrichtete die Kommission Deutschland über die Annahme der Leitlinien der Kommission für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ⁽⁷⁾ (die „Luftverkehrsleitlinien von 2014“) am 20. Februar 2014. Die Kommission teilte Deutschland mit, dass diese Leitlinien am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten würden. Sie gab Deutschland Gelegenheit, innerhalb von 20 Arbeitstagen zu diesen Leitlinien und ihrer möglichen Anwendung auf die vorliegende Sache Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 17. März 2014 erinnerte die Kommission Deutschland daran, dass sie, falls innerhalb der Frist von 20 Arbeitstagen keine Stellungnahme eingehe, davon ausgehen werde, dass Deutschland nicht Stellung nehme.
- (12) Mit Schreiben vom 23. März 2014 und vom 4. April 2014 ersuchte die Kommission Deutschland um weitere Informationen. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 17. April 2014, 24. April 2014 und 9. Mai 2014.
- (13) Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 wurden am 4. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Sie traten an die Stelle der Luftverkehrsleitlinien von 1994 ⁽⁸⁾ sowie der Luftverkehrsleitlinien von 2005 ⁽⁹⁾.
- (14) Am 15. April 2014 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung veröffentlicht, in der Mitgliedstaaten und Beteiligte aufgefordert wurden, innerhalb eines Monats nach ihrer Veröffentlichung zur Anwendung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 in diesem Fall Stellung zu nehmen ⁽¹⁰⁾. Die Lufthansa und Transport & Environment gaben Stellungnahmen ab. Mit Schreiben vom 26. August 2014 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an Deutschland weiter. Mit Schreiben vom 3. September 2014 teilte Deutschland der Kommission mit, dass es keine Stellungnahme abgebe.
- (15) Mit Schreiben vom 17. Juni 2014 erklärte sich Deutschland ausnahmsweise damit einverstanden, dass dieser Beschluss nur in englischer Sprache erlassen und bekanntgegeben wird.

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. C 216 vom 21.7.2012, S. 1.

⁽⁷⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

⁽⁸⁾ Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).

⁽⁹⁾ Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1).

⁽¹⁰⁾ ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

2. HINTERGRUND DER MASSNAHMEN

2.1. UMWANDLUNG DES FLUGHAFENS UND SEINE EIGENTUMSSTRUKTUR

- (16) Der Flughafen Frankfurt-Hahn liegt in Rheinland-Pfalz, ca. 120 km westlich von Frankfurt am Main. Bis 1992 war der Flughafen Frankfurt-Hahn ein US-Militärflughafen. Danach wurde er in einen Zivilflughafen umgewandelt. Er verfügt über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung.
- (17) Die Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG („Holding Hahn“), eine öffentlich-private Partnerschaft zwischen Wayss & Freytag und dem Land Rheinland-Pfalz, erwarb am 1. April 1995 von Deutschland das Eigentum an der Infrastruktur des Flughafens Frankfurt-Hahn. Zwischen 1995 und 1998 baute diese öffentlich-private Partnerschaft den Flughafen mit dem Ziel aus, dort Industrie- und Gewerbeflächen zu entwickeln. Als sich die Partnerschaft zwischen Wayss & Freytag und dem Land Rheinland-Pfalz nicht als erfolgreich erwies, beteiligte sich nach Aussage Deutschlands die Flughafen Frankfurt/Main GmbH („Fraport“) ⁽¹⁾ am 1. Januar 1998 an dem Projekt und übernahm schließlich den Betrieb des Flughafens.
- (18) Deutschland zufolge hatte die Beteiligung von Fraport, die bereits den internationalen Flughafen Frankfurt/Main betrieb und verwaltete, der ungefähr 115 km vom Flughafen Frankfurt-Hahn entfernt ist, mehrere strategische Gründe. Erstens war der Flughafen Frankfurt-Hahn nach Angaben Deutschlands der einzige Flughafen in der Nähe des Flughafens Frankfurt/Main, der das Potenzial hatte, ein vollwertiger internationaler Flughafen zu werden. Da der Flughafen Frankfurt/Main zu dieser Zeit bereits seine volle Kapazität erreicht hatte, bestand die Möglichkeit, einen zweiten rentablen Flughafen in der Region zu betreiben. Zweitens war der Flughafen Frankfurt-Hahn damals der einzige deutsche Flughafen mit einer 24-Stunden-Betriebsgenehmigung, die für Frachtflüge einen besonders hohen Nutzen hat. Drittens war die Start- und Landebahn voll ausgestattet und konnte unter allen Wetterbedingungen genutzt werden. Ferner machte Deutschland geltend, dass die Eigentümer des Flughafens Schiphol ebenfalls über einen Erwerb des Flughafens Frankfurt-Hahn nachgedacht hätten, sodass Fraport durch die Übernahme des Betriebs des Flughafens Frankfurt-Hahn einen unerwünschten Wettbewerber habe „auf Distanz“ können.
- (19) Fraport erwarb 64,90 % der Anteile an der Betreibergesellschaft Flughafen Hahn GmbH & Co. KG Lautzenhausen („FFHG & Co KG“) zum Preis von [...] (*). Ein Teil des Kaufpreises ([...]), für den bestimmte Bedingungen galten, war am 31. Dezember 2007 fällig ⁽²⁾. Im August 1999 übernahm Fraport 73,37 % der Anteile der Holding Hahn sowie 74,90 % der Anteile ihres aktiven Teilhabers Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH zum Preis von [...] EUR. Dadurch wurde Fraport faktisch neuer Partner des Landes Rheinland-Pfalz.
- (20) Fraport setzte auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn vorrangig auf eine systematische Entwicklung des Passagier- und Frachtgeschäfts. Diesbezüglich war Fraport eines der ersten Unternehmen, die ein Geschäftsmodell anwandten, das vor allem auf die Anwerbung von Billigfluggesellschaften abstellte. Ausgehend davon verpflichtete sich Fraport, mit der Holding Hahn nach deren Umwandlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) einen neuen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag abzuschließen. Die Umwandlung und der Abschluss des neuen Vertrags erfolgten am 24. November 2000.
- (21) Anschließend fusionierten Holding Hahn und FFHG & Co KG und bildeten die Flughafen Hahn GmbH. An der neuen Gesellschaft waren das Land Rheinland-Pfalz zu 26,93 % und Fraport zu 73,07 % beteiligt. Der Firmenname der Gesellschaft wurde später wieder in Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („FFHG“) geändert. 2001 führten die beiden Anteilseigner, Fraport und das Land Rheinland-Pfalz, der FFHG neues Kapital zu (vgl. ausführliche Beschreibung in Abschnitt 3).
- (22) Bis zum 11. Juni 2001 waren 100 % der Anteile im Besitz öffentlicher Anteilseigner ⁽³⁾. Am 11. Juni ging Fraport an die Börse, woraufhin 29,71 % ihrer Anteile an private Anteilseigner verkauft wurden, während 70,29 % der Anteile bei den öffentlichen Anteilseignern verblieben.
- (23) Im November 2002 schlossen das Land Rheinland-Pfalz, das Land Hessen, Fraport und die FFHG eine Vereinbarung über die künftige Nutzung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Diese Vereinbarung sah eine zweite Aufstockung des eingetragenen Kapitals vor. Bei dieser Gelegenheit trat das Land Hessen als dritter Gesellschafter

⁽¹⁾ Im Folgenden wird in diesem Beschluss der Begriff „Fraport“ sowohl für „FAG“ vor der Änderung des eingetragenen Firmennamens als auch für „Fraport AG“ danach verwendet.

(*) Vertrauliche Informationen.

⁽²⁾ Nach Artikel 7 Absatz 3 des Kaufvertrags kann ein Teil des Kaufpreises gemindert werden, beispielsweise, wenn die FFHG entstandenen Kosten für den Lärmschutz eine bestimmte Obergrenze überschreiten.

⁽³⁾ Das Land Hessen hielt 45,24 % der Anteile an Fraport, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (eine 100 %ige Tochter der Stadt Frankfurt am Main) 28,89 % und die Bundesrepublik Deutschland 25,87 %.

in die FFHG ein. Daraufhin besaß Fraport 65 % der Anteile, während das Land Hessen und das Land Rheinland-Pfalz jeweils 17,5 % hielten. Diese Eigentumsstruktur blieb bis 2009 unverändert, als Fraport seine gesamten Anteile an das Land Rheinland-Pfalz verkaufte, das seither einen Mehrheitsanteil von 82,5 % hält. Die restlichen 17,5 % werden nach wie vor vom Land Hessen gehalten.

2.2. ENTWICKLUNG DES FLUGGAST- UND FRACHTAUFKOMMENS UND FLUGHÄFEN IM UMKREIS

- (24) Das Fluggastaufkommen am Flughafen stieg zwischen 1998 und 2007 von 29 289 auf 4 Mio. und ging 2013 auf ca. 2,7 Mio. zurück (vgl. Tabelle 1). Der Flughafen wird derzeit von Ryanair, Wizz Air ⁽¹⁴⁾ sowie weiteren Fluggesellschaften bedient. Der Anteil von Ryanair am Fluggastaufkommen belief sich 2013 auf ca. [80-100 %].

Tabelle 1

Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn zwischen 1998 und 2013

| Jahr | Anzahl Fluggäste | Anzahl Ryanair-Fluggäste |
|------|------------------|--------------------------|
| 1998 | 29 289 | 0 |
| 1999 | 140 706 | 89 129 |
| 2000 | 380 284 | 318 664 |
| 2001 | 447 142 | 397 593 |
| 2002 | 1 457 527 | 1 231 790 |
| 2003 | 2 431 783 | 2 341 784 |
| 2004 | 2 760 379 | 2 668 713 |
| 2005 | 3 079 528 | 2 856 109 |
| 2006 | 3 705 088 | 3 319 772 |
| 2007 | 4 015 155 | 3 808 062 |
| 2008 | 3 940 585 | 3 821 850 |
| 2009 | 3 793 958 | 3 682 050 |
| 2010 | 3 457 540 | [2 766 032-3 457 540] |
| 2011 | 2 894 363 | [2 315 490-2 894 363] |
| 2012 | 2 791 185 | [2 232 948-2 791 185] |
| 2013 | 2 667 529 | [2 134 023-2 667 529] |

⁽¹⁴⁾ Wizz Air ist eine ungarische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billigfluggesellschaften (European Low Fares Airlines Association). Die Wizz Air-Gruppe besteht aus den drei Betriebsgesellschaften Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria und Wizz Air Ukraine. Das Geschäftsmodell der Fluggesellschaft basiert auf kleineren Regionalflughäfen. Die Fluggesellschaft bedient derzeit ca. 150 Flughäfen in Europa. Wizz Air verfügt über eine einheitliche Flotte aus 34 Maschinen des Typs Airbus A 320 mit je 180 Sitzen, die durchschnittlich nicht älter als drei Jahre sind.

- (25) Der Flughafen Frankfurt-Hahn konnte außerdem Wachstum beim Frachtverkehr verzeichnen. Das Frachtaufkommen am Flughafen stieg zwischen 1998 und 2011 von ca. 16 000 Tonnen auf ca. 286 000 Tonnen in der Spitze und ging anschließend 2013 auf ca. 151 000 Tonnen zurück (vgl. Tabelle 2). Das Gesamtfrachtaufkommen einschließlich Spediteuren, das 2013 am Flughafen abgewickelt wurde, belief sich auf 447 000 Tonnen.

Tabelle 2

Entwicklung des Frachtaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn von 1998 bis 2013

| Jahr | Gesamtluftfrachtaufkommen in t | Gesamtfrachtaufkommen einschl. Spediteuren in t |
|------|--------------------------------|---|
| 1998 | 16 020 | 134 920 |
| 1999 | 43 676 | 168 437 |
| 2000 | 75 547 | 191 001 |
| 2001 | 25 053 | 133 743 |
| 2002 | 23 736 | 138 131 |
| 2003 | 37 065 | 158 873 |
| 2004 | 66 097 | 191 117 |
| 2005 | 107 305 | 228 921 |
| 2006 | 123 165 | 266 174 |
| 2007 | 125 049 | 289 404 |
| 2008 | 179 375 | 338 490 |
| 2009 | 174 664 | 322 170 |
| 2010 | 228 547 | 466 429 |
| 2011 | 286 416 | 565 344 |
| 2012 | 207 520 | 503 995 |
| 2013 | 152 503 | 446 608 |

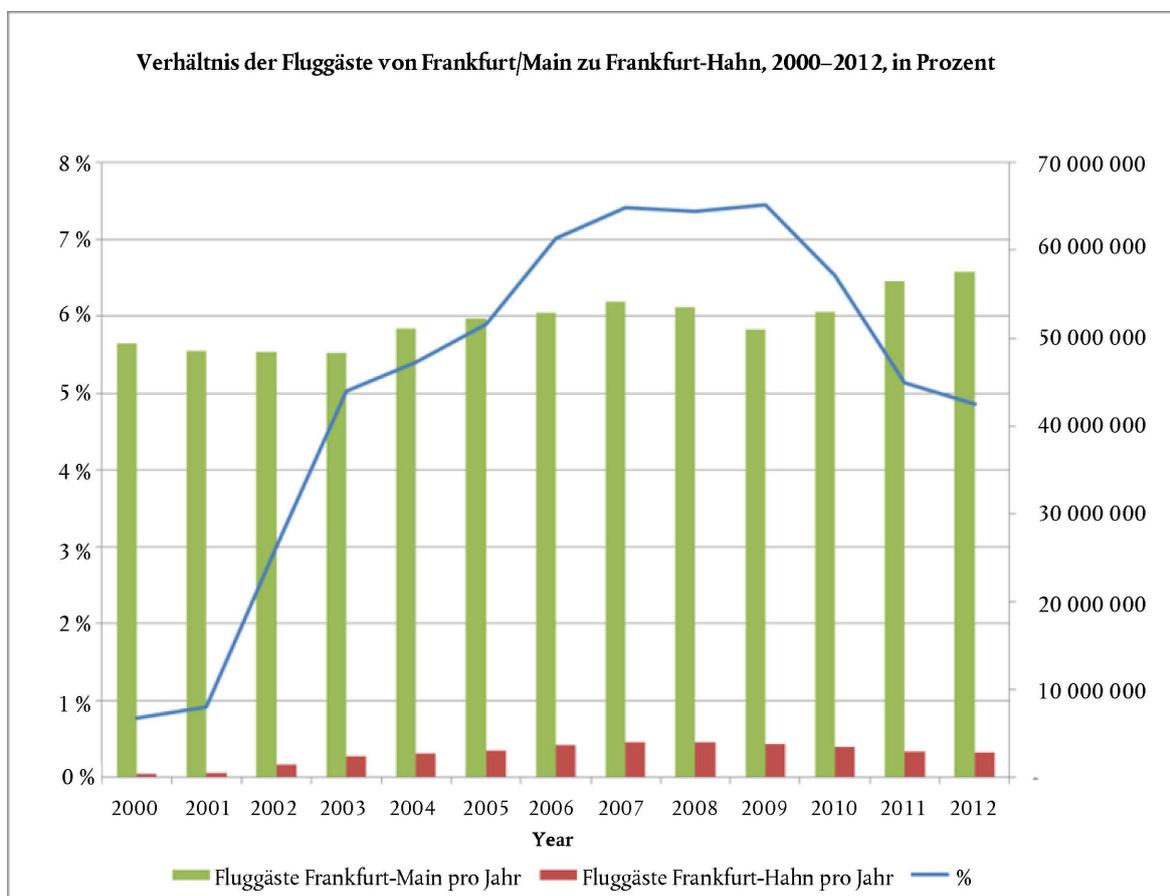
- (26) Die folgenden Flughäfen liegen in der Nähe des Flughafens Frankfurt-Hahn:

- i) Flughafen Frankfurt/Main (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 115 km, Fahrtzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 15 Minuten) ist ein internationaler Drehkreuz-Flughafen mit einer großen Vielfalt an Flugzielen im Kurz bis Langstreckenverkehr. Er wird vorrangig von Netzwerk-Carriern bedient, die Anschlussflüge anbieten, verfügt aber auch über Punkt-zu-Punkt- sowie Charterverkehr. Neben dem Passagierverkehr (2013 ca. 58 Mio.) wickelt der Flughafen Frankfurt/Main auch Luftfracht ab (2013 ca. 2 Mio. Tonnen). Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Verkehrs an den Flughäfen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2000-2012.

- ii) Flughafen Luxemburg (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 111 km, Fahrzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 30 Minuten) ist ein internationaler Flughafen mit Verbindungen zu vielen verschiedenen Zielflughäfen. Neben dem Fluggastaufkommen (ca. 2,2 Mio.) wickelte er 2013 auch 673 500 Tonnen Luftfracht ab.
- iii) Flughafen Zweibrücken (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 128 km, Fahrzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 35 Minuten).
- iv) Flughafen Saarbrücken (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 128 km, Fahrzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 35 Minuten).
- v) Flughafen Köln-Bonn (Entfernung vom Flughafen Frankfurt-Hahn: ca. 175 km, Fahrzeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 44 Minuten).

Abbildung 1

Entwicklung des Fluggastaufkommens an den Flughäfen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn von 2000 bis 2012



(27) Tabelle 3 bietet eine Übersicht der Investitionen seitens FFHG zwischen 2001 und 2012, die sich insgesamt auf ca. 216 Mio. EUR belaufen.

Tabelle 3

Überblick über Investitionen von 2001 bis 2012

| In 1 000 EUR | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Gesamt 2001-2012 |
|---|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|--------------|------------------|
| Investitionen in Infrastruktur und Ausrüstung | | | | | | | | | | | | | |
| Anlagenzugänge inkl. Umbuchungen | | | | | | | | | | | | | |
| Grundstücke | 3 174,00 | 6 488 | | 2 994 | 4 284 | 3 086 | 8 613 | 593 | | [...] | | | |
| Terminal | | 2 519 | 3 310 | | | | | 251 | | | | | |
| Frachthalle | | | 3 850 | | 3 222 | | | | | | | | |
| Bürogebäude | | | | | | | | 2 428 | | [...] | | | |
| Sonstige Infrastrukturinvestitionen | | | 10 194 | 1 152 | | | 13 275 | | | [...] | [...] | [...] | |
| Vorfeldfläche | 1 008,30 | 5 684 | | | 3 394 | | 10 224 | 2 848 | | [...] | [...] | | |
| Sonstige Infrastruktur | 1 502,20 | 3 848 | 2 071 | 2 692 | 3 911 | 1 761 | 1 558 | 2 608 | 384 | [...] | [...] | [...] | |
| Immaterielle Vermögenswerte (z. B. IT) | 6,1 | 14,50 | 28 | 219 | 487 | 45 | 170 | 121 | 20 | [...] | [...] | [...] | 7 108 |
| Ausrüstung | 8 208,89 | 1 097,09 | 12 308,42 | 1 814,00 | 2 294,54 | 20 232 | 7 550 | 3 823 | 359 | [...] | [...] | [...] | 75 550 |
| Gesamt | 13 899 | 19 650 | 31 761 | 8 871 | 17 592 | 25 123 | 41 390 | 12 673 | 763 | 17 289 | 19 346 | 7 930 | 216 287 |

(28) Tabelle 4 bietet eine Übersicht der jährlichen Finanzergebnisse von FFHG zwischen 2001 und 2012.

Tabelle 4

Jahresergebnisse der FFHG von 2001 bis 2012

| In 1 000 EUR | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | | | | | | | | | |
| Einnahmen | 10 077,61 | 14 908,11 | 22 574,22 | 29 564,18 | 36 859,08 | 43 479,85 | 41 296,34 | 45 383,60 | 42 036,70 | 43 281,58 | 43 658,38 | 40 983,45 |
| Sonstige Einnahmen (einschl. Ausgleich für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und Verkauf von Grundstücken) | 7 771,31 | 5 514,63 | 3 686,87 | 3 039,35 | 3 618,93 | 6 097,29 | 5 436,58 | 4 858,16 | 11 540,36 | 14 554,55 | 9 313,99 | 21 390,92 |
| Gesamteinnahmen | 17 848,92 | 20 422,75 | 26 261,09 | 32 603,53 | 40 478,01 | 49 577,14 | 46 732,92 | 50 241,76 | 53 577,06 | 57 836,14 | 52 972,37 | 62 374,37 |
| Materialkosten | - 7 092,39 | - 10 211,13 | - 12 560,46 | - 14 601,17 | - 17 895,97 | - 24 062,81 | - 22 491,85 | - 25 133,61 | - 24 979,59 | - 27 650,17 | - 20 017,99 | - 21 871,65 |
| Personalkosten | - 9 185,12 | - 9 672,37 | - 10 734,62 | - 11 217,21 | - 12 101,84 | - 13 337,28 | - 14 433,17 | - 15 758,34 | - 15 883,08 | - 17 893,60 | - 18 228,23 | - 18 349,10 |
| Sonstige Kosten (einschl. Marketing) | - 5 692,81 | - 11 434,31 | - 10 521,27 | - 11 454,36 | - 14 058,15 | - 12 885,28 | - 9 897,46 | - 9 630,21 | - 7 796,81 | - 8 029,40 | - 6 760,92 | - 6 643,00 |
| EBITDA | - 4 121,41 | - 10 895,06 | - 7 555,27 | - 4 669,21 | - 3 577,94 | - 708,22 | - 89,56 | - 280,39 | - 4 917,58 | - 4 262,96 | - 7 965,23 | - 15 510,62 |
| EBITDA (ohne sonstige Einnahmen) | - 11 892,72 | - 16 409,69 | - 11 242,13 | - 7 708,56 | - 7 196,87 | - 6 805,51 | - 5 526,13 | - 5 138,56 | - 6 622,78 | - 10 291,59 | - 1 348,76 | - 5 880,30 |
| Abschreibung | - 5 325,63 | - 5 674,68 | - 6 045,39 | - 7 699,33 | - 7 973,46 | - 10 527,90 | - 10 191,89 | - 11 855,19 | - 12 482,28 | - 11 827,19 | - 13 297,31 | - 12 733,48 |
| Finanzergebnisse (erhaltene Zinsen - gezahlte Zinsen) | - 2 896,64 | - 3 013,42 | - 4 006,57 | - 4 105,53 | - 4 548,42 | - 4 588,16 | - 5 235,30 | - 5 693,02 | - 4 915,39 | - 2 778,06 | - 5 063,04 | - 8 177,54 |
| Außerordentl. Einnahmen und Kosten | - 431,54 | - 206,00 | - 10,46 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | - 272,55 | 0,00 | 0,00 |
| Steuern | - 580,13 | - 204,74 | - 215,18 | - 323,82 | - 228,44 | - 242,33 | - 245,00 | - 238,66 | - 257,45 | - 240,85 | - 231,03 | - 277,52 |
| Deckung der Verluste durch Fraport durch Gewinnabführung und Verlustübernahme | 13 355,35 | 19 993,90 | 17 832,87 | 16 797,89 | 16 328,26 | 16 066,61 | 15 761,75 | 18 067,26 | 5 621,37 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Jahresergebnis (Gewinn/Verlust) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | - 7 114,17 | - 10 855,69 | - 10 626,14 | - 5 677,92 |

3. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

3.1. MÖGLICHE STAATLICHE BEIHILFEN ZUGUNSTEN VON FFHG

3.1.1. MASSNAHME 1: GEWINNABFÜHRUNGS- UND VERLUSTÜBERNAHMEVERTRAG VON 2001

- (29) FFHG und Fraport schlossen einen Vertrag, wonach Fraport Anspruch auf alle von FFHG erwirtschafteten Gewinne hatte. Im Gegenzug musste Fraport sämtliche Verluste von FFHG übernehmen. Am 31. August 1999 trafen das Land Rheinland-Pfalz und Fraport eine Vereinbarung, in der sich Fraport zum Abschluss eines Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags („GAVÜV“) verpflichtete. Der entsprechende notarielle Vertrag wurde am 24. November 2000 geschlossen, und der GAVÜV von 2001 trat am 1. Januar 2001 in Kraft („GAVÜV von 2001“) ⁽¹⁵⁾.
- (30) Fraport erhielt das Recht zur Kündigung des GAVÜV von 2001 mit sechsmonatiger Kündigungsfrist, allerdings erst ab dem 31. Dezember 2005. Andernfalls verlängerte sich die Vertragslaufzeit am Ende des Kalenderjahres jeweils stillschweigend um ein weiteres Jahr, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2010.
- (31) Der Abschluss des GAVÜV von 2001 wurde vom Aufsichtsrat und der Hauptversammlung von Fraport gebilligt ⁽¹⁶⁾. Mit Vertrag vom 5. April 2004 („GAVÜV von 2004“) wurde die Gültigkeit des GAVÜV von 2001 später bis 2014 verlängert. Bis zur Ersetzung des GAVÜV von 2001 durch den GAVÜV von 2004 (vgl. Erwägungsgrund 45) hatte Fraport Verluste in Höhe von [...] Mio. EUR übernommen.

3.1.2. MASSNAHME 2: KAPITALERHÖHUNG VON 2001

- (32) In einem Bericht für den Beteiligungsausschluss von Fraport ⁽¹⁷⁾ hieß es am 19. Januar 2001, dass sich die zwischen 1998 und 2005 akkumulierten Verluste von FFHG vermutlich auf [...] Mio. EUR belaufen würden und damit mehr als doppelt so hoch wie die Prognose von 1997 wären. Ferner verlagerten bzw. reduzierten gleichzeitig zwei der wichtigsten Luftfrachtkunden von FFHG ihre Geschäftstätigkeit vom Flughafen Frankfurt-Hahn, was einen beträchtlichen Rückgang des Frachtverkehrsvolumens um 45 % im ersten Halbjahr 2001 zur Folge hatte.
- (33) Infolge dieses Berichts beauftragte Fraport die Beratungsgesellschaft Boston Consulting Group („BCG“) sowie die eigene Strategische Abteilung Akquisitionen und Beteiligungen („SA“) Anfang 2001 mit der Ausarbeitung einer Strategie für FFHG. Sowohl BCG als auch SA gelangten zu dem Fazit, dass eine langfristig positive Entwicklung von FFHG nur mit einer erheblichen Verbesserung der Infrastruktur als Voraussetzung für eine weitere Steigerung des Verkehrsvolumens möglich wäre. SA wies auch darauf hin, dass ein derart erheblicher Ausbau von FFHG finanziell riskant sei und dass selbst im günstigsten Szenario frühestens 2013 mit einem Erreichen eines positiven Jahresergebnisses (Jahresüberschuss nach Steuern) zu rechnen sein würde.
- (34) Gestützt auf die Studie von BCG und ihre eigene Analyse erarbeitete SA ein Entwicklungsprogramm für FFHG, das bis 2007 Investitionen in Höhe von 172 Mio. EUR vorsah. Diese Investitionen bestanden aus einem „Sofortprogramm“ mit einem Volumen von 27 Mio. EUR, das den Ausbau der Start-/Landebahn auf 3,4 km und die Kosten des Planfeststellungsverfahrens für eine Erweiterung der Start-/Landebahn auf 3,8 km sowie zusätzliche Kosten für den bereits begonnenen Bau des neuen Terminals umfasste.
- (35) 2001 betrug die Eigenkapitalquote von FFHG jedoch lediglich 4 % ⁽¹⁸⁾. Außerdem hatte Fraport ab dem 31. Dezember 2005 das Recht, den GAVÜV von 2001 zu kündigen. Unter diesen Bedingungen konnte FFHG das „Sofortprogramm“ nicht durch weitere Schulden finanzieren, sondern benötigte neues Kapital.
- (36) Die Kapitalerhöhung wurde am 14. Dezember 2001 vom Aufsichtsrat von Fraport und anschließend am 9. Januar 2002 von den Anteilseignern von FFHG beschlossen. Eine Erhöhung des Stammkapitals einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, wie FFHG, bedarf der Zustimmung aller Gesellschafter.

⁽¹⁵⁾ Notarielle Urkunde von Notar Jürgen Scherzer (Urk. Rolle Nr. 268/2000) vom 24. November 2000.

⁽¹⁶⁾ Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2000.

⁽¹⁷⁾ Der Beteiligungsausschluss von Fraport ist ein vom Aufsichtsrat eingesetzter Ausschuss, der die wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligungen von Fraport verfolgt.

⁽¹⁸⁾ Mit anderen Worten betrug die Fremdkapitalquote 96 %.

Land Hessen

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Insgesamt |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| Leistungen auf übernommene Stammeinlage | 4 000 | 4 000 | 750 | 0 | 0 | 8 750 |
| Kapitalrücklage | 0 | 0 | 3 250 | 4 000 | 4 000 | 11 250 |
| <i>Kapital insgesamt</i> | | | | | | 20 000 |

Land Rheinland-Pfalz

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | Insgesamt |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| Leistungen auf übernommene Stammeinlage | 537 | 0 | 0 | 0 | 0 | 537 |
| Kapitalrücklage | 1 821 | 2 357 | 2 357 | 2 357 | 2 357 | 11 249 |
| <i>Kapital insgesamt</i> | | | | | | 11 786 |

3.1.4. MASSNAHME 4: GAVÜV VON 2004

- (45) Wie es für die Zustimmung zur Kapitalerhöhung Bedingung gewesen war, verlängerten FFHG und Fraport mit Vertrag vom 5. April 2004 die Gültigkeit des GAVÜV von 2001 bis 2014. Der neue GAVÜV trat jedoch erst nach Billigung durch die Hauptversammlung von Fraport in Kraft. Wie von den Anteilseignern von FFHG in Bezug auf die Kapitalerhöhung vereinbart, wurde in diesem GAVÜV von 2004 festgelegt, dass jede weitere Neuverschuldung von FFHG durch Fraport und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen anteilig nach Maßgabe ihrer jeweiligen Kapitalbeteiligung auszugleichen sei.
- (46) Im Rahmen des GAVÜV von 2004 übernahm Fraport bis 2009 Verluste in Höhe von ca. [...] Mio. EUR. Demnach glied Fraport im Rahmen der beiden aufeinanderfolgenden GAVÜV zusammen insgesamt Verluste in Höhe von [...] Mio. EUR aus, die zwischen 2001 und 2009 angefallen waren. Davon entfielen [...] Mio. EUR auf Abschreibungen auf Anlagen und [...] Mio. EUR auf Zinszahlungen für Darlehen zur Finanzierung der Infrastruktur.
- (47) 2009 verkaufte Fraport ihre gesamten Anteile an FFHG an das Land Rheinland-Pfalz und kündigte dadurch auch den GAVÜV.

3.1.5. MASSNAHME 5: AUSGLEICHSZAHLUNGEN AN FFHG FÜR SICHERHEITSKONTROLLEN

- (48) Das Land Rheinland-Pfalz zieht eine Flughafensicherheitsgebühr von allen am Flughafen Frankfurt-Hahn abfliegenden Fluggästen ein. Das Land führt die Sicherheitskontrollen nicht selbst durch, sondern hat diese Aufgabe an den Flughafen vergeben, der wiederum einem Sicherheitsunternehmen den Unterauftrag erteilt hat. Als Entgelt für die Durchführung der Sicherheitskontrollen führt das Land den gesamten Ertrag aus der Sicherheitsgebühr an den Flughafen ab.

3.1.6. MASSNAHME 6: DIREKTE ZUSCHÜSSE DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

- (49) Laut den Finanzberichten der Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz ⁽¹⁹⁾ hat FFHG folgende in Tabelle 6 zusammengefasste Zuschüsse des Landes erhalten.

⁽¹⁹⁾ Jahresberichte von Holdinggesellschaften des Landes Rheinland-Pfalz von 1999, 2001, 2003, 2004.

Tabelle 6

Direkte Zuschüsse des Landes Rheinland-Pfalz

| Jahr | Direkte Zuschüsse (EUR) |
|---------------------|-------------------------|
| 1997 | (...) |
| 1998 | (...) |
| 1999 | (...) |
| 2000 | (...) |
| Insgesamt 1997-2000 | (...) |
| 2001 | (...) |
| 2002 | (...) |
| 2003 | (...) |
| 2004 | (...) |
| Insgesamt 2001-2004 | (...) |

- (50) Die direkten Zuschüsse des Landes Rheinland-Pfalz zugunsten von FFHG vor dem 12. Dezember 2000 belaufen sich auf [...] Mio. EUR, während die direkten Zuschüsse des Landes Rheinland-Pfalz zugunsten von FFHG zwischen 2001 und 2004 [...] Mio. EUR betragen.

3.2. MÖGLICHE STAATLICHE BEIHILFEN SEITENS FFHG ZUGUNSTEN VON RYANAIR UND SÄMTLICHEN ANDEREN IM PASSAGIERVERKEHR TÄTIGEN LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

- (51) Im Jahr 1999 warb FFHG mit Ryanair ihre erste Billigfluggesellschaft an. 1999, 2002 und 2005 schloss FFHG drei Verträge mit Ryanair. Außerdem führte FFHG 2001 und 2006 neue Entgeltordnungen ein.

3.2.1. MASSNAHME 7: VERTRAG MIT RYANAIR VON 1999

- (52) Der erste Vertrag mit Ryanair trat rückwirkend ab dem 1. April 1999 für die Dauer von fünf Jahren in Kraft (der „Vertrag mit Ryanair von 1999“). Ryanair nahm den Flugbetrieb vom Flughafen Frankfurt-Hahn nach London Stansted am 22. April 1999 auf, als bereits über alle wesentlichen Vertragsbedingungen eine Einigung erzielt worden war.
- (53) Die Geschäftsleitung von FFHG hat dem Aufsichtsrat auf seiner Sitzung vom 5. Mai 1999 eine Deckungsbeitragsrechnung für den Vertrag mit Ryanair von 1999 vorgelegt. Deutschland zufolge hat der Aufsichtsrat nicht über den Vertrag mit Ryanair von 1999 oder die Deckungsbeitragsrechnung abgestimmt, weil der Vertragsabschluss seiner Ansicht nach Teil des in die alleinige Zuständigkeit der Geschäftsleitung von FFHG fallenden Tagesgeschäfts war.
- (54) Tabelle 7 fasst die von Ryanair nach Anhang 1 des Vertrags mit Ryanair von 1999 zu zahlenden Entgelte zusammen.

Tabelle 7

Von Ryanair nach Anhang 1 des Vertrags mit Ryanair von 1999 zu zahlende Entgelte

| Art des Entgelts/der Gebühr | EUR |
|--|-------|
| Gesamtabfertigungsentgelt (je Flug; umfasst Landeentgelt, Vorfelddienste und Fluggastabfertigung) ⁽¹⁾ | (...) |
| Passagierentgelt (je ankommenden Fluggast) | (...) |
| Luftsicherheitsgebühr (je abfliegenden Fluggast) | (...) |
| Enteisungsmittel einschl. heißem Wasser (je Liter) | (...) |

⁽¹⁾ Für das jährliche Gesamtabfertigungsentgelt, das Ryanair bei einer Frequenz von bis zu 6 Flügen pro Tag zu zahlen hatte, galt eine Obergrenze von [...] EUR.

- (55) Nach Anhang 3 des Vertrags mit Ryanair von 1999 erhielt FFHG zusätzlich eine Provision in Höhe von [...] % für jeden am FFHG-Schalter verkauften oder ausgegebenen und bar oder mit Kreditkarte bezahlten Flugschein, eine Provision in Höhe von [...] % der von FFHG eingenommenen Übergepäckentgelte, [...] EUR für jeden von Ryanair verarbeiteten vorausbezahlten Flugschein sowie eine Provision in Höhe von [...] % für jeden über FFHG gebuchten Mietwagen.
- (56) Ryanair hatte in den ersten drei Betriebsjahren Anspruch auf Zahlungen zur Marketingförderung in Höhe von jährlich maximal [...] EUR, die von FFHG in vierteljährlichen Tranchen geleistet wurden. Die zur Marketingförderung bereitgestellten Mittel waren ausschließlich für das Marketing in Bezug auf Strecken mit Abflughafen Frankfurt-Hahn zu verwenden. Ryanair musste mit Rechnungen und Belegen detailliert Rechenschaft über die Verwendung der Mittel ablegen.

3.2.2. MASSNAHME 8: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2001

- (57) Am 16. Oktober 2001 wurde die Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt-Hahn von 2001 vom Verkehrsmministerium des Landes Rheinland-Pfalz genehmigt und veröffentlicht. Sie trat rückwirkend zum 1. Oktober 2001 in Kraft ⁽²⁰⁾.
- (58) Da sich der Flughafen Frankfurt-Hahn auf Billigfluggesellschaften ausgerichtet hatte, die vorwiegend Flugzeuge der Typen Boeing 737 oder Airbus A319/320 mit einer Starthöchstmasse (Maximum Take-Off Weight, MTOW) von ca. 50 bis 80 Tonnen nutzen, führte der Flughafen Lande- und Startentgeltfreiheit für Luftfahrzeuge mit einer Starthöchstmasse zwischen 5,7 und 90 Tonnen ein.
- (59) Tabelle 8 fasst die nach der Entgeltordnung von 2001 von den Fluggesellschaften zu zahlenden Entgelte je Flugzeug für die wichtigsten Bodenabfertigungsinfrastrukturdienste zusammen.

Tabelle 8

Nach der Entgeltordnung von 2001 von den Fluggesellschaften zu zahlende Entgelte für die wichtigsten Bodenabfertigungsinfrastrukturdienste

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

⁽²⁰⁾ Aktenzeichen V/21-1011/1.

- (60) Das Passagierentgelt wurde auf 4,35 EUR je ankommenden Fluggast festgesetzt. Die passagierbezogene Luftsicherheitsgebühr, die sich nach der Anzahl der beim Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste bemisst, beträgt 4,35 EUR je Fluggast. Sie ist an das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, Referat Luftverkehr, zu entrichten.
- (61) Für jeden Anflug eines Luftfahrzeugs nach Instrumentenflugregeln ist ein Flugsicherungsentgelt an den Flughafenbetreiber zu entrichten. Dieses Entgelt für Anflüge von Flugzeugen, die einen gewerblichen oder nichtgewerblichen Flug nach Instrumentenflugregeln durchführen, ist in den Lande- und Startentgelten enthalten, sofern der Flug nicht zu Schulungs- und Einweisungszwecken durchgeführt wird. Für Luftfahrzeuge, die unter die Lande- und Startentgeltfreiheit fallen, ist die Höhe des Entgelts daher gleich null.

3.2.3. MASSNAHME 9: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2002

- (62) Der zweite Vertrag mit Ryanair ist auf den 14. Februar 2002 datiert („Vertrag mit Ryanair von 2002“) und wurde dem Aufsichtsrat von FFHG am 16. November 2001 vorgelegt. Nach dem Protokoll dieser Aufsichtsratssitzung wurde der Vertrag von der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder gebilligt.
- (63) Das der Kommission übermittelte Exemplar des Vertrags mit Ryanair von 2002 ist nicht unterzeichnet. Deutschland zufolge wurde der Vertrag tatsächlich nie offiziell unterzeichnet, aber ab dem 14. Februar 2002 von den Vertragsparteien angewandt.
- (64) Deutschland zufolge ersetzte dieser Vertrag den ursprünglichen Vertrag mit Ryanair von 1999 und wurde für einen Zeitraum von [...] Jahren (bis zum [...]) geschlossen. Das Passagierentgelt blieb im Vergleich zum ursprünglichen Vertrag von 1999 jedoch identisch. Ryanair hat die Option, den Vertrag zu ähnlichen Bedingungen bis zum [...] zu verlängern.
- (65) Der Vertrag mit Ryanair von 2002 beruht auf der IATA-Standardvereinbarung über Bodendienste, die nach den Anforderungen der Vertragsparteien angepasst wurde. Er umfasst folgende Bestandteile:
- i) Die Hauptvereinbarung
 - ii) Anhang A — Beschreibung der Bodenabfertigungsdienste
 - iii) Anhang B — 1.0 Ort, vereinbarte Dienste und Entgelte für den Flughafen Frankfurt-Hahn
 - iv) Zweiter Anhang B — 1.0 Ort, vereinbarte Dienste und Entgelte für den Flughafen Frankfurt-Hahn
 - v) Anhang 3 und Anlagen 1-3 ⁽²¹⁾ zum zweiten Anhang B — 1.0
 - vi) Anhang C — Flughafenentgelte
 - vii) Anhang D — Beschreibung des Bodendienstpakets „Hahn Smart“
 - viii) Dritter Anhang B — Ort, vereinbarte Dienste und Entgelte für den Flughafen Frankfurt-Hahn — „Drehkreuzvereinbarung“
 - ix) Anhang E — Marketingvereinbarung
- (66) Die Hauptvereinbarung, Anhang A und Anhang B — 1.0 sind lediglich Kopien der Standardvereinbarung. Keines der Felder wurde von den Vertragsparteien ausgefüllt, da dieser Teil der Standardvereinbarung als nicht anwendbar angesehen wurde.
- (67) Im zweiten Anhang B — 1.0 haben die Vertragsparteien ihre Namen und Bankkonten sowie den Preis für Enteisungsmittel ([...] EUR pro Liter) und heißes Wasser (EUR [...] EUR pro Liter) angegeben.
- (68) Anhang 3 und seine Anlagen 1-3 betreffen „weitere strategische Vereinbarungen“ zwischen den Parteien. Sie beziehen sich auf technische Vorkehrungen für Bodenabfertigung, Flugscheinausgabe und Branding-Fläche am Flughafen.

⁽²¹⁾ Anhang 3: FFHG erhielt eine Provision in Höhe von [...] % für jeden am FFHG-Schalter verkauften oder ausgegebenen und bar oder mit Kreditkarte bezahlten Flugschein, eine Provision in Höhe von [...] % des von FFHG ausgegebenen Übergepäckes, [...] EUR für jeden von Ryanair verarbeiteten vorausbezahlten Flugschein sowie eine Provision in Höhe von [...] % zugunsten von FFHG für jeden über FFHG gebuchten Mietwagen.

- (69) Nach Anhang D gelten unter der Bedingung, dass der Bodenabfertigungsumlauf nicht mehr als 30 Minuten in Anspruch nimmt, die in Tabelle 9 zusammengefassten Entgelte für Bodendienste.

Tabelle 9

Entgelte für Bodendienste bei Bodenabfertigungsumlauf von höchstens 30 Minuten

| MTOW des Flugzeugs | Einheit | EUR |
|--------------------|-------------|-------|
| Bis 5,7 Tonnen | Abfertigung | (...) |
| Bis 14 Tonnen | Abfertigung | (...) |
| Bis 20 Tonnen | Abfertigung | (...) |
| Bis 90 Tonnen | Abfertigung | (...) |
| Über 90 Tonnen | Abfertigung | (...) |

- (70) Die leeren Felder für Flugzeuge „bis“ und „über“ [...] Tonnen scheinen darauf hinzudeuten, dass für Flugzeuge zwischen [...] und [...] Tonnen [...] berechnet werden ⁽²²⁾.
- (71) Anhang E (d. h. die Vereinbarung über das Dienstpaket „Hahn Smart“) stützt diese Annahme. Dort heißt es in Punkt 1:
„[...]“
- (72) Die Höhe des Flughafenentgelts wurde bis zum 30. April 2004 unveränderlich festgeschrieben und sollte anschließend dem deutschen Verbraucherpreisindex entsprechend angepasst werden, falls dieser gegenüber dem Vorjahr um mehr als [...] % angestiegen sein sollte.
- (73) Daneben wird nach Anhang E das Marketing finanziell unterstützt. Ryanair hat Anspruch auf folgende Marketingförderung:
- i) Einmalzahlungen in Höhe von [...] EUR für jede nach dem 13. Februar 2002 neu eingerichtete Strecke mit Abflughafen Frankfurt-Hahn sowie
 - ii) nach Maßgabe der Anzahl der am Flughafen Frankfurt-Hahn stationierten Flugzeuge und der Anzahl der ankommenden Passagiere die in Tabelle 10 zusammengefassten ermäßigten Flughafenentgelte.

Tabelle 10

Ermäßigte Flughafenentgelte

| Anzahl der am Flughafen Frankfurt-Hahn stationierten Flugzeuge | Marketingförderung je Fluggast (EUR) |
|--|--------------------------------------|
| Bis zu 2 | (...) |
| 3 bis 4 | (...) |
| 5-8 | [...] ⁽¹⁾ |
| ⁽¹⁾ [...] | |

⁽²²⁾ Dies geht auch aus Nummer 68 der von PwC im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz durchgeführten Prüfung zur Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten hervor.

- (81) Tabelle 13 enthält eine Übersicht des durch den Vertrag mit Ryanair von 2005 eingeführten Systems für ermäßigte Flughafenentgelte.

Tabelle 13

Durch den Vertrag mit Ryanair von 2005 eingeführte geänderte ermäßigte Flughafenentgelte

| In EUR | | Durchschnittl. Gesamt- ermäßigung pro Flug- gast | Durchschnittl. Passa- gierentgelt |
|---|-------|--|--------------------------------------|
| Ermäßigung für alle ankommenden Flug- gäste | (...) | (...) | (...) |
| Zusätzliche Ermäßigung für alle abfliegen- den Passagiere bei [...] Mio. bis [...] Mio. Fluggästen jährlich | (...) | (...) | (...) |
| Zusätzliche Ermäßigung für alle abfliegen- den Passagiere bei über [...] Mio. Fluggästen jährlich | (...) | (...) | (...) |

- (82) [...]

3.2.5. MASSNAHME 11: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2006

- (83) Die Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt-Hahn von 2006 wurde am 26. April 2006 vom Verkehrsmi-
nisterium des Landes Rheinland-Pfalz genehmigt ⁽²³⁾ und trat am 1. Juni 2006 in Kraft. Sie beruht auf denselben
Grundsätzen wie die Entgeltordnung von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 57 ff. oben).
- (84) Änderungen gegenüber der vorherigen Entgeltordnung wurden in Bezug auf die Lande- und Startentgelte, das
Passagierentgelt und die Marketingförderung vorgenommen. In der Entgeltordnung des Flughafens von 2006
werden die beiden Grundsätze der Entgeltordnung von 2001 beibehalten:
- i) Flugsicherungsgebühren und Entgelte für Bodendienste sind in den Lande- und Startentgelten inbegriffen,
 - ii) Flugzeuge mit einem MTOW über 5,7 Tonnen müssen überhaupt keine Lande- und Startentgelte (oder
Flugsicherungsgebühren und Entgelte für Bodendienste) entrichten.
- (85) Allerdings werden mit der Entgeltordnung von 2006 zwei Beschränkungen dieser Grundsätze eingeführt. Erstens
können nur Passagierflugzeuge diese Vorteile in Anspruch nehmen. Zweitens sind diese Vorteile auf Flugzeuge
beschränkt, bei denen der Bodenabfertigungsumlauf nicht länger als 30 Minuten dauert.
- (86) Ferner werden die Passagierentgelte je abfliegenden Fluggast und nach Maßgabe der Gesamtzahl der von dem
betreffenden Luftfahrtunternehmen beförderten (abfliegenden und ankommenden) Fluggäste festgesetzt.
Tabelle 14 enthält eine Übersicht der nach der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 abhängig von der
Gesamtzahl der abfliegenden und ankommenden Fluggäste zu zahlenden Passagierentgelte.

Tabelle 14

Passagierentgelte nach der Entgeltordnung des Flughafens von 2006

| Gesamtzahl abfliegender und ankommender Fluggäste | Passagierentgelt je abfliegenden Fluggast in EUR | Mindestbetrag der insgesamt zu zahlenden Flughafenentgelte in EUR |
|--|--|---|
| Weniger als 100 000 | 5,35 | |
| 100 001-250 000 | 4,40 | 267 500,00 |

⁽²³⁾ Aktenzeichen V/20-1011/1.

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

- (87) Tabelle 15 enthält Angaben zur Höhe der Marketingförderung, die Fluggesellschaften gewährt werden kann, die den Flughafen nutzen.

Tabelle 15

Marketingförderung

| Gesamtzahl abfliegender Fluggäste | Mindestanzahl angeflogener Bestimmungsorte und Flugfrequenz vom Flughafen Frankfurt-Hahn aus | Marketingförderung in EUR |
|-----------------------------------|--|---------------------------|
| 5 000-100 000 | (...) | (...) |
| 100 001-250 000 | (...) | (...) |
| 250 001-500 000 | (...) | (...) |
| 500 001-750 000 | (...) | (...) |
| 750 001-1 000 000 | (...) | (...) |

- (88) Die Marketingförderung ist in einem separaten Dokument geregelt, das auf der Website des Flughafens Frankfurt-Hahn verfügbar ist. Marketingförderung wird als Einmalzahlung unter folgenden Bedingungen gewährt:
- i) Förderungsfähig sind Flüge zu Bestimmungsorten, die in den letzten 24 Monaten nicht vom Flughafen Frankfurt-Hahn aus angefliegen wurden.
 - ii) Die Höhe der Unterstützung beträgt maximal 33,3 % der nachgewiesenen Marketingkosten für die Bewerbung des neuen Bestimmungsorts.
 - iii) die Fluggesellschaft muss die mittelfristige Rentabilität der Streckenverbindung zum neuen Bestimmungsort durch Vorlage geeigneter Dokumente belegen.
 - iv) FFHG kann die Marketingförderung zurückfordern, wenn die Fluggesellschaft ihren Verpflichtungen in Bezug auf den neuen Bestimmungsort nicht nachkommt.

3.3. MASSNAHMEN AUSSERHALB DES GELTUNGSBEREICHES DER ERÖFFNUNGSENTSCHEIDUNG VON 2008 (MASSNAHME 12)

- (89) Deutschland verpflichtete sich, dem Eigenkapital von FFHG [...] Mio. EUR für die Refinanzierung von Darlehen von FFHG zuzuführen.
- (90) Mit diesen Mitteln werden Infrastrukturmaßnahmen refinanziert, die vor dem 31. Dezember 2012 von den Behörden verbindlich beschlossen wurden, jedoch nicht durch die GAVÜV, Kapitalerhöhungen oder sonstige Zuschüsse gedeckt waren.

4. GRÜNDES FÜR DIE ERÖFFNUNG DES VERFAHRENS UND ERSTE BEWERTUNG

4.1. MÖGLICHE STAATLICHE BEIHILFEN ZUGUNSTEN VON FFHG

4.1.1. MASSNAHME 1: GAVÜV VON 2001

- (91) In Bezug auf den GAVÜV von 2001 stellte die Kommission in der Eröffnungsentscheidung von 2008 fest, dass die Jahresverluste von Fraport übernommen wurden, einem Unternehmen, das sich mehrheitlich im Eigentum der öffentlichen Hand befindet. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass sie zu prüfen hat, ob davon auszugehen ist, dass Deutschland am Abschluss des GAVÜV von 2001 beteiligt war.
- (92) Der EuGH hat in der Rechtssache *Stardust Marine* ⁽²⁴⁾ für Recht erkannt, dass die Mittel eines privatrechtlich konstituierten Unternehmens, dessen Anteile mehrheitlich in öffentlicher Hand sind, staatliche Mittel darstellen. Nach Auffassung der Kommission war der Abschluss des Vertrags auch als dem Staat zurechenbar zu betrachten, da er ohne Berücksichtigung der Anforderungen der öffentlichen Stellen nicht möglich gewesen wäre.
- (93) Ferner äußerte die Kommission im Gegensatz zu den von Deutschland vorgebrachten Argumenten Zweifel daran, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Investor einen solchen Vertrag abgeschlossen hätte, da der Vertrag eindeutig einen Vorteil für FFHG darzustellen schien, weil er das Unternehmen einer finanziellen Last enthob, die es ansonsten tragen müsste.
- (94) Die Kommission vertrat zudem die Auffassung, dass die Maßnahme selektiv war, da die Übernahme von Verlusten nur FFHG gewährt wurde, und dass die betreffende Maßnahme den Wettbewerb auf dem Markt der Flughafenbetreiber verfälschte oder zu verfälschen drohte und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigte.
- (95) Daher kam die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass die in Rede stehende Maßnahme eine staatliche Beihilfe in Form von Betriebsbeihilfe darstellen könnte.
- (96) Da Deutschland keine Nachweise oder Argumente dafür vorbrachte, dass eine solche Betriebsbeihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden könnte, und in Anbetracht der Luftverkehrsleitlinien von 2005 hatte die Kommission ernsthafte Zweifel an der Vereinbarkeit dieser Beihilfe.

⁽²⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission („*Stardust Marine*“), C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnrn. 51 ff.

4.1.2. MASSNAHME 2: KAPITALERHÖHUNG VON 2001

- (97) In der Eröffnungsentscheidung von 2008 stellte die Kommission fest, dass Fraport und das Land Rheinland-Pfalz das Kapital von FFHG um 27 Mio. EUR erhöht hatten, wobei der Beitrag von Fraport 19,7 Mio. EUR und der von Rheinland-Pfalz 7,3 Mio. EUR betrug. In Bezug auf das Vorliegen einer Beihilfe stellte die Kommission fest, dass die Mittel von Fraport sowie die des Landes Rheinland-Pfalz gemäß den in der Rechtssache *Stardust Marine* ⁽²⁵⁾ festgelegten Kriterien staatliche Mittel darstellen. Des Weiteren kam die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass die Entscheidungen von Fraport dem Staat zuzurechnen sein dürften.
- (98) Ferner wies die Kommission darauf hin, sie sei nicht überzeugt, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für die Kapitalerhöhung erfüllt war. Die Kommission hat grundsätzlich akzeptiert, dass eine Bewertung durch eine oder mehrere unabhängige Wirtschaftsprüfer als Beleg dafür dienen kann, dass eine Transaktion zum Marktwert erfolgt ist ⁽²⁶⁾. Die Kommission hatte jedoch Bedenken, ob der Bericht von PwC auf Rechnung von Fraport ausreicht, um das Vorliegen eines Vorteils auszuschließen.
- (99) Die Zweifel bestanden aufgrund des Inhalts der von PwC durchgeführten Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, da sie rein qualitativer Art war und nicht die Kosten einer Aufgabe des Engagements durch Fraport bewertete. Zudem wurden in dem Bericht die „großen Risiken“, auf die BCG und Fraport SA hinwiesen, nicht im Einzelnen erläutert oder beziffert und beschränkte sich die Bewertung auf das Verhalten von Fraport, ohne zu bewerten, ob das Land Rheinland-Pfalz wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber gehandelt hat. Aus diesen Gründen konnte die Kommission nicht ausschließen, dass die Kapitalerhöhung FFHG einen Vorteil verschafft hat.
- (100) Die Kommission gelangte auch zu dem Schluss, dass die Maßnahme selektiv war, da die Kapitalerhöhung von 2001 ausschließlich FFHG gewährt wurde, und dass sie den Wettbewerb auf dem Markt der Flughafenbetreiber verfälschte oder zu verfälschen drohte und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigte.
- (101) Daher kam die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass die in Rede stehende Maßnahme eine staatliche Beihilfe in Form von Investitionsbeihilfe darstellen könnte, und äußerte Zweifel an ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt, insbesondere im Hinblick auf Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und die Luftverkehrsleitlinien von 2005.

4.1.3. MASSNAHME 3: KAPITALERHÖHUNG VON 2004

- (102) In Bezug auf die zweite Kapitalerhöhung stellte die Kommission fest, dass die bestehenden Anteilseigner von FFHG 2004 das genehmigte Kapital um 10,75 Mio. EUR erhöhten, wovon auf Fraport 10,21 Mio. EUR und auf das Land Rheinland-Pfalz 0,54 Mio. EUR entfielen. Zusätzlich trug das Land Hessen als neuer Anteilseigner weitere 8,75 Mio. EUR bei. Zudem verpflichteten sich sowohl Rheinland-Pfalz als auch Hessen, jeweils 11,25 Mio. EUR zu den Kapitalrücklagen beizutragen.
- (103) Für diese Kapitalerhöhung machte die Kommission bezüglich des Vorliegens einer Beihilfe analog dieselben Argumente geltend wie für die Kapitalerhöhung von 2001 (vgl. Abschnitt 4.1.2) und hegte dieselben Zweifel an ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.

4.1.4. MASSNAHME 4: GAVÜV VON 2004

- (104) Der Eröffnungsentscheidung von 2008 zufolge übernahm Fraport nach dem GAVÜV von 2004 Verluste von FFHG, die sich auf mindestens [...] Mio. EUR belaufen. Die Kommission machte analog dieselben Argumente wie für den GAVÜV von 2001 geltend, vgl. Erwägungsgrund 91 ff. Bezüglich der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten von PwC zweifelte die Kommission an ihrer Zuverlässigkeit, da diese Bewertung weitgehend qualitativer Art war. Demnach vertrat die Kommission die Auffassung, dass der GAVÜV von 2004 eine Betriebsbeihilfe darstellt, und äußerte Zweifel hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt, insbesondere im Hinblick auf die Luftverkehrsleitlinien von 2005.

⁽²⁵⁾ Urteil *Stardust Marine*, Randnrn. 51 ff.

⁽²⁶⁾ Vgl. Mitteilung der Kommission betreffend Elemente staatlicher Beihilfe bei Verkäufen von Bauten oder Grundstücken durch die öffentliche Hand, Abschnitt II Ziffer 2.

4.1.5. MASSNAHME 5: AUSGLEICHSZAHLUNGEN AN FFHG FÜR SICHERHEITSKONTROLLEN

- (105) Die Kommission wies in der Eröffnungsentscheidung von 2008 darauf hin, dass Flughafensicherheitskontrollen keine Tätigkeiten wirtschaftlicher Art sind und nicht den Vorschriften für staatliche Beihilfen unterliegen⁽²⁷⁾.
- (106) Anschließend stellte die Kommission fest, dass sich aus der wirtschaftlichen Analyse von PwC zu ergeben schien, dass das Land Rheinland-Pfalz FFHG einen übermäßigen Ausgleich für die Durchführung der Sicherheitskontrollen gewährte. Diesbezüglich wies die Kommission darauf hin, dass dieser Vorteil aus staatlichen Mitteln finanziert wurde und potenziell den Wettbewerb verfälschte sowie potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigte. Nach Auffassung der Kommission stellte der übermäßige Ausgleich somit eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.
- (107) In Bezug auf die Bewertung der Vereinbarkeit dieser Betriebsbeihilfe machte die Kommission analog dieselben Argumente wie für den GAVÜV von 2001 geltend, vgl. Erwägungsgrund 95 ff. Eine weitere mögliche Rechtsgrundlage für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt war Artikel 106 Absatz 2 AEUV. Deutschland hatte jedoch keinen Hinweis gegeben, dass es FFHG gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt hatte. Daher sah die Kommission keine Rechtsgrundlage, auf der der übermäßige Ausgleich bei der Sicherheitsgebühr als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden konnte.

4.1.6. MASSNAHME 6: DIREKTE ZUSCHÜSSE DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

- (108) Die Kommission stellte in ihrer Eröffnungsentscheidung von 2008 fest, dass die in den Jahren 2001 bis 2004 gewährten direkten Zuschüsse anscheinend ohne Gegenleistung, aus staatlichen Mitteln (nämlich allgemeinen Haushaltsmitteln des Landes Rheinland-Pfalz) und selektiv (nur FFHG) gewährt wurden. Nach Auffassung der Kommission verfälschten diese Zuschüsse potenziell den Wettbewerb und beeinträchtigen potenziell den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Daher kam die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass sie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV in Form von Investitionsbeihilfe darstellten.
- (109) Die Kommission äußerte auch Zweifel an der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt, insbesondere im Hinblick auf Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und die Luftverkehrsleitlinien von 2005.

4.2. MÖGLICHE STAATLICHE BEIHILFEN SEITENS FFHG ZUGUNSTEN VON RYANAIR UND SÄMTLICHEN ANDEREN IM PASSAGIERVERKEHR TÄTIGEN LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

4.2.1. MASSNAHME 7: VERTRAG MIT RYANAIR VON 1999

- (110) In Bezug auf den Vertrag mit Ryanair von 1999 stellte die Kommission in der Eröffnungsentscheidung von 2008 allgemein fest, dass eine Ermäßigung oder Ermäßigungsregelung, bei der einem bestimmten Unternehmen eine Vorzugsbehandlung zuteilwird, unter Artikel 107 AEUV fallen dürfte.
- (111) Da FFHG ein Unternehmen ist, das sich mehrheitlich im Eigentum der öffentlichen Hand befindet, stellen seine Mittel nach Auffassung der Kommission staatliche Mittel dar. Die Kommission wies im Zusammenhang mit dem Vertrag mit Ryanair von 1999 darauf hin, dass der Aufsichtsrat zwar nicht über den Vertrag abstimmte, aber auch keine sonstige Entschließung annahm oder andere Maßnahmen traf, die darauf hindeuten, dass er ihm widersprach. Daher stellte die Kommission fest, dass sie über keine sonstigen Hinweise verfügte, aus denen sie schließen könnte, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999 dem Staat nicht zurechenbar wäre.
- (112) Ferner hatte die Kommission Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Privatinvestor den Vertrag mit Ryanair von 1999 abgeschlossen hätte. Die Kommission stellte diesbezüglich fest, dass die Ryanair von FFHG auferlegten Entgelte nicht die vollen Kosten von FFHG deckten und somit Ryanair einen Vorteil zu verschaffen schienen.

⁽²⁷⁾ Randnr. 33 der Luftverkehrsleitlinien 2005.

- (113) Die Kommission wies zudem darauf hin, dass die Kosten des neuen Terminals in Höhe von ca. [...] Mio. EUR nicht in der von Deutschland vorgelegten Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten einbezogen worden waren. Vorläufig wies die Kommission Deutschlands Argumentation zurück, dass HHN im Jahr 1999 ohnehin ein neues Fluggastterminal benötigte und die Kapazität von 1,25 Mio. Fluggästen im Jahr das von Ryanair generierte Fluggastaufkommen bei Weitem überstieg, da Ryanair 1999 die einzige größere Passagierfluggesellschaft am Flughafen Frankfurt-Hahn war. Aus diesen Gründen äußerte die Kommission Zweifel an der von Deutschland vorgelegten Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten.
- (114) Die Kommission vertrat auch die Auffassung, dass es sich bei dem Vertrag mit Ryanair von 1999 um eine selektive und spezifische Maßnahme handelt, da die mit FFHG verhandelten Bedingungen ausschließlich Ryanair gewährt wurden, und dass die betreffende Maßnahme potenziell den Wettbewerb auf dem Markt der Fluggesellschaften verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt.
- (115) Daher kam die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999, da er dem Anschein nach den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht erfüllte und dem Staat zuzurechnen war, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen würde. Außerdem sah die Kommission keine Rechtsgrundlage, auf der eine solche dauerhafte Betriebsbeihilfe für ein Luftfahrtunternehmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnte.

4.2.2. MASSNAHME 8: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2001

- (116) In der Eröffnungsentscheidung von 2008 analysierte die Kommission zudem, ob die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 möglicherweise eine staatliche Beihilfe für Ryanair darstellte. Sie vertrat diesbezüglich die Auffassung, dass die Mittel von FFHG und Fraport als Unternehmen, deren Anteile mehrheitlich von der öffentlichen Hand gehalten werden, staatliche Mittel darstellen und dass auch ihr Verhalten dem Staat zuzurechnen sein dürfte.
- (117) Die Kommission hatte Zweifel, ob die Entgelte der Entgeltordnung von 2001 so strukturiert waren, dass sie einen profitablen Betrieb des Flughafens ermöglichten, da Deutschland für diese Entgeltordnung keine Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten vorgelegt hatte. Da Ryanair zwischen 2001 und 2003 die einzige Passagierfluggesellschaft gewesen zu sein scheint, die den Flughafen genutzt hat, und auf sie bis 2006 mehr als 95 % des Fluggastaufkommens entfielen, dienten die Ergebnisse der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für den Vertrag mit Ryanair von 2002, der auf der Entgeltordnung des Flughafens von 2001 basierte und eine zusätzliche Marketingförderung einführte, als Vergleichsmaßstab. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen hatte die Kommission Zweifel, ob der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten bei der Entgeltordnung des Flughafens von 2001 erfüllt war.
- (118) Die Kommission war der Auffassung, dass die Maßnahme selektiv war, da die Entgeltordnung von 2001 nur Luftfahrtunternehmen zugutekam, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten, und dass sie den Wettbewerb verfälschte oder zu verfälschen drohte und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigte.
- (119) Daher kam die Kommission in Bezug auf die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 zu der vorläufigen Einschätzung, dass sie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen könnte. Außerdem sah die Kommission keine Rechtsgrundlage, auf der eine solche dauerhafte Betriebsbeihilfe für ein Luftfahrtunternehmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnte.

4.2.3. MASSNAHME 9: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2002

- (120) Hinsichtlich der Frage der staatlichen Mittel machte die Kommission analog dieselben Argumente wie für den Vertrag mit Ryanair von 1999 geltend, die in Abschnitt 4.2.1 (Erwägungsgrund 110 ff.) erörtert wurden. Was die Zurechenbarkeit der Maßnahme betrifft, wurde dem Vertrag mit Ryanair von 2002 vom Aufsichtsrat von FFHG förmlich zugestimmt, der von Mitgliedern dominiert wird, die von staatlichen Stellen benannt sind. Daher kam die Kommission zu der vorläufigen Einschätzung, dass der Vertrag mit Ryanair von 2002 Deutschland zurechenbar war.
- (121) Ferner äußerte die Kommission Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber den Vertrag mit Ryanair von 2002 abgeschlossen hätte. Diese Zweifel der Kommission betrafen die von Deutschland vorgelegte Berechnung. Des Weiteren hatte die Kommission Zweifel bezüglich der Berechnung der Kosten, da den von Deutschland vorgelegten Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Flughafenverwaltung die zusätzlichen Kosten und nicht die Durchschnittskosten zugrunde lagen. Außerdem war die Höhe des Flughafentgelts bis zum 30. April 2004 unveränderlich festgeschrieben und sollte danach gemäß dem deutschen Verbraucherpreisindex angepasst werden, falls dieser Index gegenüber dem Vorjahr um mehr als [...] % ansteigt.

- (122) In Bezug auf die Selektivität, Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel machte die Kommission analog dieselben Argumente wie für den Vertrag mit Ryanair von 1999 geltend, die in Abschnitt 4.2.1 (Erwägungsgrund 110 ff.) erörtert wurden.
- (123) Die Kommission kam daher zu der vorläufigen Einschätzung, dass der Vertrag mit Ryanair von 2002 eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen könnte. Außerdem sah die Kommission keine Rechtsgrundlage, auf der eine solche dauerhafte Betriebsbeihilfe für ein Luftfahrtunternehmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnte.

4.2.4. MASSNAHME 10: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2005

- (124) Hinsichtlich der Frage der staatlichen Mittel machte die Kommission analog dieselben Argumente wie für den Vertrag mit Ryanair von 1999 geltend, die in Abschnitt 4.2.1 (Erwägungsgrund 110 ff.) erörtert wurden. Zu der Frage, ob ein wirtschaftlicher Vorteil eingeräumt wurde, äußerte die Kommission Zweifel hinsichtlich der von Deutschland vorgelegten Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, da die Informationen zur Überprüfung der Berechnungen unzureichend waren und die durch steigende Passagierzahlen induzierten Investitionen in keiner Weise berücksichtigt oder Ryanair zugeordnet wurden.
- (125) Die Kommission wies ferner darauf hin, dass sich der Vertrag mit Ryanair von 2005 durch die Einführung einer Art von vertraglichem Sanktionssystem für den Fall, dass Ryanair nicht das vertraglich festgelegte Fluggastaufkommen generierte, zwar von den Verträgen mit Ryanair von 1999 und 2002 unterschied, sie jedoch daran zweifelte, ob diese Sanktionen wirkungsvoll waren.
- (126) In Bezug auf die Selektivität, Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel machte die Kommission analog dieselben Argumente wie für den Vertrag mit Ryanair von 1999 geltend, die in Abschnitt 4.2.1 (Erwägungsgrund 110 ff.) erörtert wurden.
- (127) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass der Vertrag mit Ryanair von 2005 ebenfalls eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen würde. Die Kommission sah keine Rechtsgrundlage, auf der eine solche dauerhafte Betriebsbeihilfe für ein Luftfahrtunternehmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnte.

4.2.5. MASSNAHME 11: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2006

- (128) In Bezug auf die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 hatte Deutschland der Kommission eine wirtschaftliche Begründung in Form einer Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nur teilweise zur Verfügung gestellt. Die Kommission wies in ihrer Eröffnungsentscheidung von 2008 darauf hin, dass sie mit den unvollständigen Informationen nicht prüfen könne, ob gemäß der Argumentation Deutschlands Größensparnisse die Differenzierung der Passagierentgelte rechtfertigten. Des Weiteren ließen die wirtschaftlichen Begründungen für die Entgeltordnung von 2006 mehrere Fragen offen, wie beispielsweise welche Kosten in der Kostendeckung enthalten sind und warum die Marketingförderung in der wirtschaftlichen Begründung der Entgeltordnung nicht berücksichtigt wurde.
- (129) Die Kommission war der Auffassung, dass die Maßnahme selektiv war, da die Entgeltordnung von 2006 nur Luftfahrtunternehmen zugutekam, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten, und dass die betreffende Maßnahme den Wettbewerb verfälschte oder zu verfälschen drohte und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigte.
- (130) Daher kam die Kommission in Bezug auf die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 zu der vorläufigen Einschätzung, dass sie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen könnte. Außerdem sah die Kommission keine Rechtsgrundlage, auf der eine solche dauerhafte Betriebsbeihilfe für ein Luftfahrtunternehmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnte.

5. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

- (131) Deutschland hat im Rahmen des vorliegenden Verfahrens ausführliche Feststellungen und wirtschaftliche Analysen übermittelt.

5.1. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

- (132) In seiner Stellungnahme lieferte Deutschland zunächst einige allgemeine Hintergrundinformationen in Bezug auf den Flughafen Frankfurt-Hahn. Deutschland betonte, dass das Projekt Flughafen Frankfurt-Hahn ab dem

Zeitpunkt seiner Umwandlung ein rentables Privatunternehmen werden sollte. Aus diesem Grund wurde Fraport im Hinblick auf die langfristige Rentabilität des Flughafens aus strategischen Gründen beteiligt. Mit seinem auf Billigflughafen ausgerichteten Geschäftsmodell, seiner erheblich vereinfachten Infrastruktur und seinen geringen Kapitalkosten war der Flughafen Frankfurt-Hahn Deutschland zufolge ein Pionier in Europa. Deutschland machte jedoch geltend, dass der erforderliche Zeiträume für das Erreichen positiver Betriebsergebnisse bei dieser Art von Infrastrukturprojekt etwa 20 Jahre betragen würde. Deutschland erklärte, der Flughafen Frankfurt-Hahn habe erstmals 2006 und damit bereits 8 Jahre nach seinem Markteintritt ein positives EBITDA-Ergebnis erzielt, was seine Wirtschaftlichkeit belegen würde. Nach Angaben Deutschlands war der Flughafen Frankfurt-Hahn der am schnellsten wachsende Flughafen im Land.

- (133) Ferner vertritt Deutschland die Meinung, dass die Maßnahmen betreffend den Flughafen Frankfurt-Hahn ausschließlich gemäß dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers ergriffen wurden. Hätte ein privates Unternehmen derselben Größe und in einer vergleichbaren Situation ebenfalls die Finanzierung aufgrund wirtschaftlicher Logik vorgenommen, würde dies Deutschland zufolge jeglichen Vorteil ausschließen. Deutschland argumentierte, dass die Kommission nur bewerten solle, ob die jeweilige Maßnahme wirtschaftlich vertretbar ist, und nicht, ob sie ohne berechtigten Zweifel erfolgreich sein wird. Außerdem verwies Deutschland auf den Grundsatz der Gleichheit öffentlicher und privater Unternehmen, gemäß dem Mittel, die der Staat einem Unternehmen entsprechend den Marktbedingungen anbietet, nicht als staatliche Beihilfe angesehen werden. Alles in allem waren Deutschland zufolge sämtliche Maßnahmen für den Flughafen Frankfurt-Hahn marktgerecht gewährt worden; dies würde durch die von Deutschland vorgelegten Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten belegt. Anschließend ging Deutschland ausgehend von diesen allgemeinen Anmerkungen näher auf die in der Eröffnungsentscheidung von 2008 bewerteten jeweiligen Maßnahmen ein.

5.2. MUTMASSLICHE STAATLICHE BEIHILFEN ZUGUNSTEN VON FFHG

5.2.1. MASSNAHME 1: GAVÜV VON 2001

- (134) Gemäß der Argumentation Deutschlands sind die Vorschriften über staatliche Beihilfen nicht auf den GAVÜV von 2001 anwendbar, da dieser im August 1999, d. h. vor dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache *Aéroports de Paris* ⁽²⁸⁾ am 24. Oktober 2002 abgeschlossen wurde. Deutschland zufolge wurde das Urteil des Gerichts erster Instanz erst rechtskräftig, nachdem das Urteil des Gerichtshofs ergangen war, und erst, als klargestellt wurde, dass Flughäfen als Unternehmen anzusehen sind und daher den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen. Dieser Ansatz wäre später im Urteil *Leipzig-Halle* bestätigt worden ⁽²⁹⁾.
- (135) Deutschland erklärte des Weiteren, dass keine staatlichen Mittel eingesetzt worden seien. Diesbezüglich führte Deutschland aus, dass die von Fraport übernommenen Verluste nicht zu Lasten des Staatshaushalts gegangen seien. Gemäß der Argumentation Deutschlands waren zudem die von Fraport getroffenen Entscheidungen nicht Deutschland zuzurechnen, da die öffentlichen Anteilseigner keinen entscheidenden Einfluss ausüben konnten. In dieser Hinsicht betonte Deutschland, dass in jedem einzelnen Fall zu prüfen sei, ob die Mittel eines Unternehmens tatsächlich vom Staat kontrolliert würden. Deutschland zufolge reicht die Tatsache, dass die Unternehmensanteile mehrheitlich in öffentlicher Hand sind, nicht aus, um davon auszugehen, dass der GAVÜV von 2001 staatliche Mittel betrifft.
- (136) Nach Auffassung Deutschlands können die Anteilseigner im Falle einer deutschen Aktiengesellschaft wie Fraport nicht das Verhalten des Vorstands bestimmen. Fraport ist nach Ansicht Deutschlands eine unabhängige börsennotierte Aktiengesellschaft, über deren Mittel regionale öffentliche Stellen nicht fortwährend Kontrolle ausüben. Wie Deutschland erläuterte, verfügt der Vorstand nach § 76 des deutschen Aktiengesetzes („AktG“) über weitreichende Entscheidungsbefugnisse unabhängig von den Anteilseignern. Deutschland argumentierte, dass der Gerichtshof in den Rechtssachen *Stadtwerke Brixen AG* ⁽³⁰⁾ und *Carbotermo* ⁽³¹⁾ bereits die Natur der deutschen Aktiengesellschaft und die beträchtliche Unabhängigkeit ihres Vorstands gegenüber ihren Anteilseignern anerkannt habe. Insofern konnten die öffentlichen Stellen das Tagesgeschäft von Fraport nicht kontrollieren.
- (137) In diesem Zusammenhang erläuterte Deutschland, dass Fraport in keiner Weise in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung eingegliedert, Deutschland gegenüber nicht für seine Tätigkeiten rechenschaftspflichtig und in keiner

⁽²⁸⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris/Kommission*, T-128/89, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, *Aéroports de Paris/Kommission*, C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297.

⁽²⁹⁾ Urteil des Gerichts vom 24. März 2011, *Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Kommission* (nachfolgend: „Urteil Leipzig/Halle“), verbundene Rechtssachen T-443/08 und T-455/08, Slg. 2011, II-1311, insbesondere Randnrn. 93-94; bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, *Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig/Halle GmbH/Kommission*, C-288/11 P, Slg. 2012, noch nicht in der Sammlung der Rechtsprechung veröffentlicht.

⁽³⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 13. Oktober 2005, *Stadtwerke Brixen AG*, C-458/03, Slg. 2005, I-08585, Randnr. 67.

⁽³¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 11. Mai 2006, *Carbotermo*, C-340/04, Slg. 2006, I-04137, Randnrn. 36 ff.

Weise der öffentlichen Verwaltung nachgeordnet gewesen sei. Deutschland erkannte zwar an, dass die öffentlichen Anteilseigner an der Entscheidungsfindung auf der Hauptversammlung, auf der der GAVÜV von 2001 beschlossen wurde, beteiligt gewesen seien, machte jedoch geltend, dies habe lediglich bedeutet, dass die öffentlichen Anteilseigner ihre gesetzlichen Rechte und Pflichten als Anteilseigner ausübten.

- (138) Darüber hinaus erklärte Deutschland, der GAVÜV von 2001 habe FFHG keinerlei Vorteil verschafft. Es verwies diesbezüglich auf die von PwC durchgeführte Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, die ergab, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber diesen Vertrag ebenfalls abgeschlossen hätte. Des Weiteren gab Deutschland an, dass Risiken und Nutzen des GAVÜV von 2001 gleichmäßig verteilt gewesen seien und dass er auch aus steuerrechtlichen Gründen sinnvoll gewesen sei. Insgesamt stellte Deutschland den GAVÜV von 2001 als eine vollkommen normale Maßnahme der Anwendung einer globalen oder sektoralen Strukturpolitik in einem Konzern dar.

5.2.2. MASSNAHME 2: KAPITALERHÖHUNG VON 2001

- (139) Deutschland erklärte, dass die Kapitalerhöhung von 2001 notwendig gewesen sei, da eine externe Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur die Jahresergebnisse von FFHG kurzfristig zu sehr belastet hätte.
- (140) Nach Angaben Deutschlands wurde die Kapitalerhöhung von 2001 am 14. Dezember 2001 vom Aufsichtsrat von FFHG beschlossen und führte am 9. Januar 2002 zu einer Änderung der Satzung von FFHG. Daher stellte Deutschland in Abrede, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen auf diese Maßnahme anwendbar seien, und verwies hier auch auf seine Begründung in Bezug auf den GAVÜV von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 134).
- (141) Deutschland argumentierte ferner, dass die von Fraport investierten Mittel (19,7 Mio. EUR von 27 Mio. EUR) keine staatlichen Mittel gewesen seien, da der Staat keine Kontrolle über Fraport gehabt habe. Diesbezüglich verwies Deutschland auf seine Argumentation zu den staatlichen Mitteln in Bezug auf den GAVÜV von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 136). Darüber hinaus erklärte Deutschland, dass die Kapitalerhöhung auch nicht Deutschland zugerechnet werden könne, und verwies auf seine Erläuterungen zur Zurechenbarkeit in Bezug auf den GAVÜV von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 134). Deutschland fügte hinzu, die Zustimmung der Anteilseigner von FFHG zur Kapitalerhöhung von 2001 könne kein ausschlaggebender Faktor für ihre Zurechenbarkeit an den Staat sein. Nach Ansicht Deutschlands müssen die Tätigkeiten des Unternehmens, das die mögliche Beihilfe gewährte, zurechenbar sein, und nicht die des Unternehmens, das von der Beihilfe profitiert. Da FFHG das Unternehmen war, das von der Beihilfe profitierte, würde die Gewährung der Beihilfe durch seine Zustimmung zu der Kapitalerhöhung nicht Deutschland zurechenbar. Deutschland zufolge könnte auch die Billigung durch den Aufsichtsrat von Fraport nicht als Hinweis auf die Zurechenbarkeit gewertet werden, da sich der Aufsichtsrat zu dieser Zeit bereits zu gleichen Teilen aus Vertretern der Arbeitnehmer und der Anteilseigner mit einem Mitbestimmungsrecht zusammensetzte, d. h., es gab 10 Arbeitnehmervertreter und 10 Anteilseignervertreter.
- (142) Deutschland führte auch an, dass FFHG durch die Kapitalerhöhung von 2001 kein Vorteil entstanden sei. Fraport sowie das Land Rheinland-Pfalz hätten so gehandelt, wie jeder marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber in dieser Angelegenheit gehandelt hätte.
- (143) Den von der Kommission geäußerten Zweifeln in Bezug auf die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten hinsichtlich des Beschlusses von Fraport über die Kapitalerhöhung von 2001 stimmte Deutschland nicht zu. Alle zusätzlich angeforderten internen Unterlagen wurden der Kommission von Deutschland vorgelegt. Deutschland zufolge beruhte die Entscheidung von Fraport für eine Kapitalerhöhung im Jahr 2001 überdies auf einer Bewertung der Maßnahme durch BCG und zwei von Fraport in Auftrag gegebenen allgemeinen Studien über die Entwicklung des Luftverkehrs. Deutschland betonte, Fraport habe das Kapital erhöht, da Rentabilität am Flughafen Frankfurt-Hahn laut der Bewertung von BCG nur durch weitere Ausbau- und Infrastrukturmaßnahmen erreichbar sei. Bei der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten seien alle diese Unterlagen berücksichtigt worden.
- (144) Aufgrund der Zweifel der Kommission in Bezug auf die von PwC durchgeführte Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten legte Deutschland eine zweite, zusätzliche Bewertung von PwC zur Ergänzung und Präzisierung der ersten Prüfung vor. Diese präzisere Bewertung gelangt zu demselben Schluss wie die erste, nämlich dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für die Kapitalerhöhung erfüllt ist. Deutschland wies die Zweifel der Kommission zurück, dass PwC eine Aufgabe des Engagements durch Fraport nicht bewertet hatte und dass es daher ohne Kenntnis der Kosten einer Aufgabe des Engagements nicht möglich wäre, zu prüfen, ob Fraport wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber gehandelt hatte. Gemäß der Argumentation Deutschlands machten die Kosten einer Aufgabe des Engagements keinen Unterschied in der Bewertung aus. Des Weiteren erklärte Deutschland, dass Fraport eine Aufgabe des Engagements in Erwägung gezogen hätte, diese jedoch während der nächsten 5 Jahre

aufgrund des GAVÜV von 2001 nicht möglich gewesen wäre. Außerdem sei aus der Bewertung von PwC hervorgegangen, dass die Investition langfristig positive Ergebnisse für Fraport bedeuten würde.

- (145) Nach der Eröffnungsentscheidung von 2008 legte Deutschland auch eine Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten in Bezug auf das Verhalten des Landes Rheinland-Pfalz und seine Entscheidung für eine Beteiligung an der Kapitalerhöhung von FFHG in Höhe von 7,3 Mio. EUR vor. Laut der Bewertung, die ebenfalls von PwC durchgeführt wurde, hatte das Land Rheinland-Pfalz wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter gehandelt, da die 2001 beschlossenen Investitionsmaßnahmen notwendig waren und die Kapitalerhöhung somit wirtschaftlich vertretbar war.

5.2.3. MASSNAHME 3: KAPITALERHÖHUNG VON 2004

- (146) Deutschland argumentierte, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen auch nach dem Urteil *Aéroports de Paris* nicht auf die Kapitalerhöhung von 2004 anwendbar wären. Deutschland zufolge waren zu dieser Zeit die Luftverkehrsleitlinien von 1994 in Kraft, und gemäß diesen Leitlinien waren Infrastrukturmaßnahmen an Flughäfen für die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen irrelevant.
- (147) Gemäß den Ausführungen Deutschlands wurde die Kapitalerhöhung von 2004 entgegen der Beschreibung der Kommission in der Eröffnungsentscheidung von 2008 am 30. März 2005 vereinbart und am 19. Mai 2005 in das Handelsregister eingetragen. Zudem geht die Grundvereinbarung über diese Kapitalerhöhung auf eine Vereinbarung im Jahr 2002 zurück. Deutschland erläuterte, diese Vereinbarung habe die Einrichtung eines neuen Flughafensystems zwischen den Flughäfen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates ⁽³²⁾ vorgesehen. Nach Auffassung Deutschlands müsste die Bewertung der Kapitalerhöhung von 2004 vor diesem Hintergrund erfolgen.
- (148) Deutschland erklärte, dass Fraport und die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen gemäß der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten von PwC, die nach der Eröffnungsentscheidung von 2008 durch ergänzende Bewertungen untermauert worden sei, in Bezug auf die Kapitalerhöhung von 2004 alle wie marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber gehandelt hätten. In Bezug auf die Argumentation für Fraport verwies Deutschland auf seine Argumente zu der Kapitalerhöhung von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 140 ff.). In der ersten sowie in der ergänzenden Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gelangte PwC nach Angaben Deutschlands zu dem Schluss, dass die Kapitalerhöhung von 2004 sowie der Abschluss eines neuen GAVÜV zu dieser Zeit qualitativ und quantitativ als vorteilhaft für Fraport zu sehen waren. Dies war Deutschland zufolge durch die Feststellung von PwC gerechtfertigt, dass die Rendite des investierten Kapitals (nachfolgend: „Kapitalrendite“) von Fraport bei der Investition in FFHG höher als eine alternative Rendite einer gleichwertigen Kapitalinvestition war.
- (149) In Bezug auf das Land Rheinland-Pfalz wies Deutschland auf die Schlussfolgerung von PwC hin, dass auch das Land wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber gehandelt habe, da die Kapitalrendite für das Land, ähnlich wie bei Fraport, höher als bei einer vergleichbaren alternativen Investition gewesen sei.
- (150) Was das Verhalten des Landes Hessen betrifft, argumentierte Deutschland, dass die u. a. wegen des Nachtflugverbots begrenzten Wachstumsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/Main in den Augen von Hessen eine Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn notwendig gemacht hätten. Andernfalls wäre der Flughafen Frankfurt/Main mit gravierenden wirtschaftlichen Folgen konfrontiert worden. Deutschland wies darauf hin, dass diese Entwicklung notwendig gewesen sei, um die aufgrund der rund um die Uhr geltenden Betriebs-erlaubnis für den Flughafen Frankfurt-Hahn bestehenden Wachstumschancen im Zusammenspiel mit der beabsichtigten Schaffung des Flughafensystems Frankfurt/Main-Frankfurt-Hahn umfassend zu nutzen. Somit war die Beteiligung des Landes Hessen an der Kapitalerhöhung nach Ansicht Deutschlands unvermeidlich.

5.2.4. MASSNAHME 4: GAVÜV VON 2004

- (151) Deutschland erklärte, dass der GAVÜV von 2004 nur vor dem Hintergrund der Kapitalerhöhung und den Änderungen der Anteilseignerstruktur im Jahr 2004 betrachtet werden könne, insbesondere da die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen die Neuverteilung der FFHG-Anteile vom Abschluss des GAVÜV von 2004 zwischen Fraport und FFHG bis 2014 abhängig gemacht hätten.

⁽³²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8).

- (152) Deutschland verwies auf seine Ausführungen zu der Kapitalerhöhung von 2004 und argumentierte, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen auch auf den GAVÜV von 2004 nicht anwendbar seien (vgl. Erwägungsgrund 146 ff.).
- (153) In Bezug auf den Einsatz staatlicher Mittel verwies Deutschland auf seine Erläuterungen zum GAVÜV von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 134 ff.). Demnach waren die Mittel von Fraport nach Ansicht Deutschlands keine staatlichen Mittel, da Fraport nicht der staatlichen Kontrolle unterlag.
- (154) Deutschland machte ferner geltend, dass für die Zustimmung zum GAVÜV von 2004 per Beschluss eine Mehrheit von 75 % erforderlich gewesen sei, während die öffentlichen Anteilseigner lediglich etwa 70 % der Anteile besessen hätten und daher tatsächlich nicht in der Lage gewesen seien, die Beschlüsse von Fraport zu kontrollieren. Des Weiteren seien die verbleibenden 30 % der Anteile von Fraport im Streubesitz gewesen. Die Abstimmung ergab 99,992 % positive Stimmen, d. h., auch die marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber hätten für den GAVÜV von 2004 gestimmt.
- (155) Hinsichtlich des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils verwies Deutschland erneut auf die Erläuterungen zum GAVÜV von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 137), denen zufolge die Verteilung von Gewinnen und Verlusten in einem Konzern eine vollkommen normale Maßnahme ist. Außerdem hätte PwC zufolge jeder marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber dieselbe Entscheidung für den Abschluss des GAVÜV von 2004 getroffen, da zu diesem Zeitpunkt ab dem Jahr 2008/2009 mit einem Gewinn zu rechnen war. Deutschland machte ferner geltend, dass PwC diese Maßnahmen aufgrund der von der Kommission geäußerten Zweifel in der ergänzenden Prüfung nach qualitativen Berechnungen erneut geprüft habe und zu derselben Schlussfolgerung gelangt sei.
- (156) Des Weiteren stellte Deutschland fest, dass der GAVÜV von 2004 eine Voraussetzung für die Kapitalerhöhung von 2004 gewesen sei und es angesichts der erwarteten positiven Entwicklung ab 2008/2009 im Interesse von Fraport gelegen habe, den GAVÜV von 2004 für mindestens 5 Jahre abzuschließen. Deutschland erläuterte auch, dass Fraport mindestens bis zum 31. Dezember 2024 Anspruch auf sämtliche Gewinne von FFHG gehabt hätte und im entgegengesetzten Szenario den Vertrag zum 31. Dezember 2010 hätte kündigen können. Daher machte Deutschland geltend, Fraport hätte zu 100 % von dem Vertrag profitieren und das Tagesgeschäft von FFHG steuern können, während nur 65 % der Anteile in seinem Besitz gewesen seien. Nach Ansicht Deutschlands wird zudem die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten durch die Tatsache untermauert, dass die privaten Investoren, die zu diesem Zeitpunkt 30 % der Anteilseigner von Fraport ausmachten, dem Beschluss ebenfalls zustimmten.

5.2.5. MASSNAHME 5: AUSGLEICHSZAHLUNGEN AN FFHG FÜR SICHERHEITSKONTROLLEN

- (157) Diesbezüglich gab Deutschland an, dass bei der Maßnahme keine staatlichen Mittel eingesetzt worden seien. Deutschland verwies auf das Urteil *Preussen-Elektra* ⁽³³⁾ des Gerichtshofs und erklärte, dass staatliche Beihilfen nur vorliegen könnten, wenn Zahlungen über eine vom Staat benannte oder errichtete öffentliche oder private Einrichtung erfolgten. Des Weiteren erläuterte Deutschland, dass die Gebühren für Sicherheitskontrollen von den Fluggesellschaften an das Land Rheinland-Pfalz gezahlt worden seien und das Land sie als Entgelt für die Sicherheitskontrollen, die FFHG im Auftrag des Landes durchgeführt habe, lediglich an FFHG abgeführt habe. Demnach wurden die Gebühren Deutschland zufolge in diesem Sinne nie Teil der Mittel des Landes.
- (158) Nach § 5 des Luftsicherheitsgesetzes ist es, wie Deutschland erläuterte, der Staat, der Fluggäste und ihr Gepäck kontrolliert, um die Sicherheit des Luftverkehrs vor terroristischen Anschlägen zu schützen. Weiterhin stellte Deutschland fest, dass die Behörden den Fluggesellschaften für diese Tätigkeit Gebühren je Fluggast in Rechnung stellten. Nach Angaben Deutschlands hängt die Höhe der Sicherheitsgebühr von den jeweiligen Umständen des Flughafens ab und liegt zwischen 2 EUR und 10 EUR je Fluggast. Am Flughafen Frankfurt-Hahn beträgt die Gebühr 4,35 EUR und ist daher im Vergleich zu anderen Flughäfen angemessen.
- (159) Diese Aufgabe der Sicherheitskontrollen kann von den Behörden auch einem Flughafenbetreiber übertragen werden, wie es hier der Fall war: Die Sicherheitskontrollen werden von FFHG durchgeführt, die wiederum ein externes Sicherheitsunternehmen damit betraut hat.

⁽³³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 13. März 2001, *Preussen-Elektra*, C-379/98, Slg. 2001, I-02099, Randnr. 58.

- (160) Darüber hinaus erklärte Deutschland, dass die Sicherheitskontrollen in den Aufgabenbereich mit hoheitlichem Bezug fielen und keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellten.
- (161) Diesbezüglich teilt Deutschland die Auffassung der Kommission, dass es keinen übermäßigen Ausgleich für die von FFHG erbrachten Dienste geben sollte. Deutschland betonte jedoch, dass FFHG kein übermäßiger Ausgleich gewährt werde, da sie alle Kosten für die Sicherheitskontrollen tragen müsse.

5.2.6. MASSNAHME 6: DIREKTE ZUSCHÜSSE DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

- (162) Deutschland stellte klar, dass das Land Rheinland-Pfalz zwischen 2001 und 2004 die folgenden Zahlungen an FFHG geleistet habe. Erstens unterstützte das Land Rheinland-Pfalz FFHG bei einigen Infrastrukturinvestitionen und gewährte FFHG im Jahr 2001 für diesen Zweck [...] EUR. Diese Zuschüsse basierten Deutschland zufolge auf Entscheidungen, die bereits in den Jahren 1999 und 2000 gefallen waren. Deutschland argumentierte, dass zu dem Zeitpunkt, als diese Entscheidungen getroffen worden seien, die Vorschriften über staatliche Beihilfen für Flughäfen als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV nicht gegolten hätten.
- (163) Zweitens erklärte Deutschland, dass die Finanzierung der Personalkosten für Sicherheitskontrollen für die Jahre 2001 (60 % der Gesamtkosten), 2002 (50 %), 2003 (40 %) und 2004 (30 %) teilweise vom Land Rheinland-Pfalz übernommen worden sei.
- (164) Drittens räumte Deutschland ein, dass das Land Rheinland-Pfalz zwei wissenschaftliche Studien mitfinanziert habe, die zwar von FFHG in Auftrag gegeben worden seien, nach Auffassung Deutschlands jedoch hauptsächlich im allgemeinen öffentlichen Interesse lagen. Deutschland gab an, das Land Rheinland-Pfalz habe die erste Studie über die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens Frankfurt-Hahn zu 90 % der Gesamtkosten und die zweite Studie über die Entwicklungspotenziale im Frachtverkehr zu 70 % der Gesamtkosten bezuschusst. Wie Deutschland argumentierte, hatte das Land Rheinland-Pfalz diese Zuschüsse nur aus Eigeninteresse an den Studien gewährt und hätte die Studien ebenso gut selbst in Auftrag geben können. Deutschland konnte weder erkennen, wie FFHG durch diese Teilfinanzierung irgendein Vorteil entstanden sein könnte, da die Studien im allgemeinen öffentlichen Interesse lagen, noch wie diese Finanzierung den Wettbewerb verfälschen könnte. Soweit diese Studien für FFHG von Interesse waren, hatte FFHG sich auch finanziell daran beteiligt.

5.3. MÖGLICHE STAATLICHE BEIHILFEN SEITENS FFHG ZUGUNSTEN VON RYANAIR UND SÄMTLICHEN ANDEREN IM PASSAGIERVERKEHR TÄTIGEN LUFTFAHRTUNTERNEHMEN

5.3.1. MASSNAHME 7: VERTRAG MIT RYANAIR VON 1999

- (165) In Bezug auf den Vertrag mit Ryanair von 1999 merkte Deutschland allgemein an, dass am Flughafen Frankfurt-Hahn von Anfang an nur eine sehr einfache Infrastruktur gebaut worden sei, damit dieser Flughafen ein kostengünstiger und innovativer Partner für Billigfluggesellschaften sein konnte. Deutschland zufolge sind auch an anderen europäischen Flughäfen die sogenannten „Ankerkunden“ die natürlichen Antriebsfaktoren bei der anfänglichen Entwicklung des Flughafens. Für Frankfurt-Hahn war der Ankerkunde, d. h. der Kunde, durch den auf dem Markt Fuß gefasst werden konnte, Ryanair.
- (166) Deutschland argumentierte, dass das Konzept eines auf Billigfluggesellschaften ausgerichteten Flughafens bei Abschluss des ersten Vertrags mit Ryanair noch in den Kinderschuhen gesteckt habe. Daher sei durch diesen Vertrag ein Anreiz für Ryanair geschaffen worden, den wenig genutzten Flughafen Frankfurt-Hahn anzufliegen. Nach Angaben Deutschlands führte die Bindung einer solch großen Fluggesellschaft an den Flughafen Frankfurt-Hahn zum Abschluss weiterer Verträge mit Fluggesellschaften für den Flughafen („Folgeprinzip“). Durch den sogenannten „Dominoeffekt“ hatte dies letztendlich einen Anstieg der Gewinne für den nicht luftverkehrsbezogenen Sektor zur Folge.
- (167) Deutschland führte aus, dass Fluggesellschaften wie Ryanair angesichts dieser Dynamiken große Verhandlungsmacht gehabt hätten, da zu dieser Zeit viele andere kleine Regionalflughäfen versucht hätten, Verträge mit Ryanair abzuschließen.
- (168) Des Weiteren erklärte Deutschland, dass durch den Vertrag mit Ryanair von 1999 keine staatlichen Mittel gewährt worden seien. Außerdem sei durch das Vertragsverhältnis zwischen dem Betreiber des Flughafens und der Fluggesellschaft kein Vorteil für die Fluggesellschaft entstanden. Nach Ansicht Deutschlands fällt der Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 1999 in die alleinige Zuständigkeit der Geschäftsleitung, da der Vertragsabschluss Teil des Tagesgeschäfts war und der Aufsichtsrat in dieser Sache keinen Beschluss gefasst hatte. Nach Auffassung Deutschlands kann die Kommission den Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 1999 nicht als

Deutschland zurechenbar ansehen, weil der Aufsichtsrat nichts getan hat, um ihn zu verhindern. Solche Maßnahmen gehören Deutschland zufolge nicht zu den Aufgaben und Zuständigkeiten des Aufsichtsrats. Auch die vom Gerichtshof in der Rechtssache *Stardust Marine* genannten Kriterien würden *ad absurdum* geführt, wenn die Tatsache, dass ein Aufsichtsorgan einer Gesellschaft mit öffentlichen Anteilseignern *nicht* gehandelt hat, ausreichend wäre, um auf die Zurechenbarkeit einer Maßnahme an den Staat zu schließen. Daher war der Vertrag Deutschland zufolge in keiner Weise dem Staat zuzurechnen.

- (169) Des Weiteren argumentierte Deutschland, der Vertrag mit Ryanair von 1999 habe Ryanair keinen Vorteil verschafft, da ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber einen solchen Vertrag ebenfalls abgeschlossen hätte. Deutschland betonte besonders, dass dieser Vertrag entgegen der Argumentation der Kommission in ihrer Eröffnungsentscheidung von 2008 keine Verluste induziert habe, sondern Einnahmen in enormer Höhe erwirtschaftet habe, welche die angefallenen Kosten bei weitem übertrafen hätten.
- (170) In dieser Hinsicht hob Deutschland hervor, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn den „Single-Till-Ansatz“ verwendet habe, gemäß dem die luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen in einen einzigen Pool („Single-Till“) fließen. Daher müssen Deutschland zufolge die luftverkehrsbezogenen und die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen, die von den Fluggesellschaften und ihren Fluggästen am Flughafen erzeugt wurden, berücksichtigt werden. Wie zuvor von Deutschland geschildert, gelangte PwC zu dem Schluss, dass ein langfristig orientierter marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber den Vertrag mit Ryanair von 1999 unterzeichnet hätte, insbesondere angesichts der Lage, in der sich der Flughafen Frankfurt-Hahn im Jahr 1999 befand. Nach Angaben Deutschlands hatte der Flughafen Frankfurt-Hahn zu dieser Zeit hohe Fixkosten für die Instandhaltung der Luft- und Bodeninfrastruktur zu tragen, während die Kapazitätsauslastung des Flughafens gering war. Daher war die Möglichkeit zur Steigerung des Passagierverkehrsvolumens laut Deutschland eine Gelegenheit zur Verlustbegrenzung und zum Akquirieren von Kunden mit Wachstumspotenzial.
- (171) Deutschland vertritt die Auffassung, dass Kosten, die vor dem Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 1999 beschlossen wurden, wie die Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Flughafenverwaltung (also Kosten, die ungeachtet des Vertrags entstanden), nicht in der Rentabilitätsanalyse des Vertrags mit Ryanair von 1999 erfasst werden sollten, und wird von PwC diesbezüglich unterstützt. Deutschland machte insbesondere geltend, dass es nur für einen Flughafen mit einem bestehenden Kundennetz möglich wäre, einen Teil der Kosten von Infrastrukturmaßnahmen von seinen Kunden tragen zu lassen, und dass der Flughafen Frankfurt-Hahn nicht in einer solchen Position gewesen sei.
- (172) Außerdem argumentierte Deutschland, bei Berücksichtigung der tatsächlichen Kosten für den Bau des neuen Terminals könnte höchstens das angestrebte von Ryanair generierte Fluggastaufkommen berücksichtigt werden. Deutschland war der Ansicht, dass in dem Fall eine Abschreibungsdauer von 25 Jahren angemessen wäre, was eine Abschreibung von [...] EUR pro Jahr bedeuten würde. Auch im Fall einer Abschreibungsdauer von 15 Jahren, wie von der Kommission vorgeschlagen, würde dies der Argumentation Deutschlands zufolge eine Abschreibung von [...] EUR pro Jahr bedeuten, sodass die Deckungsbeitragsrechnung insgesamt immer noch positiv wäre. Daher vertrat Deutschland unter Berücksichtigung der Zeit für die Eröffnung des Flughafens Frankfurt-Hahn die Ansicht, dass dies ausgereicht hätte, damit ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber den Vertrag unterzeichnet.

5.3.2. MASSNAHME 8: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2001

- (173) Die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 könnte Deutschland zufolge nicht als staatliche Beihilfe angesehen werden. Deutschland argumentierte, es seien keine staatlichen Mittel gewährt worden, und verweist diesbezüglich auf seine Erläuterungen zum Vertrag mit Ryanair von 1999 (vgl. Abschnitt 5.3.1 und insbesondere Erwägungsgrund 167). Nach Angaben Deutschlands hatte die Entgeltordnung von 2001 Einnahmen für FFHG erwirtschaftet und war es nicht erforderlich oder möglich, dass die Entgeltordnung die Deckung aller FFHG entstandenen Kosten zur Folge hätte. Für ein solches Ergebnis mussten Deutschland zufolge auch die Einnahmen aus dem nicht luftverkehrsbezogenen Sektor nach dem Single-Till-Ansatz berücksichtigt werden (vgl. Erwägungsgrund 169).
- (174) Deutschland stellte außerdem in Abrede, dass die Maßnahme aufgrund der Genehmigung der Entgeltordnung durch das Verkehrsministerium von Rheinland-Pfalz dem Staat zurechenbar sei. Diese Genehmigung habe keine wirtschaftliche oder politische Abhängigkeit bedeutet, sondern sei lediglich eine nach deutschem Recht erforderliche rechtliche Formalität gewesen, die jeder Flughafen, ob im Eigentum der öffentlichen Hand oder nicht, laut Gesetz erfüllen müsse. Der Grund für dieses Gesetz bestehe darin, die Fluggesellschaften vor einem möglichen Missbrauch der Monopolmacht des Flughafens bei der Festlegung der Preise für seine Nutzung zu schützen.

- (175) Ferner argumentierte Deutschland, dass dem Flughafen Frankfurt-Hahn durch die Entgeltordnung von 2001 kein Vorteil entstanden sei. Es stimmte der Kommission zu, dass die Ergebnisse des Privatinvestortests für den Vertrag mit Ryanair von 2002, der auf der Entgeltordnung von 2001 basiert und eine zusätzliche Marketingförderung einführt, als Vergleichsmaßstab dienen können. Auf dieser Grundlage machte Deutschland geltend, dass aufgrund des positiven Ergebnisses der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für den Vertrag mit Ryanair von 2002 für die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 kein anderes Ergebnis gelten könne. Hinsichtlich der Zweifel der Kommission in Bezug auf die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten verwies Deutschland auf seine Argumentation zu der entsprechenden Prüfung für den Vertrag mit Ryanair von 2002 (vgl. Erwägungsgrund 178 ff.).
- (176) Ferner widersprach Deutschland ausdrücklich der Bewertung der Kommission in Bezug auf die Selektivität der Entgeltordnung des Flughafens von 2001. Deutschland argumentierte, die Entgeltordnung von 2001 sei allgemeiner Art und gelte für alle Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen, und könne somit nicht selektiv oder spezifisch sein. Deutschland zufolge beinhaltete die Entgeltordnung von 2001 keine Unterscheidungen, die einer Fluggesellschaft gegenüber einer anderen einen Vorteil verschaffen würden, und enthielt auch keinerlei Ermäßigungssystem. Aus diesem Grund war Deutschland der Auffassung, dass keiner Fluggesellschaft ein selektiver Vorteil gewährt wurde.
- (177) Zuletzt machte Deutschland in Bezug auf die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 geltend, dass diese Entgeltordnung einem marktkonformen Verhalten entspreche und somit den Wettbewerb zwischen Flughäfen oder den Wettbewerb im Binnenmarkt nicht verfälschen könne.

5.3.3. MASSNAHME 9: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2002

- (178) Deutschland vertrat im Gegensatz zu der Eröffnungsentscheidung von 2008 die Auffassung, dass der Vertrag mit Ryanair von 2002 keine Verluste generiert habe, sondern stattdessen eine Einnahmequelle für FFHG dargestellt habe. In Bezug auf die Frage der Zurechenbarkeit des Vertrags mit Ryanair von 2002 und des Einsatzes staatlicher Mittel verwies Deutschland auf seine Erläuterungen zum Vertrag mit Ryanair von 1999 (vgl. Erwägungsgrund 167 ff.). Außerdem fügte Deutschland hinzu, dass die Anteile von FFHG zur Zeit des Vertragsabschlusses 2002 bereits hauptsächlich von Fraport gehalten worden seien, dessen Mittel keine staatlichen Mittel seien und dessen Tätigkeiten nicht dem Staat zurechenbar seien, wie Deutschland bereits im Zusammenhang mit dem GAVÜV von 2001 ausgeführt habe (vgl. Erwägungsgrund 134 ff.).
- (179) Deutschland zufolge wurde der Aufsichtsrat von FFHG, der dem Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 2002 zustimmte, nicht vom Staat dominiert. In dieser Hinsicht behauptete Deutschland dass die Präsentation der Aufsichtsratsmitglieder von FFHG in Erwägungsgrund 18 der Eröffnungsentscheidung von 2008 fehlerhaft sei. Deutschland erklärte, dass gemäß der Satzung von FFHG Fraport sechs Vertreter und das Land Rheinland-Pfalz acht Vertreter gehabt habe, von denen drei Vertreter von Gebietskörperschaften gewesen seien. Die Mitglieder hatten nach Angaben Deutschlands jedoch eine unterschiedliche Anzahl von Stimmen, und die Stimmenmehrheit lag immer bei dem Privatunternehmen Fraport. Dies war darauf zurückzuführen, dass die Vertreter von Fraport jeweils 12 Stimmen hatten, während die Vertreter des Landes jeweils nur fünf Stimmen und die der Gebietskörperschaften sogar jeweils nur eine Stimme hatten. Demnach hatte Fraport Deutschland zufolge 72 Stimmen, während die Vertreter des Landes und der Gebietskörperschaften lediglich 28 Stimmen hatten. Da der Aufsichtsrat Entscheidungen mit einfacher Mehrheit trifft, wäre es nach Ansicht Deutschlands nicht möglich gewesen, den Vertrag mit Ryanair von 2002 ohne die Stimmen von Fraport abzuschließen, weshalb der Vertragsabschluss nicht dem Staat zurechenbar ist.
- (180) Ferner wies Deutschland die Zweifel der Kommission in Bezug auf die Entstehung eines Vorteils und die diesbezügliche Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten von PwC zurück. Deutschland argumentierte, dass die Zahl von [...] Fluggästen pro Flug nicht zu hoch angesetzt sei, da bereits 2002 [...] % der Ryanair-Flüge mit einer Boeing 737-800 durchgeführt worden seien und der durchschnittliche Auslastungsfaktor dieser Flüge [...] % betragen habe, was bedeute, dass die Zahl der Fluggäste pro Flugzeug tatsächlich durchschnittlich [...] pro Ryanair-Flug betragen habe. Daher vertrat Deutschland die Auffassung, die Schätzung der Zahl der Fluggäste von [...] sei angemessen und nicht zu hoch angesetzt worden, insbesondere, da FFHG berücksichtigt habe, dass der Wechsel von Ryanair von der Boeing 737-200 zur Boeing 737-800 sehr schnell vonstattengehen würde.
- (181) Hinsichtlich der Zweifel der Kommission in Bezug auf die Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Flughafenverwaltung verwies Deutschland auf seine Argumentation zum Vertrag mit Ryanair von 1999 (vgl. Erwägungsgrund 171 ff.). Außerdem verwies es bezüglich der Selektivität der Maßnahme auf seine Aussagen zur Entgeltordnung des Flughafens von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 176).

5.3.4. MASSNAHME 10: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2005

- (182) Hinsichtlich der Frage der staatlichen Mittel und Zurechenbarkeit verwies Deutschland auf seine Erklärungen zu den Verträgen mit Ryanair von 1999 und 2002 (vgl. Erwägungsgründe 167 ff. und Erwägungsgründe 178 ff.). Des Weiteren erklärte Deutschland, dass die Zusammensetzung des Aufsichtsrats von FFHG zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags mit Ryanair von 2005 derart gewesen sei, dass die öffentlichen Stellen nicht in der Lage gewesen seien, einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidung ausüben. Zu diesem Zeitpunkt habe Fraport über 156 Stimmen verfügt, während die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen jeweils über 42 Stimmen verfügt hätten. Daher, so Deutschland, habe der Staat keinen entscheidenden Einfluss ausüben können, da er lediglich 84 von 240 Stimmen besessen habe.
- (183) Ferner vertrat Deutschland die Auffassung, dass Ryanair durch diesen Vertrag kein Vorteil entstanden sei. Deutschland erklärte, dass PwC im Gegensatz zu der Andeutung der Kommission in der Eröffnungsentscheidung von 2008 alle einschlägigen Zahlen zur Verfügung gestellt worden seien, da es diese umfangreiche, neutrale und unabhängige Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten ansonsten nicht hätte durchführen können. Des Weiteren wies Deutschland die Zweifel der Kommission zurück, dass die von Ryanair induzierten Investitionen nicht angemessen zugeordnet worden seien. Deutschland gab an, dass PwC in seiner ergänzenden Prüfung eine zweite Bewertung durchgeführt und darin erläutert habe, dass ein Großteil der Kosten mit Investitionen allgemeiner Art verbunden gewesen sei, die der Flughafen unabhängig von den Ryanair bereitgestellten Diensten vorgenommen habe. Soweit Kosten durch die Abfertigung von Ryanair-Fluggästen induziert werden, werden diese Deutschland zufolge Ryanair zugeordnet.
- (184) Deutschland wies zudem die Zweifel der Kommission in Bezug auf die Wirksamkeit des Sanktionssystems zurück, das im Vertrag mit Ryanair von 2005 eingeführt wurde. Nach Aussage Deutschland entspricht dieses Sanktionssystem einem marktkonformen Verhalten. Deutschland argumentierte, dass zusätzliche Sanktionen zu denen, die vereinbart worden seien, unnötig und unangemessen gewesen wären, da Ryanair keine ausschließlichen Rechte zur Nutzung des Flughafens gehabt habe und auch ein Risiko übernommen habe.
- (185) Ferner erklärte Deutschland, dass der Vertrag keine selektive Maßnahme gewesen sei, da die vereinbarten Flughafenentgelte auf der allgemeinen Entgeltordnung des Flughafens von 2006 basiert hätten. Deutschland machte ferner geltend, dass jegliche Verluste von FFHG nicht durch den Vertrag mit Ryanair von 2005, sondern durch die notwendigen Investitionen für den Flughafen Frankfurt-Hahn entstanden seien, während die von Ryanair induzierten Investitionen durch die durch den Vertrag mit Ryanair von 2005 erwirtschafteten Einnahmen gedeckt worden seien.

5.3.5. MASSNAHME 11: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2006

- (186) In Bezug auf die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 machte Deutschland allgemein geltend, dass diese Flughafenentgelte ausschließlich auf der Grundlage wirtschaftlicher Erwägungen unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells des Flughafens Frankfurt-Hahn als Flughafen für Billigfluggesellschaften, d. h. in der Erwartung, dass kurzfristig die Betriebskosten gedeckt und langfristig ein nachhaltiger Gewinn erzielt würde, entwickelt worden seien.
- (187) Hinsichtlich der Frage der staatlichen Mittel und Zurechenbarkeit verwies Deutschland auf seine Ausführungen zu den Verträgen mit Ryanair von 1999, 2002 und 2005 (vgl. Erwägungsgründe 167 ff., 178 ff. und 182 ff.) sowie zur Entgeltordnung des Flughafens von 2001 (vgl. Erwägungsgrund 173 ff.).
- (188) Deutschland argumentierte, dass Ryanair durch die Entgeltordnung von 2006 kein Vorteil entstanden sei. Erstens rechtfertigte Deutschland die unterschiedlichen Passagierentgelte, die festgelegt wurden, um einen Anreiz für Billigfluggesellschaften zu schaffen und gleichzeitig die Betriebskosten des Flughafens zu decken. Eine Ermäßigung der Entgelte entsprechend dem Fluggastaufkommen ist der Argumentation Deutschlands zufolge eine übliche Vorgehensweise an nationalen und internationalen Flughäfen, wie bereits vom Gerichtshof anerkannt wurde. Wenn solche volumenbezogenen Ermäßigungen gewährt werden, müssen diese auf der Grundlage objektiver und nicht diskriminierender Kriterien gerechtfertigt sein, wie es laut Deutschland beim Flughafen Frankfurt-Hahn der Fall war. Da die Schwelle für den Erhalt der Ermäßigungen sehr niedrig gewesen sei, nämlich 100 000 Fluggäste pro Jahr, hätten diese Ermäßigungen auch kleinere Fluggesellschaften unterstützt.
- (189) Zweitens erklärte Deutschland, die wirtschaftliche Begründung der Flughafenentgelte habe auf dem Single-Till-Ansatz beruht, und verwies auf seine Ausführungen zum Vertrag mit Ryanair von 1999 (vgl. Erwägungsgrund 169). Deutschland rechtfertigte zudem die Unterscheidung nach Bodenabfertigungsumläufen von weniger oder mehr als 30 Minuten und erläuterte, dass Bodenabfertigungsumläufe, die mehr als 30 Minuten dauerten, tatsächlich kostenintensiver seien. Deutschland erklärte außerdem, dass sich ein marktwirtschaftlich

handelnder Wirtschaftsbeteiligter für diese Entgeltordnung entschieden hätte, auch wenn die Flughafenentgelte nicht 100 % der Kosten deckten, da die Kostendeckung einer Infrastruktur wie bei einem Flughafen nicht in solch kurzer Zeit erreicht werden könnte. FFHG habe jedoch damit gerechnet, dass durch die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 mehr Fluggäste generiert würden und dass bis 2008 eine volle Kostendeckung erreicht würde. Gemäß der Prüfung von PwC für diese Entgeltordnung war dies zum Zeitpunkt der Einführung der Flughafenentgelte wirtschaftlich realistisch, was auch durch die ergänzende Prüfung von PwC bestätigt wurde.

- (190) In Bezug auf die nach der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 gewährte Marketingförderung argumentierte Deutschland, dass diese eigentlich kein fester Bestandteil der Entgeltordnung sei. Zudem machte Deutschland geltend, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber dieselbe Marketingförderung für Fluggesellschaften vorgesehen hätte, da die Eröffnung einer neuen Strecke mit hohen wirtschaftlichen Risiken verbunden sei. Diese Förderung werde ausschließlich für neu angebotene Strecken gewährt, d. h. Strecken, die überhaupt noch nicht oder nicht innerhalb der letzten 24 Monate bedient worden seien. Die Höhe der Förderung hänge von der Zahl der innerhalb eines Jahres beförderten abfliegenden Fluggäste ab. Auf der Grundlage von Kriterien wie den am Flughafen Frankfurt-Hahn angebotenen vorübergehenden Strecken, den wöchentlichen Verbindungen und der Dauer des kontinuierlichen Flugbetriebs werde sichergestellt, dass die Förderung tatsächlich eine Erweiterung des von den Fluggesellschaften angebotenen Flugnetzes zur Folge habe.
- (191) Gemäß der Argumentation Deutschlands kann die Marketingförderung nicht als einseitige Leistung des Flughafens betrachtet werden. Deutschland zufolge führte die Förderung neuer Strecken zu einem höheren Gewinn für den Flughafen, da höhere Passagierzahlen höhere nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen nach sich ziehen würden. Darüber hinaus erklärte Deutschland, dass die Festlegung der Förderhöhen auf vernünftigen Erwägungen beruht habe.
- (192) Deutschland wies auch die Zweifel der Kommission zurück, dass das Marketingrisiko für Luftfahrtunternehmen, die noch nicht am Flughafen Frankfurt-Hahn aktiv sind, höher wäre. Bei Luftfahrtunternehmen mit hohen Passagierzahlen erfordert die Bedienung eines attraktiven Netzes, wie Deutschland argumentierte, höhere Marketingkosten, was wiederum eine höhere Marketingförderung vom Flughafen rechtfertigt, auch angesichts dessen, dass durch höhere Passagierzahlen die Gewinne für den Flughafen steigen. In jedem Fall würde die Höhe der Förderung maximal ein Drittel der realen Marketingkosten betragen, wodurch jegliche Diskriminierung zwischen Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt-Hahn bereits bedienen, und anderen Fluggesellschaften ausgeschlossen wird. Ferner brachte Deutschland vor, dass größere Fluggesellschaften im Allgemeinen über ein größeres Marketingbudget verfügten, weshalb die gewährte Förderung in Bezug auf das gesamte Budget tatsächlich geringer als im Fall einer kleineren Fluggesellschaft sei.
- (193) Schließlich machte Deutschland geltend, dass die von PwC durchgeführte Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten ergeben habe, dass diese Marketingförderung in einer marktconformen Weise gewährt worden sei.
- (194) In Bezug auf die Selektivität der Maßnahme und Verfälschung des Wettbewerbs im Binnenmarkt verwies Deutschland auf seine Ausführungen zur Entgeltordnung des Flughafens von 2001 (vgl. Erwägungsgründe 176 ff.).
- (195) Demnach vertrat Deutschland die Auffassung, dass die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 keine staatliche Beihilfe beinhalte. Sollte die Kommission feststellen, dass die Flughafenentgelte doch staatliche Beihilfen darstellten, würde Deutschland alternativ argumentieren, dass die Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.

5.4. VEREINBARKEIT DER MASSNAHMEN MIT DEM BINNENMARKT

5.4.1. VEREINBARKEIT DER INVESTITIONSBEIHILFEN ZUR FINANZIERUNG DER FLUGHAFENINFRASTRUKTUR

- (196) Wenn davon ausgegangen würde, dass es sich bei den Maßnahmen 1 bis 6 insofern um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags handelte, als sie auf die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn ausgerichtet waren, könnten diese Beihilfen Deutschland zufolge nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV und den Luftverkehrsleitlinien von 2005 als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden

5.4.1.1. *Beitrag zur Verwirklichung eines klar definierten Ziels von allgemeinem Interesse*

- (197) In Bezug auf das klar definierte Ziel von allgemeinem Interesse machte Deutschland geltend, dass die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn stets auf das Ziel ausgerichtet gewesen sei, die regionale Wirtschaftsstruktur der wirtschaftlich unterentwickelten und dünn besiedelten Hunsrück-Region zu verbessern.

- (198) In diesem Zusammenhang erklärte Deutschland zunächst, das Ziel der Förderung von FFHG habe darin bestanden, die schwache Wirtschaftsstruktur der Hunsrück-Region zu überwinden. Deutschland stellte fest, dass einige Gebiete im Umkreis des Flughafens Frankfurt-Hahn als Regionen erachtet würden, die Förderung im Rahmen der *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* ⁽³⁴⁾ von Bund und Ländern benötigten. Diesbezüglich machte Deutschland geltend, dass die vier Regionen um den Flughafen, nämlich die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Birkenfeld, Cochem-Zell und Rhein-Hunsrück-Kreis, durchschnittlich nur halb so dicht bevölkert seien wie der Rest des Landes Rheinland-Pfalz. Deutschland wies darauf hin, dass für diese Landkreise, deren Wirtschaft durch kleine und mittlere Unternehmen geprägt sei, Beschäftigung der Hauptanker gegen einen weiteren Rückgang der Regionalwirtschaft sei und der Flughafen Frankfurt-Hahn eine wichtige Rolle als Arbeitgeber und Kunde spiele.
- (199) Zweitens argumentierte Deutschland, der Flughafen Frankfurt-Hahn spiele eine wichtige Rolle bei der strategischen Entwicklung des Einreise- (ca. 33 % der Fluggäste, was ca. 1 Mio. Fluggäste im Jahr 2005 entspricht) und Ausreisetourismus (ca. 67 % der Fluggäste) für das Land Rheinland-Pfalz. Nach Aussage Deutschlands bleiben 88 % der einreisenden Fluggäste mehrere Nächte in der Region. Deutschland machte geltend, dass die über den Flughafen Frankfurt-Hahn einreisenden Touristen 2005 ca. 5,7 Mio. Übernachtungen generiert hätten ⁽³⁵⁾. Die Zahl der Übernachtungen nahm Deutschland zufolge weiter zu, sodass das Land Rheinland-Pfalz 2011 8,2 Mio. Gäste empfing, die 21,5 Mio. Übernachtungen generierten. Deutschland wies darauf hin, dass sich insbesondere die Zahl der Gäste aus ost- und südeuropäischen Ländern erhöht habe und dass eine große Anzahl der Flüge aus diesen Ländern nach Frankfurt-Hahn durchgeführt würden. Dies hat Deutschland zufolge dazu geführt, dass durch den Tourismus etwa 198 000 Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz geschaffen wurden. Die katalysierten Einkommens- und Beschäftigungseffekte rühren insbesondere vom Einreisetourismus her, bei dem der Flughafen Frankfurt-Hahn eine zentrale Rolle als Tor für die Touristen in die Hunsrück-Region, aber auch allgemeiner nach Rheinland-Pfalz spielt, wie Deutschland erläuterte. Nach Angaben Deutschlands stieg die Zahl der Touristen zwischen 1990 und 2001 um 70 % für die Hunsrück-Region und um 35 % für Rheinland-Pfalz. Während des gleichen Zeitraums erhöhte sich die Zahl der Touristen aus dem Ausland in der Hunsrück-Region Deutschland zufolge um 163 %. Da 88 % der über Frankfurt-Hahn einreisenden Touristen mindestens eine Nacht und mehr als 80 % von diesen sogar zwei bis zehn Tage bleiben, erwirtschaften sie einen Gesamtgewinn von etwa 133,7 Mio. EUR pro Jahr. Deutschland argumentierte ferner, dass auch der Ausreisetourismus (67 %) Einkommen für den Flughafen Frankfurt-Hahn durch nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen erwirtschaftete.
- (200) Drittens erklärte Deutschland, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn unter Berücksichtigung aller Teile der Flughafen-tätigkeiten 2012 3 063 Arbeitsplätze in der Hunsrück-Region geschaffen habe, von denen 74 % Vollzeitstellen gewesen seien. Nach Angaben Deutschlands leben 90 % dieser Arbeitnehmer auch in der Region. Deutschland führte weiter aus, dass durch den Flughafen Frankfurt-Hahn die Abwanderung junger, qualifizierter Arbeitnehmer in andere Regionen sowie ein wirtschaftlicher und sozialer Niedergang der regionalen Gemeinden und ihrer Infrastruktur verhindert würden. Außerdem wies Deutschland darauf hin, dass das Vorhandensein des Flughafens Frankfurt-Hahn nicht nur die genannten direkten Effekte für den Arbeitsmarkt habe, sondern auch beträchtliche indirekte Effekte durch eine wachsende Zahl an wirtschaftlichen und touristischen Aktivitäten herbeiführe. Diesbezüglich verwies Deutschland darauf, dass die positiven Nebeneffekte für die Region, namentlich weniger Arbeitslosigkeit und mehr Steuerzahler, dazu beitragen, dass die Gemeinden in der Region über die finanziellen Mittel zur Unterstützung der lokalen Wirtschaft verfügen. Insgesamt seien so durch den Einreisetourismus rund 11 000 Arbeitsplätze für ganz Rheinland-Pfalz geschaffen worden.
- (201) Deutschland argumentierte, dass die Finanzierung der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn auch dazu beigetragen habe, das klar definierte Ziel von allgemeinem Interesse der Bekämpfung der Überlastung des Flugverkehrs an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der EU zu erreichen. In dieser Hinsicht wies Deutschland auf die Tatsache hin, dass die Kapazitätsgrenzen des Flughafens Frankfurt/Main in der Vergangenheit ständig überschritten worden seien. Deutschland machte geltend, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn, insbesondere in Anbetracht seiner rund um die Uhr gültigen Betriebserlaubnis, daher dem Ziel diene, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, um den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten.
- (202) Ferner machte Deutschland geltend, dass die Förderung des Flughafens Frankfurt-Hahn auch dem Ziel von allgemeinem Interesse diene, die Mobilität der Bürger der Union zu erhöhen. Diesbezüglich erklärte Deutschland, dass der Flughafen Frankfurt Hahn der einzige deutsche Flughafen sei, der Direktflüge nach Kaunas (Lettland), Kerry (Irland), Kos (Griechenland), Montpellier (Frankreich), Nador (Marokko), Plovdiv (Bulgarien), Pula (Kroatien), Rhodos (Griechenland), Santiago de Compostela (Spanien) und Volos (Griechenland) anbiete. Außerdem trägt der Flughafen Frankfurt-Hahn Deutschland zufolge zur beruflichen Mobilität junger Menschen bei, die zu günstigen Preisen in die Hunsrück-Region und Rheinland-Pfalz gelangen können. Ebenso wies Deutschland darauf hin, dass

⁽³⁴⁾ Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW-Gesetz) vom 6. Oktober 1969 (BGBl. I S. 1861), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 7. September 2007 (BGBl. I S. 2246) geändert worden ist.

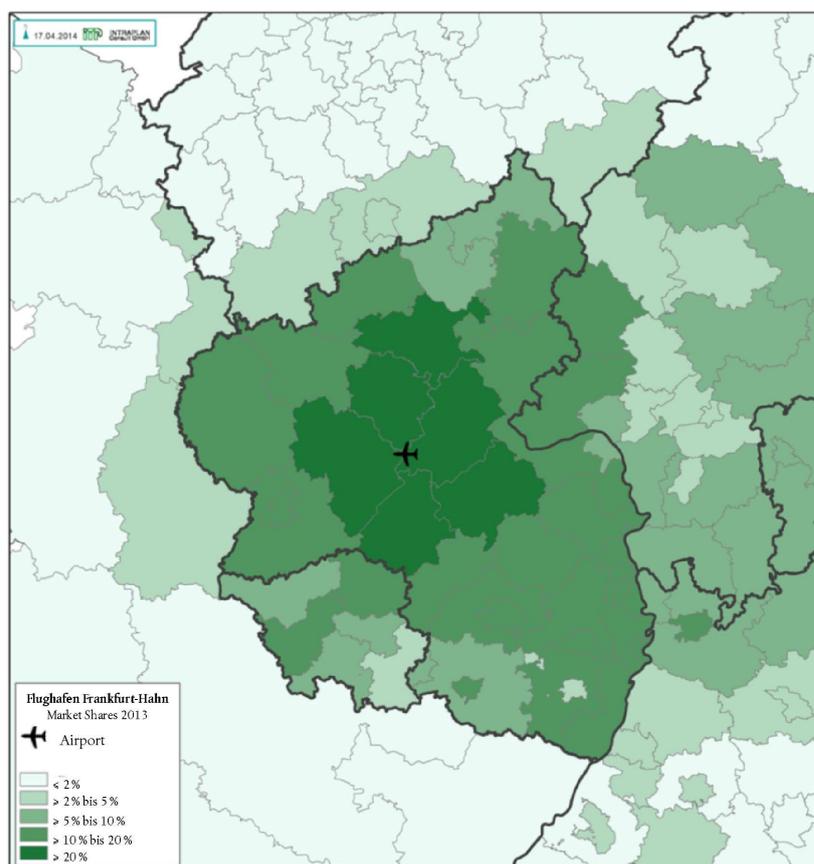
⁽³⁵⁾ Flughafen Frankfurt-Hahn — Regionalökonomische Effekte, ZFL-Studie, März 2007.

die angesehenen Universitäten und Hochschuleinrichtungen in Koblenz, Mainz, Kaiserslautern, Trier, Wiesbaden, Mannheim, Bonn usw., an denen zumeist keine Studiengebühren erhoben würden, nun für Studenten aus ganz Europa einfach zu erreichen seien.

- (203) Außerdem brachte Deutschland vor, es sei auch von allgemeinem Interesse, dass der Hunsrück und die umliegenden Regionen von Rheinland-Pfalz mit anderen Regionen in Randlage verbunden würden, wie beispielsweise Limerick, was sich bereits durch Städtepartnerschaften manifestiert habe. Deutschland gab an, dass es sich als viertgrößte Volkswirtschaft der Welt nicht nur darauf konzentriere, die großen europäischen Drehkreuze zu verbinden, sondern auch die Regionen untereinander zu vernetzen. Mehr Unabhängigkeit von den großen Drehkreuz-Flughäfen wie Heathrow, Charles de Gaulle, Schiphol oder Frankfurt/Main ist nach Ansicht Deutschlands wichtig für Europa, da dies nicht nur mehr Direktverbindungen, sondern auch insbesondere für den Frachtverkehr mehr Sicherheit bedeutet, da es auf Regionalflughäfen weniger schnell zu Flugausfällen aufgrund von Wetterbedingungen, Streiks, Terrorismus oder sonstigen Stornierungsrisiken kommt.
- (204) Zuletzt betonte Deutschland ganz allgemein, dass die Nähe des Flughafens Zweibrücken nicht dazu führe, dass zwei Flughäfen für dasselbe Einzugsgebiet betrieben würden, da zwischen den Flughäfen Frankfurt-Hahn und Zweibrücken 127 km lägen. Diese Entfernung entspricht Deutschland zufolge einer Fahrzeit von 1 Stunde und 27 Minuten mit dem Pkw oder rund 4 Stunden mit dem Zug. Daher argumentierte Deutschland, dass sich kein vernünftiger Arbeitnehmer, Frachtunternehmer oder Tourist mit Ausgangspunkt in der Hunsrück-Region zum Flughafen Zweibrücken anstatt zum Flughafen Frankfurt-Hahn begeben würde, um sein endgültiges Reiseziel zu erreichen. Des Weiteren machte Deutschland geltend, dass sich bei Betrachtung des Personen- und Luftfrachtverkehrs zwischen 2005 und 2012 kein Substitutionsverhältnis zwischen den Flughäfen ableiten lasse. Deutschland zufolge stammt der größte Anteil der Fluggäste des Flughafens Frankfurt-Hahn aus der Region Hunsrück-Mosel-Nahe (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 2

Marktanteile im Personenluftverkehr des Flughafens Frankfurt-Hahn 2013 ⁽³⁶⁾



⁽³⁶⁾ Vorgelegt von Deutschland, September 2014.

5.4.1.2. Die Infrastruktur ist für die Erreichung des Ziels notwendig und angemessen

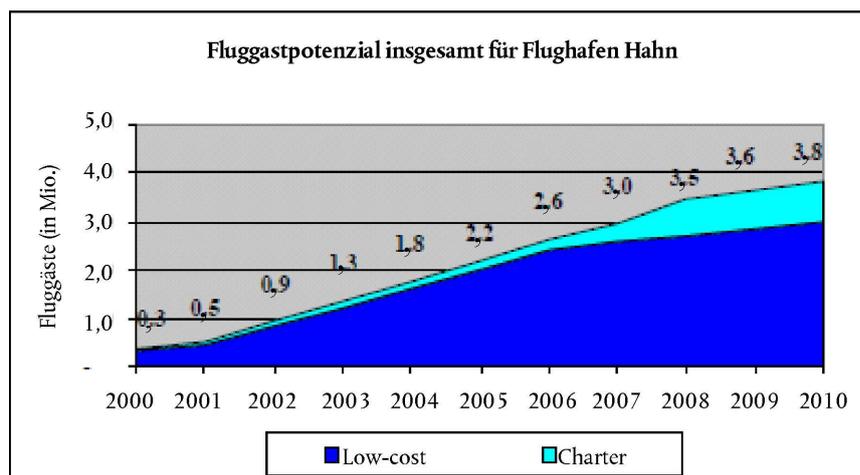
- (205) Deutschland hob hervor, dass die finanzierten Investitionen für die Erreichung des Ziels von allgemeinem Interesse notwendig und angemessen gewesen seien (vgl. Erwägungsgrund 197 ff.). Nach Angaben Deutschlands wurden die Investitionen entsprechend den Erfordernissen vorgenommen und war der Ausbau der Infrastruktur für den Flughafen notwendig, um die Anbindung zu gewährleisten, zur Entwicklung der Region beizutragen und den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten. Deutschland erklärte, die Infrastruktur sei weder unverhältnismäßig noch zu groß für den Bedarf der Nutzer des Flughafens. Daher war Deutschland der Ansicht, dass diese Voraussetzung für die Vereinbarkeit erfüllt sei.

5.4.1.3. Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend

- (206) Deutschland machte geltend, dass Fraport vor dem Beschluss zur Erweiterung der Flughafeninfrastruktur Studien über die Verkehrserwartungen in Auftrag gegeben habe, um das Verkehrspotenzial für den Flughafen Frankfurt-Hahn zu ermitteln. Diese im Auftrag von Fraport von Luftfahrtexperten durchgeführten Studien wurden von Deutschland vorgelegt. In Abbildung 3, Abbildung 4 und Abbildung 5 sind die Ergebnisse einer dieser Studien hinsichtlich der erwarteten Passagier- und Frachtverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn zwischen 2000 und 2011 zusammengefasst.

Abbildung 3

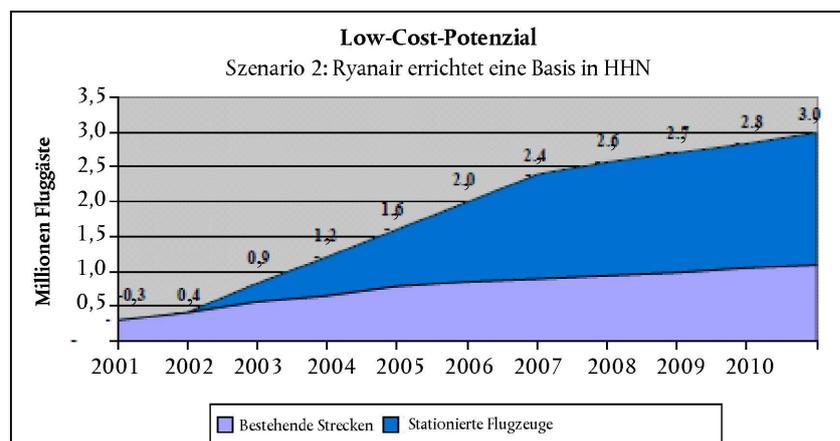
Fluggastpotenzial insgesamt für den Flughafen Frankfurt-Hahn, 2000–2010



Quelle: SH&E

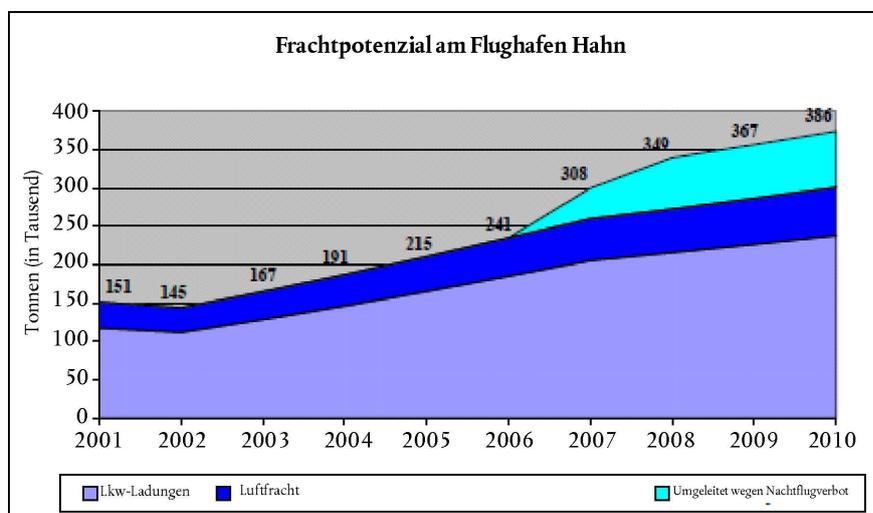
Abbildung 4

Fluggastpotenzial im Low-Cost-Verkehr (ausgehend von der Annahme, dass Ryanair eine Basis einrichtet, also seine Flugzeuge über Nacht auf dem Flughafen abstellt/stationiert) am Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2001-2011



Quelle: SH&E

Abbildung 5

Gesamtfrachtpotenzial am Flughafen Frankfurt-Hahn im Zeitraum 2001–2010

Quelle: SH&E

5.4.1.4. Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang zu der Infrastruktur

- (207) Nach den von Deutschland vorgelegten Informationen erhalten alle potenziellen Nutzer der Infrastruktur zu gleichen und nicht diskriminierenden Bedingungen Zugang zum Flughafen. Deutschland machte geltend, dass die für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlenden Flughafenentgelte auf einer wirtschaftlich gerechtfertigten Differenzierung basiert hätten und dass die Entgeltordnung des Flughafens allen potenziellen Nutzern auf transparente und diskriminierungsfreie Weise zur Verfügung stehe.

5.4.1.5. Der Handelsverkehr wird nicht in einer Weise beeinträchtigt, die dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft

- (208) Zunächst erklärte Deutschland, dass es keine Substitutionseffekte zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und anderen Flughäfen im Einzugsgebiet, wie dem Flughafen Zweibrücken und dem Flughafen Frankfurt/Main, gebe. Deutschland zufolge lassen sich übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb mit diesen Flughäfen wegen der Beihilfe zugunsten von FFHG weder im Passagier- noch im Luftfrachtverkehr nachweisen. Deutschland argumentierte, dass Billigfluggesellschaften in den letzten Jahren tatsächlich zunehmend Flüge zu den großen Drehkreuzen hätten anbieten müssen, da die traditionellen Fluggesellschaften ihre Preise gesenkt und begonnen hätten, auf den Markt der Billigflüge vorzudringen. In dieser Hinsicht erklärte Deutschland, dass Regionalflughäfen wie der Flughafen Frankfurt-Hahn nun unter größerem Druck stünden, mit den Drehkreuz-Flughäfen um Privatreisende zu konkurrieren. Daher gelangte Deutschland zu dem Schluss, dass die gewährte finanzielle Unterstützung keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb gehabt habe, sondern sich im Gegenteil als zweckdienlich erwiesen habe, um den Anpassungsprozess für ein stabiles Geschäftsmodell in der Zukunft zu fördern.
- (209) Zweitens erklärte Deutschland, die Tatsache, dass Fraport vor seiner Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn bereits Betreiber des Flughafens Frankfurt/Main gewesen sei, zeige, dass keine Substitutionsbewegungen von Frankfurt/Main nach Frankfurt-Hahn zu erwarten gewesen seien. Stattdessen habe Fraport in die Möglichkeit investiert, den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten und die zusätzliche, ergänzende Funktion des Flughafens Frankfurt-Hahn zu nutzen, da eine künftige Kapazitätsüberlastung für das Drehkreuz Frankfurt/Main absehbar gewesen sei. Deutschland zufolge war das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main einer der Hauptfaktoren in dieser Argumentation, da der Flughafen Frankfurt-Hahn über eine rund um die Uhr gültige Betriebserlaubnis verfügte.
- (210) Abschließend machte Deutschland geltend, dass die Beihilfe zugunsten von FFHG ausschließlich positive regionale Auswirkungen für die Hunsrück-Region gehabt habe, während keine übermäßigen negativen Auswirkungen im Verhältnis zu anderen Flughäfen entstanden seien, da der Flughafen Frankfurt-Hahn lediglich zur Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main genutzt werde. Des Weiteren erklärte Deutschland, dass sich abgesehen von Flughafen Luxemburg, der bereits 1 Stunde und 30 Minuten Fahrzeit (111 km) vom Flughafen Frankfurt-Hahn entfernt ist,

keine weiteren ausländischen konkurrierenden Flughäfen im selben Einzugsgebiet befänden. Auch in Bezug auf Luxemburg lassen sich Deutschland zufolge keine negativen verfälschenden Auswirkungen auf den Wettbewerb aufgrund der gewährten Beihilfe feststellen.

5.4.1.6. *Anreizeffekt, Notwendigkeit und Angemessenheit*

- (211) Deutschland erklärte, dass der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens ohne die Investitionsbeihilfe wesentlich geringer ausfallen würde. Deutschland machte geltend, die Beihilfe sei notwendig gewesen, da sie lediglich die Finanzierungskosten ausgeglichen habe und ein geringerer Betrag einen geringeren Investitionsumfang bedeutet hätte.

5.4.2. VEREINBARKEIT DER BETRIEBSBEIHILFEN ZUR FINANZIERUNG DES FLUGHAFENBETRIEBS

- (212) Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 enthalten die Voraussetzungen, unter denen Betriebs- und Investitionsbeihilfen für Flughäfen als im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können. Am 17. April 2014 übermittelte Deutschland seine Ansichten über die Vereinbarkeit der Maßnahmen nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014. Deutschland argumentierte, dass die geprüften Maßnahmen, auch wenn sie Betriebsbeihilfen zugunsten von FFHG darstellen würden, nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und Abschnitt 5.1.2. der Luftverkehrsleitlinien von 2014 mit dem Binnenmarkt vereinbar wären.

5.4.2.1. *Beitrag zur Verwirklichung eines genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse*

- (213) In Bezug auf das genau definierte Ziel von gemeinsamem Interesse machte Deutschland geltend, dass die Deckung der Betriebskosten von FFHG stets auf das Ziel ausgerichtet gewesen sei, die regionale Wirtschaftsstruktur der wirtschaftlich unterentwickelten und dünn besiedelten Hunsrück-Region zu verbessern. Diesbezüglich brachte Deutschland dieselbe Argumentation wie für die Bewertung der Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfe zur Finanzierung der Flughafeninfrastruktur vor (vgl. Abschnitt 5.4.1.1).

5.4.2.2. *Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen*

- (214) Im Zusammenhang mit der Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen erläuterte Deutschland, warum Frankfurt-Hahn Betriebsverluste verzeichne, die gedeckt werden müssten. Seiner Ansicht nach ist das Ziel, rentabel zu werden und seine Betriebskosten decken zu können, für einen Flughafen wie Frankfurt-Hahn mit 1-3 Mio. Fluggästen recht ehrgeizig. Deutschland zufolge war es in den Anfangsjahren nicht möglich, dieses ehrgeizige Ziel zu verwirklichen, da der Flughafen durch sehr hohe Infrastrukturinvestitionen belastet war, die er am Kapitalmarkt selbst finanzierte und dafür hohe Zinsen zahlen musste. Darüber hinaus erklärte Deutschland, dass seit Beginn der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise eine Stagnation des Passagier- und insbesondere des Luftfrachtverkehrs zu verzeichnen gewesen sei.
- (215) Deutschland machte geltend, dass angesichts dieser Umstände staatliche Maßnahmen erforderlich gewesen seien, um die Betriebsverluste zu decken, da FFHG anderenfalls insolvent gewesen wäre. Dies hätte Deutschland zufolge auch zum Entzug der rund um die Uhr gültigen Betriebserlaubnis geführt, d. h., FFHG hätte während der Insolvenz alle Flüge einstellen müssen, was wiederum den Verlust von Kunden wie Fluggesellschaften und Frachtunternehmen zur Folge gehabt hätte. Deutschland merkte an, dass es in diesem Fall auch sehr schwierig geworden wäre, einen neuen Betreiber für den Flughafen zu finden.

5.4.2.3. *Geeignetheit einer staatlichen Beihilfe als politisches Instrument*

- (216) Deutschland erklärte, die Deckung der Betriebsverluste sei eine geeignete Maßnahme gewesen, um das angestrebte Ziel zu verwirklichen. Diesbezüglich führt Deutschland an, dass es, wenn der Flughafen Frankfurt-Hahn den Betrieb hätte einstellen müssen und von den einschlägigen Märkten verschwunden wäre, nicht mehr möglich gewesen wäre, die Ziele von gemeinsamem Interesse, die durch die Umwandlung eines ehemaligen Stützpunktes der US-Luftwaffe in einen voll funktionierenden zivilen Flughafen und die Entwicklung der Hunsrück-Region verfolgt worden seien, zu erreichen. In dieser Hinsicht hob Deutschland hervor, dass ein öffentlicher Kapitalgeber im Gegensatz zu einem marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber diese Ziele bei der Prüfung der Alternative einer Schließung des Flughafens zu berücksichtigen habe.

5.4.2.4. *Vorliegen eines Anreizeffekts*

- (217) Deutschland argumentierte, um den Betrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn aufrechtzuerhalten, sei es eine unabdingbare Voraussetzung gewesen, seine Betriebskosten zu decken, da FFHG ansonsten insolvent gewesen wäre. Ein erfolgreicher Betrieb des Flughafens sei wiederum die Grundlage für die Verwirklichung der in den Erwägungsgründen 213 ff. genannten Ziele von gemeinsamem Interesse gewesen. Ferner machte Deutschland geltend, dass die finanzielle Konsolidierung des Flughafens ohne Betriebsbeihilfen undenkbar gewesen wäre, da der Flughafen immer mehr Schulden angehäuft hätte, anstatt die Schulden wie im aktuellen Sparprogramm vorgesehen abzubauen.

5.4.2.5. *Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum)*

- (218) Deutschland erklärte, dass jedes in den Darlehen enthaltene Beihilfelement auf die Betriebsverluste beschränkt gewesen sei und das absolute erforderliche Minimum dargestellt habe, um den Betrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn aufrechtzuerhalten und ihn vor der Insolvenz zu bewahren.

5.4.2.6. *Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

- (219) Zunächst erklärte Deutschland, dass es keine Substitutionseffekte zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und anderen Flughäfen im Einzugsgebiet, wie dem Flughafen Zweibrücken und dem Flughafen Frankfurt/Main, gebe. Übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb mit diesen Flughäfen wegen der Betriebsbeihilfe zugunsten von FFHG lassen sich Deutschland zufolge weder im Passagier- noch im Luftfrachtverkehr nachweisen. Wie Deutschland geltend machte, habe vielmehr der Flughafen Frankfurt-Hahn beträchtliche Substitutionseffekte hinnehmen müssen, da Fluggäste anstelle von Frankfurt-Hahn die Drehkreuze wie Köln/Bonn oder Frankfurt/Main gewählt hätten, um mit Billigfluganbietern zu fliegen. Deutschland argumentierte, dass Billigfluggesellschaften in den letzten Jahren tatsächlich zunehmend Flüge zu den großen Drehkreuzen hätten anbieten müssen, da die traditionellen Fluggesellschaften ihre Preise gesenkt und begonnen hätten, auf den Markt der Billigflüge vorzudringen. In dieser Hinsicht erklärte Deutschland, dass Regionalflughäfen wie der Flughafen Frankfurt-Hahn nun unter größerem Druck stünden, mit den Drehkreuz-Flughäfen um Privatreisende zu konkurrieren. Daher gelangte Deutschland zu dem Schluss, dass die Deckung der Betriebskosten keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb gehabt habe, sondern sich im Gegenteil als zweckdienlich erwiesen habe, um den Anpassungsprozess für ein stabiles Geschäftsmodell in der Zukunft zu unterstützen.
- (220) Zweitens erklärte Deutschland, die Tatsache, dass Fraport vor seiner Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn bereits Betreiber des Flughafens Frankfurt-Main gewesen sei, zeige, dass keine Substitutionsbewegungen von Frankfurt/Main nach Frankfurt-Hahn zu erwarten gewesen seien. Stattdessen habe Fraport in die Möglichkeit investiert, den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten und die zusätzliche, ergänzende Funktion des Flughafens Frankfurt-Hahn zu nutzen, da eine künftige Kapazitätsüberlastung für das Drehkreuz Frankfurt/Main absehbar gewesen sei. Deutschland zufolge war das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main einer der Hauptfaktoren in dieser Argumentation, da der Flughafen Frankfurt-Hahn über eine rund um die Uhr gültige Betriebserlaubnis verfügte.
- (221) Abschließend machte Deutschland geltend, dass die Beihilfe zugunsten von FFHG ausschließlich positive regionale Auswirkungen für die Hunsrück-Region gehabt habe, während keine übermäßigen negativen Auswirkungen im Verhältnis zu anderen Flughäfen entstanden seien, da der Flughafen Frankfurt-Hahn zur Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main genutzt werde. Des Weiteren erklärte Deutschland, dass sich abgesehen von Flughafen Luxemburg, der bereits 1 Stunde und 30 Minuten Fahrzeit (111 km) vom Flughafen Frankfurt-Hahn entfernt ist, keine weiteren ausländischen konkurrierenden Flughäfen im selben Einzugsgebiet befänden. Auch in Bezug auf Luxemburg lassen sich Deutschland zufolge keine negativen verfälschenden Auswirkungen auf den Wettbewerb aufgrund der gewährten Beihilfe feststellen.

6. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. RYANAIR

- (222) Ryanair erhebt Einwände gegen die Entscheidung der Kommission über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens, was die Verträge von 1999, 2002 und 2005 zwischen Ryanair und dem Flughafen Frankfurt-Hahn betrifft. Laut Erklärung von Ryanair erfüllten diese Verträge den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers und stellen daher keine staatlichen Beihilfen dar.

- (223) Ryanair macht im Wesentlichen geltend, dass ihm kein Vorteil entstanden sei, da die Verträge normalen Marktbedingungen entsprächen. In dieser Hinsicht forderte Ryanair, dass die Vertragsbedingungen nicht mit den Bedingungen an anderen deutschen Flughäfen verglichen werden dürften, sondern nur mit denen, die Ryanair mit anderen Flughäfen, an denen Billigfluggesellschaften angesiedelt seien, vereinbart hätte, wie den Flughäfen Blackpool und Charleroi.
- (224) Betreffend die Frage der Marketingförderung argumentierte Ryanair, dass das Entgelt für neue Bestimmungsorte die Flugfrequenzen honoriere und dass die vom Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten Rabatte im Einklang mit der Industriepraxis stünden, da viele Flughäfen in privatem oder öffentlichem Besitz dieselben oder noch höhere Rabatte für neue Bestimmungsorte anwenden würden.
- (225) In Bezug auf die Anwendung der Flughafenentgelte machte Ryanair geltend, dass normale Marktentgelte, d. h. Entgelte, die nicht außergewöhnlich niedrig seien, den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllten. Ryanair zufolge ist die Aussicht auf eine sofortige Rentabilität nicht erforderlich, damit dieser Grundsatz erfüllt ist. Die Aussicht auf das Erreichen einer mittel- oder langfristigen Rentabilität wäre nach Ansicht von Ryanair ausreichend. Des Weiteren widerspricht Ryanair dem Argument der Kommission, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn nur die spezifischen Kosten des Ryanair-Vertrags hinsichtlich der Deckung seiner Kosten aus den an Ryanair gezahlten Entgelten und nicht die Kosten der allgemeinen Flughafeninfrastruktur und allgemeinen Verwaltung berücksichtigt habe. Was die Kostendeckung betrifft, erklärte Ryanair, dass es nie einen Plan gegeben habe, die Nutzung des Flughafens Frankfurt-Hahn ausschließlich Ryanair vorzubehalten. Diesbezüglich wies Ryanair auf die Tatsache hin, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn auch in erheblichem Umfang als Frachtflughafen genutzt werde. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass Ryanair verglichen mit anderen Fluggesellschaften geringere Entgelte zahlen sollte, da seine Abfertigungsanforderungen und Tätigkeiten die Kosten für den Flughafen minimieren.
- (226) Ryanair argumentierte ferner, dass das Verhalten des Flughafens Frankfurt-Hahn von absehbaren Rentabilitätsaussichten geleitet gewesen sei. Vor Abschluss der Verträge hatte der Flughafen Frankfurt-Hahn Ryanair zufolge eine finanzielle und strategische Analyse durchgeführt, wie es von einem marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber erwartet wird. Ryanair erklärte, dass seine Zusage, für ein hohes Fluggastaufkommen zu sorgen, seit 2005 auch durch eine Vertragsstrafe abgesichert gewesen sei und dass durch diesen Vertrag der Großteil des Risikos bei Ryanair gelegen habe, sodass sich eine außergewöhnlich großzügige Regelung für den Flughafen Frankfurt-Hahn ergeben habe. Zudem hätten die Verträge dem Flughafen Frankfurt-Hahn eine Verbesserung seiner finanziellen Lage ermöglicht. Bei Vertragsabschluss sei dem Flughafen Frankfurt-Hahn bekannt gewesen, dass sich ähnliche Verträge von Ryanair mit Flughäfen in ganz Europa als rentabel erwiesen hätten.
- (227) Zuletzt führte Ryanair an, seine Verträge mit Frankfurt-Hahn hätten keine Ausschließlichkeitsklausel enthalten, sodass andere Fluggesellschaften von denselben Bedingungen wie Ryanair profitieren könnten und dies auch täten, sofern sie bereit wären, dem Flughafen dasselbe Engagement entgegenzubringen wie Ryanair.
- (228) Ferner legte Ryanair eine Reihe von Berichten, die von Oxera ausgearbeitet wurden, sowie eine von Professor Damien P. McLoughlin erstellte Analyse vor.

Oxera-Bericht 1 — Ermittlung der Marktreferenz in der Vergleichsanalyse für Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten. Ryanair-Beihilfesachen, ausgearbeitet von Oxera für Ryanair, 9. April 2013

- (229) Oxera hält den Ansatz der Kommission, nur Vergleichsflughäfen in demselben Einzugsgebiet wie der geprüfte Flughafen zu akzeptieren, für fehlerhaft.
- (230) Zudem werden laut Argumentation von Oxera die von den Vergleichsflughäfen stammenden Marktreferenzpreise nicht durch den umliegenden Flughäfen gewährte staatliche Beihilfen verfälscht. Daher ist eine solide Schätzung einer Marktreferenz für die Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten möglich.
- (231) Dafür gibt es folgende Gründe:
- a) Vergleichsanalysen werden häufig für Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten außerhalb des Bereichs staatlicher Beihilfen herangezogen;
 - b) Unternehmen beeinflussen ihre Preisgestaltung nur in dem Umfang gegenseitig, wie ihre Produkte sich ersetzen oder ergänzen;

- c) Flughäfen im selben Einzugsgebiet konkurrieren nicht unbedingt miteinander und die in den vorgelegten Berichten herangezogenen Vergleichsflughäfen stehen nur in begrenztem Umfang mit staatlichen Flughäfen in ihrem jeweiligen Einzugsgebiet im Wettbewerb (weniger als 1/3 der Verkehrsflughäfen in den Einzugsgebieten der Vergleichsflughäfen befinden sich vollständig in Staatseigentum, und keiner von ihnen war Gegenstand einer Untersuchung staatlicher Beihilfen (Stand von April 2013));
- d) selbst dort, wo Vergleichsflughäfen mit staatlichen Flughäfen im selben Einzugsbereich konkurrieren, kann angenommen werden, dass deren Verhalten den Grundsätzen eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht (beispielsweise bei einer hohen privaten Beteiligungsquote oder wenn der Flughafen privat geführt wird);
- e) Marktwirtschaftlich geführte Flughäfen setzen die Entgelte nicht so fest, dass sie unter den Grenzkosten liegen.

Oxera-Bericht 2 — Grundsätze der Rentabilitätsanalyse für Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten. Ryanair-Beihilfesachen, ausgearbeitet von Oxera für Ryanair, 9. April 2013

- (232) Oxera argumentiert, dass die von ihr durchgeführte Rentabilitätsanalyse in ihren der Kommission übermittelten Berichten den Grundsätzen folge, die von einem rationalen privaten Kapitalgeber angewandt würden, und den aus Präzedenzfällen der Kommission ersichtlichen Ansatz widerspiegeln.
- (233) Die Grundsätze der Rentabilitätsanalyse sind Folgende:
 - a) bei der Bewertung wird der Mehrwert ermittelt;
 - b) ein Ex-ante-Geschäftsplan ist nicht unbedingt erforderlich;
 - c) bei einem nicht überlasteten Flughafen ist der Single-Till-Ansatz die angemessene Preisbildungsmethodik;
 - d) nur die Einnahmen im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des betriebenen Flughafens sollten berücksichtigt werden;
 - e) die gesamte Laufzeit des Vertrags, einschließlich etwaiger Verlängerungen, sollte berücksichtigt werden;
 - f) zukünftige Finanzflüsse sollten bei der Bewertung der Rentabilität der Verträge unberücksichtigt bleiben;
 - g) der inkrementelle Zuwachs der Rentabilität der Ryanair-Verträge für die Flughäfen sollte auf der Grundlage von Schätzungen des internen Zinsfußes oder Kapitalwertmaßnahmen bewertet werden.

Analyse von Professor Damien P. McLoughlin — Markenaufbau: warum und wie kleine Marken in Marketing investieren sollten, erstellt für Ryanair, 10. April 2013

- (234) In dieser Abhandlung soll die wirtschaftliche Logik dargelegt werden, die den Entscheidungen von Regionalflughäfen für den Kauf von Werbung auf Ryanair.com von AMS zugrunde liegt.
- (235) Der Argumentation zufolge gibt es eine große Anzahl sehr solider, bekannter und gewohnheitsmäßig genutzter Flughäfen. Schwächere Mitbewerber müssen das statische Kaufverhalten der Verbraucher überwinden, um ihr Geschäft auszubauen. Kleinere Regionalflughäfen müssen eine Möglichkeit finden, um ihre Markenbotschaft konsequent einer möglichst großen Zielgruppe zu übermitteln. Traditionelle Formen der Marketingkommunikation erfordern Ausgaben, die ihre Mittel übersteigen.

Oxera-Berichte 3 und 4 — Wie sind AMS-Verträge in der Rentabilitätsanalyse im Rahmen der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu behandeln?, 17. und 31. Januar 2014

- (236) Ryanair legte weitere Berichte seines Beratungsunternehmens Oxera vor. In diesen Berichten erörtert Oxera die Grundsätze, die der Fluggesellschaft zufolge im Rahmen der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des

marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten in der Rentabilitätsanalyse von zum einem Verträgen über Flughafendienstleistungen zwischen Ryanair und Flughäfen und zum anderen den Marketingverträgen zwischen AMS und eben diesen Flughäfen zu berücksichtigen sind. Ryanair betonte, dass diese Berichte in keiner Weise ihren zuvor dargelegten Standpunkt änderten, dass die Flughafendienstleistungsverträge und die Marketingverträge in separaten Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten analysiert werden sollten.

- (237) Den Berichten zufolge sollten die von AMS erwirtschafteten Gewinne als Einnahmen in einer gemeinsamen Analyse der Rentabilität einbezogen werden, während die Ausgaben von AMS in die Kosten einfließen müssten. Hierzu schlagen die Berichte die Anwendung einer Cashflow-basierten Methodik auf die gemeinsame Rentabilitätsanalyse vor, was bedeutet, dass die Ausgaben der Flughäfen für AMS als inkrementelle Betriebsausgaben behandelt werden könnten.
- (238) In den Berichten wird hervorgehoben, dass Marketingtätigkeiten zur Schaffung und Förderung des Markenwerts beitragen, was dabei hilft, nicht nur während der Laufzeit des Vertrags, sondern auch nach Vertragsende Auswirkungen und Nutzen zu erzielen. Dies wäre insbesondere der Fall, wenn sich aufgrund der Tatsache, dass Ryanair einen Vertrag mit einem Flughafen abgeschlossen hat, andere Fluggesellschaften an dem Flughafen ansiedeln, was wiederum mehr Ladenlokale dazu veranlassen wird, sich dort niederzulassen, wodurch mehr nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen für den Flughafen eingebracht werden. Wenn die Kommission eine gemeinsame Rentabilitätsanalyse durchführt, muss dieser Nutzen Ryanair zufolge berücksichtigt werden, indem die Ausgaben von AMS als inkrementelle Betriebsausgaben, abzüglich der AMS-Zahlungen, behandelt werden.
- (239) Des Weiteren vertritt Ryanair die Ansicht, dass ein Endwert (der dem nach Vertragsende geschöpften Wert entspricht) in die prognostizierten inkrementellen Gewinne am Ende des Flughafendienstleistungsvertrags einbezogen werden müsste. Der Endwert könnte auf der Grundlage einer „Verlängerungswahrscheinlichkeit“ angepasst werden, mit der die Erwartung gemessen wird, dass nach dem Ende des Vertrags mit Ryanair oder bei Vereinbarung ähnlicher Bedingungen mit anderen Fluggesellschaften weiterhin Gewinne erzielt werden. Nach Auffassung von Ryanair wäre es dann möglich, eine Untergrenze für die durch den Vertrag mit AMS und den Flughafendienstleistungsvertrag gemeinsam erwirtschafteten Gewinne zu berechnen, die die Ungewissheit der inkrementellen Gewinne nach dem Ende des Flughafendienstleistungsvertrags widerspiegelt.
- (240) Zur Ergänzung dieses Ansatzes enthalten die Berichte eine Zusammenfassung der Ergebnisse von Studien zu den Auswirkungen von Marketing auf den Wert einer Marke. Diese Studien gehen davon aus, dass Marketing den Wert einer Marke fördern und dazu beitragen kann, einen Kundenstamm aufzubauen. Im Falle eines Flughafens wird laut den Berichten die Sichtbarkeit der Marke durch Marketing auf Ryanair.com deutlich erhöht. Außerdem heißt es in den Berichten, dass kleinere Regionalflughäfen, die ihren Luftverkehr ausweiten möchten, daher den Wert ihrer Marke durch den Abschluss von Marketingverträgen mit AMS besonders steigern können.
- (241) Zuletzt weisen die Berichte darauf hin, dass ein Cashflow-basierter Ansatz gegenüber einem Kapitalisierungsansatz, bei dem die Kosten der Marketingleistungen durch AMS als Kapitalaufwendungen für einen immateriellen Vermögenswert (nämlich den Wert der Marke) behandelt würden, vorzuziehen ist⁽³⁷⁾. Beim Kapitalisierungsansatz würde lediglich der Anteil der Marketingausgaben berücksichtigt, der den immateriellen Vermögenswerten eines Flughafens zurechenbar ist. Die Marketingausgaben würden als Kapitalaufwendungen für einen immateriellen Vermögenswert behandelt und dann über die Vertragslaufzeit abgeschrieben, unter Berücksichtigung eines Restwerts am vorgesehenen Ende des Flughafendienstleistungsvertrags. Bei diesem Ansatz würden nicht die inkrementellen Gewinne berücksichtigt, die der Abschluss des Flughafendienstleistungsvertrags mit Ryanair herbeiführen würde, und außerdem lässt sich der Wert des immateriellen Vermögenswerts aufgrund der Ausgaben der Marke und des Nutzungszeitraums des Vermögenswerts nur schwer berechnen. Den Berichten zufolge ist die Cashflow-Methode auch eher geeignet als ein Kapitalisierungsansatz, weil letzterer den Nutzen für den Flughafen nicht erfassen würde, der infolge der Unterzeichnung des Flughafendienstleistungsvertrags mit Ryanair voraussichtlich entsteht.

Oxera — Wirtschaftliche Bewertung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten: Flughafen Frankfurt-Hahn, 11. August 2014:

- (242) Ryanair übermittelte einen weiteren Bericht von Oxera über die Verträge zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und Ryanair von 1999, 2002 und 2005. Bei der Bewertung des Vertrags mit Ryanair von 2005 wird auch der direkt mit dem Land Rheinland-Pfalz geschlossene Marketingvertrag berücksichtigt. Die Bewertung der Ryanair-Verträge von Oxera beruht auf den Informationen, die dem Flughafen zur Zeit der Vertragsunterzeichnung bekannt waren.

⁽³⁷⁾ Oxera, „Wie sind AMS-Verträge in der Rentabilitätsanalyse im Rahmen der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu behandeln? — Praktische Anwendung“, 31. Januar 2014, ausgearbeitet für Ryanair.

Vertrag mit Ryanair von 1999:

- (243) Dem Bericht zufolge basierte die Analyse des Vertrags mit Ryanair von 1999 auf dem Dokument des Geschäftsplans, das am 25. Mai 1999 von FFHG vorgelegt wurde, einem Dokument, das vor der Vertragsunterzeichnung erstellt worden war. Es heißt in dem Bericht, dass die luftverkehrsbezogenen Einnahmen auf der Grundlage der im Vertrag mit Ryanair von 1999 festgelegten Entgelte berechnet wurden. Die inkrementellen Betriebskosten wurden anhand eigener Schätzungen von FFHG geschätzt. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass die Kosten für Brandbekämpfung, die gewöhnlich als Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug betrachtet werden, nicht berücksichtigt wurden. Gleiches gilt für die Infrastrukturinvestitionen.

Tabelle 16

Bewertung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags mit Ryanair von 1999 von Oxera ⁽³⁸⁾

[...]

Vertrag mit Ryanair von 2002:

- (244) In dem Bericht wird erläutert, dass die Prognosen für die Gesamtzahlen der Fluggäste aus dem im November 2002 erstellten Geschäftsplan von FFHG stammen, da dies das einzige vorhandene Dokument ist, das Verkehrsprognosen über den relevanten Zeitraum enthält. Dem Bericht zufolge wurden die luftverkehrsbezogenen Einnahmen auf der Grundlage der im Vertrag mit Ryanair von 2002 festgelegten Entgelte berechnet. Die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen stammen aus dem im November 2002 erstellten Geschäftsplan von FFHG, da dies das einzige Dokument ist, das Projektionen der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen enthält, das etwa zur Zeit des Vertrags mit Ryanair von 2002 erstellt wurde.
- (245) Den Schätzungen der Betriebskosten pro Fluggast liegt die eigene Analyse der inkrementellen Betriebskosten je abfliegenden Ryanair-Fluggast von FFHG zugrunde. Die Investitionsaufstellung wurde im November 2000 angefertigt.

Tabelle 17

Bewertung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags mit Ryanair von 2002 von Oxera ⁽³⁹⁾

[...]

6.2. LUFTHANSA UND BDF

- (246) Die Lufthansa und der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (nachfolgend: BDF) haben umfassende Informationen und Stellungnahmen zu der Eröffnungsentscheidung von 2008 übermittelt, die im Folgenden zusammengefasst werden.
- (247) Die Lufthansa und der BDF gaben an, dass sich die Verluste von FFHG und ihrer Vorgänger seit 1998 und bis 2009 auf 161 Mio. EUR belaufen hätten und dass FFHG auch entgegen ihren Behauptungen 2006 kein positives EBITDA-Ergebnis erzielt habe. Diesbezüglich behaupten die Lufthansa und der BDF, das leicht positive EBITDA sei nur nach Auflösung von Verbindlichkeiten möglich gewesen, wodurch die Betriebsverluste verringert worden seien. Daher schlagen die Lufthansa und der BDF vor, die Kommission sollte versuchen, Zugang zu sämtlichen Jahresabschlüssen von FFHG zu erhalten. In diesem Zusammenhang erklärte die Lufthansa, dass die Abschreibung der Investitionen entgegen den Angaben Deutschlands in den Jahren nicht stark gestiegen sei und nicht als sehr hoch im Vergleich zu den Kosten im Zusammenhang mit der Marketingförderung für Ryanair betrachtet werden

⁽³⁸⁾ Nach Angaben von Oxera wurden Abschreibungskosten nicht einbezogen, da der Vertrag mit Ryanair von 1999 vor dem Urteil Aéroports de Paris vom 12. Dezember 2000 unterzeichnet wurde. Außerdem erklärte Oxera, dass die Daten nominal angegeben seien. Oxera stellte klar, dass die Schätzungen für 1999 und 2004 bereinigt worden seien, um Beginn und Ende des Vertrags von 1999 im April 1999 bzw. März 2004 widerzuspiegeln.

⁽³⁹⁾ Oxera stellte klar, dass die Abschreibung kapitalwertneutral dargestellt wird. Laut Oxera wurde durch diesen Ansatz sichergestellt, dass die Summe des diskontierten Kapitalwerts der Abschreibung über die Nutzungsdauer des Vermögenswerts dem ursprünglichen Betrag der Kapitalaufwendungen entspricht. Außerdem erklärte Oxera, dass die Daten nominal angegeben seien. Oxera stellte klar, dass die Schätzungen für 2002 und 2017 bereinigt worden seien, um Beginn und Ende des Vertrags mit Ryanair von 2002 im Februar 2002 bzw. Februar 2017 widerzuspiegeln.

könne, die in Tabelle 18 in „Sonstige Betriebskosten“ enthalten seien. Die Lufthansa und der BDF schlugen auch vor, dass die Kommission die vollständigen, unveröffentlichten Jahresabschlüsse von FFHG anfordern sollte.

Tabelle 18

Verhältnis von Abschreibungen und sonstigen Betriebskosten

| In EUR | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-------------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Abschreibungen | 4 477 257 | 5 325 627 | 5 423 627 | 6 045 387 | 7 699 330 |
| Verluste | 8 217 199 | 13 355 347 | 19 993 895 | 17 832 868 | 16 797 889 |
| Sonstige Betriebskosten | (...) | 5 692 808 | 11 434 306 | 10 521 273 | 11 454 363 |

- (248) Die Lufthansa und der BDF machten außerdem geltend, dass eine von Deutschland vorgelegte Studie mit Statistiken über die Auswirkungen von FFHG auf den Tourismus im Hunsrück und im Land Rheinland-Pfalz nicht berücksichtigt werden dürfe, da die Zahlen zum Passagier- und Beschäftigungszuwachs rund um den Flughafen von FFHG bereitgestellt und von den Verfassern der Studie nicht überprüft worden seien. Sie behaupteten des Weiteren, es sei bekannt gewesen, auch bei Durchführung der Studie, dass die genannten Zahlen nicht realistisch gewesen seien.
- (249) Ferner erklärten die Lufthansa und der BDF, dass FFHG kein klares Geschäftsmodell gehabt habe, was an den sich ändernden Plänen für den Ausbau des Flughafens, beispielsweise durch Ladenpassagen oder Ausflugsziele, die nichts mit dem Betrieb des Flughafens zu tun gehabt hätten, zu erkennen sei. Der Lufthansa und dem BDF zufolge wiesen auch die widersprüchlichen Erklärungen von FFHG, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn zuerst bis 2005, dann bis 2008 und dann bis 2013 rentabel gewesen sein sollte, in dieselbe Richtung, dass kein konsequenter Geschäftsplan befolgt wurde. Die letzte gestellte Prognose, nämlich dass der Flughafen Frankfurt-Hahn ab 2016 rentabel werden sollte, wäre daher ebenfalls zweifelhaft, und diese Prognose basierte anscheinend sogar auf der Annahme, dass weitere beträchtliche Investitionen getätigt würden. Die Herkunft solcher Investitionen war laut der Lufthansa und dem BDF jedoch völlig unklar.
- (250) Des Weiteren erklärten die Lufthansa und der BDF, dass PwC entgegen den Angaben Deutschlands keine ordnungsgemäße Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags durchgeführt habe, da in seiner Bewertung die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bei mindestens zwei Punkten außer Acht gelassen werde.
- (251) Erstens verwiesen die Lufthansa und der BDF auf die Argumentation Deutschlands, dass die akkumulierten Verluste von FFHG durch Fraport als Anteilseigner ausgeglichen werden könnten. Diesbezüglich argumentierten die Lufthansa und der BDF, dass es nicht wichtig sei, ob Verluste innerhalb einer Unternehmensgruppe ausgeglichen werden könnten, sondern ob es sich bei den einzelnen ergriffenen Maßnahmen als solche um Maßnahmen handele, die auch ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber ergriffen hätte (oder nicht), und dass diese Argumentation daher nicht akzeptabel sei.
- (252) Zweitens machten die Lufthansa und der BDF geltend, dass die Argumente in der Prüfung von PwC nicht ausreichend seien, um nachzuweisen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber dieselbe Entscheidung getroffen hätte, da PwC beispielsweise im Zusammenhang mit dem Vertrag mit Ryanair von 1999 anführte, dass eine Verringerung der Verluste durch eine Erhöhung des Fluggastaufkommens erreicht werden könnte. Die Lufthansa und der BDF verwiesen auf die Rechtssache *WestLB*, der zufolge ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber normalerweise „eine angemessene Maximierung der Rendite für seine Anlage nach Maßgabe der vorliegenden Umstände und seiner kurz-, mittel- und langfristigen Interessen anstreben [wird], was auch im Fall einer Anlage in ein Unternehmen gilt, an dessen Stammkapital er schon beteiligt ist“⁽⁴⁰⁾. Demzufolge würde eine Verringerung der Verluste nicht ausreichen, damit eine Maßnahme den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags erfüllt, sodass PwC diesbezüglich bereits die Rechtsprechung des Gerichtshofs nicht beachtet hat, wie die Lufthansa und der BDF ausführten. Außerdem wiesen die Lufthansa und der BDF darauf hin, dass die im Auftrag

⁽⁴⁰⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 6. März 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission*, T-228/99 und T-233/99 DEP, Slg. 2003, II-00435, Randnr. 314.

von FFHG vorgelegte Bewertung keine eigene Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten enthalten habe, da lediglich auf die von PwC durchgeführte Prüfung verwiesen worden sei.

- (253) Darüber hinaus widersprachen die Lufthansa und der BDF der Feststellung von PwC in Bezug auf die Kapitalerhöhungen, dass lange Planungshorizonte von über 30 Jahren und die Amortisierung von Investitionen über 20 Jahre bei Infrastrukturinvestitionen eine übliche Geschäftspraxis seien (vgl. Erwägungsgrund 103 der Eröffnungsentscheidung von 2008). Diesbezüglich erklärten die Lufthansa und der BDF, dass die von PwC angeführten Vergleichsbeispiele für Konzessionsverträge an den Flughäfen Budapest, Da Vinci und Campiano, Sparta und Belfast City völlig unhaltbar seien, da die Situation dieser Flughäfen nicht im entferntesten mit der Situation von FFHG und dem Flughafen Frankfurt-Hahn vergleichbar sei. Die Lufthansa und der BDF argumentierten, dass Frankfurt-Hahn anders als die von PwC genannten Flughäfen ein Militärflughafen gewesen sei, der größtenteils erst seit 1999 zivil genutzt und dann durch Infrastrukturentwicklungen gefördert worden sei, die genau auf den Bedarf von Ryanair abgestimmt gewesen seien. Aus diesem Grund ist laut der Lufthansa und dem BDF die Deckungsbeitragsrechnung nicht korrekt, da die Kosten für das Terminal nicht berücksichtigt wurden.
- (254) Die Lufthansa und der BDF vertraten auf der Grundlage der Eröffnungsentscheidung von 2008 zudem die Auffassung, dass der übermäßige Ausgleich der Sicherheitsgebühren eindeutig eine staatliche Beihilfe darstelle. Diesbezüglich führten die Lufthansa und der BDF erstens das Argument an, dass die Sicherheitskontrollen nicht öffentlich ausgeschrieben worden seien. Nach Ansicht der Lufthansa und des BDF wurden die Regeln für die Vergabe öffentlicher Aufträge nicht befolgt und die Dienstleistung folglich standardmäßig nicht zum günstigsten Preis beschafft. Zweitens führten die Lufthansa und der BDF an, dass sich diese Sicherheitsgebühren nach deutschem Recht an den tatsächlichen und notwendigen Kosten orientieren müssten. Die Lufthansa und der BDF wiesen jedoch darauf hin, dass die Gebühren am Flughafen Frankfurt-Hahn zwischen 2003 und 2008 auf demselben Stand geblieben seien, während an anderen Flughäfen Schwankungen des Verkehrsaufkommens zu beobachten gewesen seien.
- (255) Entgegen der Stellungnahme Deutschlands zu der rechtlichen Würdigung vertraten die Lufthansa und der BDF die Ansicht, dass die Beihilfe seitens Fraport zugunsten von FFHG aus staatlichen Mitteln stamme. Der Lufthansa und dem BDF zufolge hatte Fraport in all ihren Jahresabschlüssen zwischen 2001 und 2006 ausdrücklich zugegeben, dass sie aufgrund eines zwischen den öffentlichen Anteilseignern abgeschlossenen Konsortialvertrags „ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand“ sei. In dieser Hinsicht weisen die Lufthansa und der BDF auf verschiedene Anzeichen dafür hin, dass die Mittel von Fraport nach dem Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine* ⁽⁴¹⁾ und Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission ⁽⁴²⁾ staatliche Mittel waren.
- (256) Des Weiteren machten die Lufthansa und der BDF geltend, dass die Tätigkeiten von Fraport auch dem Staat zurechenbar seien. Diesbezüglich verwiesen sie auf Anzeichen für die Zurechenbarkeit, wie die Tatsache, dass die Hauptversammlung von FFHG, d. h. das Land Rheinland-Pfalz und Fraport, dem Abschluss der Verträge mit Ryanair zugestimmt hatte. Außerdem stellten die Lufthansa und der BDF fest, dass es einen bemerkenswerten zeitlichen Zusammenhang zwischen der zweiten Kapitalerhöhung und dem Antrag auf Anerkennung eines gemeinsamen Flughafensystems 2005 gebe. Der Lufthansa und dem BDF zufolge beschlossen die Anteilseigner von FFHG innerhalb von zwei Wochen die Kapitalerhöhung, mit der die finanziellen Schwierigkeiten behoben wurden, und anschließend stellte Deutschland den Antrag für das gemeinsame Flughafensystem. Die Lufthansa und der BDF behaupteten daher, die öffentlichen Anteilseigner hätten diesen Antrag durch die neue Kapitalerhöhung ermöglicht.
- (257) Ferner brachten die Lufthansa und der BDF vor, dass sich kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber dazu verpflichtet hätte, FFHG zu finanzieren und darin zu investieren, da ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs immer gewinnorientiert sei. Eine bloße Verringerung von Verlusten wäre nicht ausreichend, um einen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber zu überzeugen, und dieser würde keine sozialen oder örtlichen politischen Erwägungen berücksichtigen.
- (258) Zuletzt machten die Lufthansa und der BDF geltend, dass die FFHG gewährte Beihilfe für neue Infrastruktur sowie die Ryanair gewährte Beihilfe sowohl nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 als auch den Luftverkehrsleitlinien von 2014 nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar wären. In diesem Zusammenhang brachten die Lufthansa und der BDF vor, es habe in diesem Fall keine Umwandlung eines Militärflughafens stattgefunden, da der Flughafen 6 Jahre nach dem Ende der militärischen Nutzung gebaut worden sei. Außerdem argumentierten sie, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn den Flughafen Frankfurt/Main nicht entlastet habe und insbesondere dass es zweifelhaft

⁽⁴¹⁾ Urteil *Stardust Marine*, Randnrn. 33-34.

⁽⁴²⁾ Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).

sei, ob der Flughafen die Entwicklung in der Region begünstigt und dort Arbeitsplätze geschaffen habe. Laut der Lufthansa und dem BDF könnte dieses Argument keinesfalls die Beihilfe rechtfertigen, da erst ab 1999 und damit sechs Jahre nach dem Ende der militärischen Nutzung Arbeitsplätze geschaffen wurden. Auch wenn dies als Rechtfertigung akzeptiert würde, würden die in den Studien von FFHG angegebenen Zahlen die Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Schaffung von Arbeitsplätzen vollkommen überschätzen.

- (259) Die Lufthansa und der BDF vertraten ferner die Auffassung, dass die durch die Flughafenentgelte für Fluggastzahlen von 1 bis 3 Mio. oder mehr gewährten Ermäßigungen diskriminierend seien. Sie argumentierten, dass diese Ermäßigungen ausschließlich Ryanair gewährt worden seien, da diese als einzige Fluggesellschaft so viele Fluggäste generiert habe, und der Flughafen Frankfurt-Hahn nicht einmal über die Kapazität verfügt habe, eine weitere Fluggesellschaft zu beherbergen, die solche Fluggastzahlen hätte erreichen können. Die Gewährung der Marketingförderung war nach Ansicht der Lufthansa und des BDF ebenfalls diskriminierend, da der Anteil der Marketingförderung von der Anzahl der Fluggäste, die die Fluggesellschaft dem Flughafen bereits verschafft hat, und der Anzahl der Bestimmungsorte, die von der Fluggesellschaft bereits am Flughafen angeboten werden, abhängt. Da diese Faktoren nicht mit der Höhe der Marketingförderung für neue Bestimmungsorte in Zusammenhang stehen, erhält Ryanair durch dieses System eine viel höhere Marketingförderung, was sich der Lufthansa und dem BDF zufolge nicht rechtfertigen lässt.
- (260) Was die Betriebsbeihilfen für den Flughafen anbelangt, hoben die Lufthansa und der BDF hervor, dass der am Flughafen Frankfurt-Hahn angewandte Single-Till-Ansatz offensichtlich nicht funktioniere, da die Einnahmen die Verluste insgesamt nicht decken könnten. Daher stelle der Ausgleich dieser Verluste durch die Finanzierung von FFHG eine Betriebsbeihilfe dar.
- (261) Betreffend die Beihilfe für Ryanair erklärten die Lufthansa und der BDF, dass Ryanair durch die Flughafenentgelte und die Verträge mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn Vorteile entstanden seien. Sie behaupteten, dass kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber diese Maßnahmen ergriffen hätte, da der Flughafen Frankfurt-Hahn offenbar nicht zu einem rentablen Betrieb in der Lage sei. Die Lufthansa und der BDF machten geltend, dass Ryanair durch die Entgeltordnungen des Flughafens von 2001 und 2006 ein weiteres Vorteil in Form der zusätzlichen Ermäßigungen im Zusammenhang mit der Gesamtzahl der abfliegenden Fluggäste der Fluggesellschaft verschafft worden sei.
- (262) Die Lufthansa und der BDF argumentierten, dass, da Fraport als Unternehmen der öffentlichen Hand zu betrachten sei, FFHG ein Unternehmen im Eigentum der öffentlichen Hand sei und seine Mittel somit als staatliche Mittel zu betrachten seien. Die Ryanair von FFHG verschafften Vorteile sind der Lufthansa und dem BDF zufolge auch dem Staat zurechenbar, da der GAVÜV auch einen Beherrschungsvertrag umfasst und die öffentlichen Anteilseigner das Verhalten von FFHG lenken können. Diesbezüglich gaben die Lufthansa und der BDF zu bedenken, dass auch berücksichtigt werden sollte, dass der Geschäftsleiter von FFHG immer ein Mitarbeiter von Fraport sei.
- (263) Die Lufthansa und der BDF erklärten, dass keine der Beihilfen für Ryanair mit dem Binnenmarkt vereinbar sei. Die Verträge mit Ryanair und die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 sollten direkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV bewertet werden. In dieser Hinsicht sollte zudem die Entscheidung der Kommission in der Sache *Charleroi*⁽⁴³⁾ berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage erklärten die Lufthansa und der BDF, dass die Beihilfen für Ryanair nicht gerechtfertigt werden könnten, da sie teilweise Betriebsbeihilfen, die überhaupt nicht zu rechtfertigen seien, und teilweise Anlaufbeihilfen darstellten, die kein legitimes Ziel verfolgt hätten und nicht auf transparente und diskriminierungsfreie Weise gewährt worden seien. Die Lufthansa und der BDF machten ferner geltend, dass die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 nicht mit den Luftverkehrsleitlinien von 2005 vereinbar sei, da die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit in Randnummer 79 der Leitlinien in Bezug auf die Marketingförderung und die durch die Passagierentgelte gewährte Betriebsbeihilfe nicht erfüllt seien. Dies sei darauf zurückzuführen, so die Lufthansa und der BDF, dass die Marketingförderung diskriminierend sei und dass die Passagierentgelte keine begrenzte Dauer und keinen Anreizeffekt hätten. Außerdem ist nach Auffassung der Lufthansa und des BDF die gesamte Ryanair gewährte Beihilfe kumulativer Art und steht daher nicht im Einklang mit den Voraussetzungen für die Vereinbarkeit. Folglich ist sie ihrer Ansicht nach als mit dem Binnenmarkt unvereinbar zu erachten.

6.3. VEREINIGUNG EUROPÄISCHER FLUGGESELLSCHAFTEN (AEA)

- (264) Die AEA erklärte, die Tatsache, dass FFHG seit ihrer Gründung Verluste gemacht habe und dass der angekündigte Zeitpunkt für die Kostendeckung ständig verschoben worden sei, zeige, dass das Geschäftsmodell bestenfalls fragwürdig sei und dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers offenkundig missachtet werde.

⁽⁴³⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 17. Dezember 2008, *Ryanair/Kommission* (nachfolgend: Urteil „*Charleroi*“), T-196/04, Slg. 2008, II-3643.

- (265) Bezüglich der möglichen Beihilfe für Ryanair vertrat die AEA die Auffassung, dass diese Beihilfe negative Auswirkungen auf konkurrierende Fluggesellschaften gehabt habe und dass die Verträge mit Ryanair diskriminierende Maßnahmen dargestellt hätten. Der AEA zufolge sind diese Verträge diskriminierend, da ihr Abschluss mit dem Beginn einer geschäftlichen Nutzung des Flughafens zusammenfällt, was bedeutet, dass der Flughafen genau auf die Bedürfnisse von Ryanair zugeschnitten wurde.

6.4. AIR FRANCE

- (266) Air France merkte allgemein an, dass es die Aktivitäten der Kommission in Angelegenheiten staatlicher Beihilfen im Bereich der Luftfahrt mit Nachdruck unterstütze. Konkret in Bezug auf die Situation am Flughafen Frankfurt-Hahn pflichtete Air France der vorläufigen Einschätzung der Kommission bei, dass die Maßnahmen zugunsten von FFHG und Ryanair staatliche Beihilfen dargestellt hätten. Air France ist insbesondere der Ansicht, dass die drei Geschäftsverträge mit Ryanair eindeutig diskriminierende Maßnahmen seien, da keiner anderen Fluggesellschaft, die im selben Flughafensystem tätig sei, jemals gleiche Bedingungen angeboten worden seien. Daher gelangte Air France zu dem Schluss, dass solche Maßnahmen unweigerlich zu einer erheblichen Verfälschung des Wettbewerbs zwischen Fluggesellschaften innerhalb der EU im Binnenmarkt beigetragen hätten.

6.5. STELLUNGNAHMEN ZUR ANWENDUNG DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 AUF DEN ANHÄNGIGEN FALL

6.5.1.1. Lufthansa

- (267) Die Lufthansa erklärte, dass die Verträge mit Ryanair von 1999, 2002 und 2005 mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfen darstellen, und gibt weitere Stellungnahme zu den einzelnen Verträgen ab.
- (268) In Bezug auf den Vertrag mit Ryanair von 1999 machte die Lufthansa geltend, dass die Kosten für Terminal 1 am Flughafen bei einer Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags voll zu berücksichtigen seien. Um dies zu untermauern, verwies die Lufthansa auf eine Aussage von Ryanair in einer parlamentarischen Anhörung. Laut der Lufthansa gab Ryanair an, dass der Flughafen für Ryanair gebaut worden sei. Die Lufthansa stellte in Abrede, dass ein Anteil der Kosten des Terminals auch anderen Fluggesellschaften zugerechnet werden könnte.
- (269) Nach Ansicht der Lufthansa werden in der von PwC durchgeführten Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags für den Vertrag mit Ryanair von 2002 die Marketingkosten für die Eröffnung neuer Strecken im Jahr 2002 unterschätzt. Der Lufthansa zufolge war öffentlich bekannt, dass 2002 mindestens 7 neue Strecken eröffnet würden. Daher erklärte sie, dass die Marketingförderung 2002 um mindestens [...] EUR unterschätzt worden sei.
- (270) Hinsichtlich des Vertrags mit Ryanair von 2005 gab die Lufthansa an, dass die der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags für diesen Vertrag zugrunde liegenden Prognosen des Fluggastaufkommens anscheinend überschätzt worden seien. Die Lufthansa erklärte, dass der Flughafen davon ausgegangen sei, dass Ryanair zwischen 2006 und 2012 im schlimmsten Fall 3 Mio. Fluggäste beibringen würde. Diese Erwartungen basierten der Lufthansa zufolge jedoch nicht auf einer realen Zusage von Ryanair.
- (271) Des Weiteren führte die Lufthansa aus, dass das Land Rheinland-Pfalz und Ryanair 2005 einen Marketingvertrag geschlossen hätten, der nicht Teil der Eröffnungsentscheidung von 2008 sei ⁽⁴⁴⁾. Laut der Lufthansa gewährt der Vertrag Ryanair Marketingförderung von mindestens [...] Mio. EUR pro Jahr.
- (272) Hinsichtlich der Beihilfe für den Flughafen für die Finanzierung der Infrastruktur ist die Lufthansa der Ansicht, dass die Infrastruktur Ryanair gewidmet sei und die Kriterien für die Vereinbarkeit in den Luftverkehrsleitlinien somit keine Anwendung fänden.

⁽⁴⁴⁾ Der Marketingvertrag von 2005 war auch nicht Gegenstand des Eröffnungsbeschlusses von 2011.

6.5.1.2. *Transport & Environment*

- (273) Diese Nichtregierungsorganisation gab eine Stellungnahme ab, in der die Luftverkehrsleitlinien von 2014 sowie die bisherigen Entscheidungen und Beschlüsse der Kommission betreffend die Luftfahrtindustrie wegen ihrer mutmaßlich negativen Auswirkungen auf die Umwelt kritisiert werden.

7. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DRITTER

7.1. ZUR STELLUNGNAHME VON RYANAIR

- (274) In Bezug auf die Stellungnahme von Ryanair erklärte Deutschland, dass diese seine Feststellungen umfassend unterstütze und von der Seite der Fluggesellschaft aus ergänze. In der Stellungnahme hob Ryanair Deutschland zufolge insbesondere hervor, dass die Verträge mit Ryanair so beschaffen seien, wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber sie abgeschlossen hätte, und dass in der Tat viele andere europäische Flughäfen ähnliche Verträge mit Ryanair abgeschlossen hätten.
- (275) Zudem betonte Deutschland, dass die von FFHG festgelegten Flughafenentgelte laut Ryanair im Bereich der Billigfluggesellschaften völlig normal und nicht besonders vorteilhaft für Ryanair waren.

7.2. ZUR STELLUNGNAHME DER LUFTHANSA UND DES BDF

- (276) In Bezug auf die Stellungnahme der Lufthansa wies Deutschland das Argument zurück, dass die Ergebnisse der vorgelegten Studie über die Auswirkungen des Flughafens Frankfurt-Hahn auf die regionale Wirtschaft und die Zahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze fragwürdig wären und betonte stattdessen, dass die Studie auf der fundierten Wirtschaftsforschung der kompetenten Verfasser basiere. Deutschland machte geltend, dass es sich bei den Zahlen in der Studie natürlich um eine Prognose handle, die nicht unbedingt immer den tatsächlich realisierten Zahlen entspreche, insbesondere vor dem Hintergrund der Weltwirtschaftskrise. Deutschland zufolge war die Prognose zum Zeitpunkt der Veröffentlichung realistisch und führte von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet zu der Schlussfolgerung von PwC, dass sich FFHG wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat.
- (277) Deutschland wies zudem die Zweifel der Lufthansa und des BDF zurück, dass am Flughafen Frankfurt-Hahn keine Rentabilität erreicht werde. Die Prognose, wann die Rentabilität erreicht werde, müsse, so Deutschland, aufgrund mehrerer Faktoren, wie den Investitions- und Expansionsentscheidungen des Unternehmens, unter Umständen mit der Zeit angepasst werden. In jedem Fall habe PwC zuverlässige Bewertungen erstellt, dass alle der geprüften Maßnahmen wirtschaftlich vertretbar gewesen seien.
- (278) Die Behauptung der Lufthansa und des BDF, dass es keine wirkliche Rechtfertigung in der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gebe, sind daher Deutschland zufolge unbegründet, vor allem da die Lufthansa keinen Zugang zu der Prüfung von PwC hatte.
- (279) In Bezug auf die Kapitalerhöhungen erklärte Deutschland, es habe keine Schließung des Flughafens Frankfurt-Hahn gegeben; stattdessen sei der Flughafen seit 1993 und bis zur Beteiligung von Fraport für die Zivilluftfahrt genutzt worden. Laut Erläuterung Deutschlands war der Flughafen Frankfurt-Hahn daher kein Projekt, um Ryanair einen Flughafen bereitzustellen, wie von der Lufthansa behauptet wurde, sondern als ein auf den Billigfluggesellschaftsbereich ausgerichteter Flughafen vorgesehen, der von jeder beliebigen Fluggesellschaft unter gleichen, nicht diskriminierenden Bedingungen genutzt werden sollte. Dass einige Flughäfen mehr von einigen Fluggesellschaften als von anderen genutzt werden sei normal, behauptete Deutschland. Tatsächlich habe die Lufthansa selbst beispielsweise ein exklusives Terminal am Flughafen München.
- (280) Ferner machte Deutschland geltend, dass bezüglich des Systems der Marketingförderung keine Diskriminierung vorgelegen habe. Die Höhe der gewährten Marketingförderung sei auf angemessene, diskriminierungsfreie Weise festgelegt worden. Die Zahlung der Marketingförderung in Tranchen, die von der Lufthansa und dem BDF kritisiert worden sei, habe lediglich dazu gedient, die Risiken zu minimieren, falls eine Strecke kurz nach ihrer Eröffnung wieder geschlossen würde. Deutschland argumentierte, diese Gefahr sei nicht in gleichem Maße vorhanden, wenn am Flughafen Frankfurt-Hahn schon eine Fluggesellschaft angesiedelt sei und bereits mehr als 1 Mio. Fluggäste befördert habe. Ryanair hat Deutschland zufolge ferner keine geheime oder ungerechtfertigte Marketingförderung von FFHG erhalten.

- (281) In Bezug auf die Frage, ob Beihilfen aus staatlichen Mitteln gewährt wurden, erklärte Deutschland, dass entgegen den Behauptungen der Lufthansa und des BDF keine Schlussfolgerungen aus den Jahresabschlüssen von Fraport gezogen werden könnten, in denen sich das Unternehmen als „ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand“ bezeichnet habe. Diese Aussage sei nur in den Geschäftsbericht aufgenommen worden, um das Verhältnis zu den Fraport nahestehenden Unternehmen und Personen darzustellen, habe jedoch keinerlei Auswirkungen auf die beihilferechtliche Prüfung. Hieraus könne keinesfalls eine Zurechenbarkeit der Kapitalerhöhungen an den Staat abgeleitet werden.
- (282) Bezüglich der Frage, ob die FFHG gewährte Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar wäre, erklärte Deutschland, das Argument der Lufthansa und des BDF, dass die zivile Nutzung erst sechs Jahre nach dem Ende der militärischen Nutzung begonnen habe, wäre sowohl falsch als auch irrelevant. Die zivile Nutzung habe unmittelbar 1993 begonnen, und die entsprechende Infrastruktur sei dort bereits vorhanden gewesen. Der Ausbau der Infrastruktur, um den Flughafen für den kommerziellen Passagierverkehr bereit zu machen, sei unvermeidlich gewesen.
- (283) Deutschland wies das Argument der Lufthansa und des BDF zurück, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn nicht dazu beitrage, den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten, und wies darauf hin, dass die Lufthansa und der BDF ihre Behauptung durch keinerlei Beweise untermauert hätten.
- (284) Deutschland widersprach insbesondere dem Argument der Lufthansa und des BDF, dass es zweifelhaft sei, ob der Flughafen Frankfurt-Hahn eine große Anzahl von Arbeitsplätzen geschaffen habe. Diesbezüglich erklärte Deutschland, es könnte nicht bezweifelt werden, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn einen beträchtlichen Einfluss auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der strukturschwachen Region in seinem Umkreis gehabt habe.
- (285) Ferner wies Deutschland zurück, dass sich die Passagierentgelte und die Marketingförderung wie von der Lufthansa und dem BDF behauptet diskriminierend ausgewirkt hätten. Deutschland versicherte, dass diese auf der Grundlage wirtschaftlicher Erwägungen und Berechnungen festgelegt worden seien und den Fluggesellschaften auf einheitliche und nicht diskriminierende Weise zugänglich seien.
- (286) Zuletzt wies Deutschland die von der Lufthansa und dem BDF geäußerten Zweifel in Bezug auf den Single-Till-Ansatz am Flughafen Frankfurt-Hahn zurück. Deutschland erklärte, dieser Ansatz sei wirtschaftlich gerechtfertigt, wie die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten von PwC ergeben habe, und es wäre nicht möglich gewesen, Fluggesellschaften für den Flughafen Frankfurt-Hahn zu gewinnen, wenn die Passagierentgelte so hoch gewesen wären, dass von Beginn an ein rentabler Betrieb des Flughafens gewährleistet gewesen wäre.
- (287) Bezüglich der von der Lufthansa und dem BDF vorgebrachten Behauptungen in Bezug auf die Ryanair durch die Verträge mit Ryanair von 1999, 2002 und 2005 gewährten Beihilfen verwies Deutschland auf die von PwC durchgeführten ausführlichen Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten und erklärte, dass diese Verträge keine staatlichen Beihilfe darstellen könnten, da sie den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllen würden. Die von der Lufthansa und dem BDF angestellten Berechnungen sind Deutschland zufolge nicht plausibel und basieren auf falschen Fluggastzahlen. Deutschland wies erneut darauf hin, dass es nicht möglich sei, einen Flughafen wie Frankfurt-Hahn von Anfang an rentabel zu betreiben, sondern nur mittel- bis langfristig.
- (288) Zudem erklärte Deutschland, dass die von der Lufthansa und dem BDF geäußerten Zweifel in Bezug auf die Frage, ob die Beihilfen für Ryanair gerechtfertigt sein könnten, unbegründet seien. Deutschland machte außerdem geltend, dass sogar in dem Fall, dass die Marketingförderung einen Vorteil für Ryanair darstellen würde, was laut Deutschland nicht der Fall war, diese Beihilfe auf der Grundlage der Kriterien in Randnummer 79 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 mit dem Binnenmarkt vereinbar wäre.

7.3. ZUR STELLUNGNAHME VON AIR FRANCE UND DER AEA

- (289) In Bezug auf die Stellungnahme der AEA wies Deutschland darauf hin, dass diese durch keinerlei Beweise untermauert worden sei. Sogar wenn es, wie von der AEA behauptet, negative Auswirkungen für konkurrierende Flughäfen gegeben hätte, hätten diese Flughäfen sich nicht darüber beschwert und nicht einmal eine Stellungnahme zu der Eröffnungsentscheidung von 2008 abgegeben, so Deutschland.

8. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG — VORLIEGEN VON BEIHILFEN

- (290) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (291) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Tatbestandsmerkmale sind kumulativ. Um festzustellen, ob die in Rede stehende Maßnahme eine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, ist daher zu prüfen, ob die folgenden Voraussetzungen sämtlich erfüllt sind. Die finanzielle Unterstützung muss
- vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,
 - bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,
 - den Wettbewerb verfälschen oder drohen, ihn zu verfälschen, und
 - den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

8.1. BEIHILFECHARAKTER DER MASSNAHMEN ZUGUNSTEN DES FLUGHAFENS

8.1.1. MASSNAHME 1: GAVÜV VON 2001

ANWENDBARKEIT DER VORSCHRIFTEN ÜBER STAATLICHE BEIHILFEN AUF FLUGHÄFEN

- (292) Deutschland macht geltend, der GAVÜV von 2001 sei abgeschlossen worden, bevor öffentliche Zuwendungen für Flughäfen als staatliche Beihilfen erachtet worden seien, und bis zu seiner Ersetzung durch den GAVÜV von 2004 nicht geändert worden.
- (293) Daher muss die Kommission zunächst prüfen, ob die Vorschriften über staatliche Beihilfen auf den GAVÜV von 2001 anwendbar waren, als dieser abgeschlossen wurde. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass Beihilfemaßnahmen als bestehende Beihilfen nach Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 gelten, wenn nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Gemeinsamen Marktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben.
- (294) Die Entwicklung der Flughäfen erfolgte in der Vergangenheit oft nach rein raumplanerischen Gesichtspunkten oder gehorchte in bestimmten Fällen militärischen Erfordernissen. Ihr Betrieb wurde als Teil der öffentlichen Verwaltung und nicht als Wirtschaftsunternehmen organisiert. Auch bestand zwischen den Flughäfen und den Flughafenbetreibern kaum Wettbewerb, der sich erst allmählich entwickelte. Unter diesen Umständen wurde die Finanzierung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur durch den Staat eine Zeit lang von der Kommission als allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme angesehen, die nicht nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen des AEUV kontrolliert werden konnte.
- (295) Das Marktumfeld hat sich jedoch verändert. Im Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* stellte das Gericht fest, dass der Betrieb eines Flughafens, wozu die Bereitstellung von Flughafendienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften und die verschiedenen Dienstleister auf Flughäfen zählt, eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt⁽⁴⁵⁾. Seit dem Erlass dieses Urteils (12. Dezember 2000) ist es folglich nicht mehr möglich, den Betrieb und Bau von Flughäfen als Aufgabe der öffentlichen Verwaltung und hoheitliche Aufgabe anzusehen, die außerhalb des Geltungsbereichs der Kontrolle staatlicher Beihilfen liegt.

⁽⁴⁵⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 16. Oktober 1990, *Aéroports de Paris/Kommission*, T-128/89, Slg. 2000, II-3929 (bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297, Randnr. 75 mit weiteren Nachweisen).

- (296) In seinem Urteil *Flughafen Leipzig/Halle* bestätigte das Gericht, dass die Anwendung der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf Flughäfen nicht mehr von vornherein auszuschließen ist, da der Betrieb eines Flughafens und die Errichtung der Flughafeninfrastruktur wirtschaftliche Tätigkeiten sind ⁽⁴⁶⁾. Wenn ein Flughafenbetreiber wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, stellt er unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar und gelangen folglich die Vertragsvorschriften für staatliche Beihilfen zur Anwendung ⁽⁴⁷⁾.
- (297) FFHG war mit dem Bau, der Instandhaltung und dem Betrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn befasst. In diesem Zusammenhang hat sie Flughafendienstleistungen angeboten und den Nutzern — Betreibern der gewerblichen Luftfahrt sowie nicht gewerblichen Nutzern der allgemeinen Luftfahrt — für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur ein Entgelt berechnet, wodurch die Infrastruktur gewerblich genutzt wurde. Somit ist zu schließen, dass FFHG ab dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* (d. h. dem 12. Dezember 2000) eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt hat.
- (298) In Anbetracht der (in den Erwägungsgründen 294 bis 296 ausgeführten) Entwicklungen vertritt die Kommission jedoch die Auffassung, dass der Staat vor dem Urteil des Gerichts in der Rechtssache *Aéroports de Paris* zu Recht davon ausgehen konnte, dass Finanzierungsmaßnahmen für Flughäfen keine staatlichen Beihilfen darstellten und dementsprechend nicht bei der Kommission angemeldet werden mussten. Demnach kann die Kommission einzelne Finanzierungsmaßnahmen (die nicht nach einer Beihilferegelung ⁽⁴⁸⁾ gewährt wurden), deren endgültige Bewilligung vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* erfolgte, nicht auf der Grundlage der Beihilfevorschriften in Frage stellen.
- (299) Demzufolge muss die Kommission erstens prüfen, ob der GAVÜV von 2001 vor dem Urteil *Aéroports de Paris* (12. Dezember 2000) abgeschlossen wurde, und zweitens, ob diese Maßnahme später geändert wurde.
- (300) Der GAVÜV von 2001 wurde am 31. August 1999 verbindlich vereinbart und in einer notariellen Urkunde vom 24. November 2000 bestätigt. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass der GAVÜV von 2001 vor dem Urteil *Aéroports de Paris* verbindlich abgeschlossen wurde. Außerdem wurde der GAVÜV von 2001 bis zu einer Ersetzung durch den GAVÜV von 2004 nicht geändert.
- (301) Somit konnte der Staat zu dieser Zeit zu Recht davon ausgehen, dass ein GAVÜV zur Deckung der Jahresverluste von FFHG keine staatliche Beihilfe darstellte.

SCHLUSSFOLGERUNG

- (302) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 292 ff. kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Staat zu der Zeit, als der GAVÜV von 2001 abgeschlossen wurde, zu Recht davon ausgehen konnte, dass ein GAVÜV zur Deckung der Jahresverluste von FFHG keine staatliche Beihilfe darstellte.

8.1.2. MASSNAHME 2: KAPITALERHÖHUNG VON 2001

- (303) 2001 erhöhten Fraport und das Land Rheinland-Pfalz das Kapital von FFHG um 27 Mio. EUR. Der Beitrag von Fraport betrug 19,7 Mio. EUR, der des Landes Rheinland-Pfalz 7,3 Mio. EUR. Die Kapitalerhöhung wurde zuerst am 14. Dezember 2001 vom Aufsichtsrat von Fraport (hinsichtlich seines Beitrags) gebilligt und anschließend am 9. Januar 2002 von den Anteilseignern von FFHG beschlossen ⁽⁴⁹⁾. Die Kapitalerhöhung seitens Fraport und des Landes wurde am 9. Januar 2002 wirksam.

⁽⁴⁶⁾ Urteil des Gerichts vom 24. März 2011, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission*, T-455/08, Slg. 2011, I-01311, insbesondere Randnrn. 105 und 106.

⁽⁴⁷⁾ Vgl. insbesondere die Entscheidung der Kommission vom 17. Juni 2008 in der Sache C-29/08 *Flughafen Frankfurt-Hahn — Mögliche staatliche Beihilfe zugunsten des Flughafens und die Vereinbarung mit Ryanair* (ABl. C 12 vom 17.1.2009, S. 6. Erwägungsgründe 204-208); den Beschluss der Kommission vom 21. März 2012 in der Sache C 76/2002 *Flughafen Charleroi — Mögliche Beihilfe zugunsten des Flughafens und zugunsten von Ryanair* (ABl. C 248 vom 17.8.2012, S. 1).

⁽⁴⁸⁾ Nach Artikel 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 bezeichnet „Beihilferegelung“ eine Regelung, wonach Unternehmen, die in der Regelung in einer allgemeinen und abstrakten Weise definiert werden, ohne nähere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden können, beziehungsweise eine Regelung, wonach einem oder mehreren Unternehmen nicht an ein bestimmtes Vorhaben gebundene Beihilfen für unbestimmte Zeit und/oder in unbestimmter Höhe gewährt werden können.“

⁽⁴⁹⁾ Statusbericht von FFHG von 2002, Seite 5.

8.1.2.1. *Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit*

- (304) Wie in den Erwägungsgründen 293 ff. analysiert, ist FFHG seit dem 12. Dezember 2000 als ein Unternehmen zu betrachten, das eine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ausübt.

8.1.2.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit*

- (305) Um staatliche Beihilfen darzustellen, müssen die betreffenden Maßnahmen aus staatlichen Mitteln finanziert werden und muss die Entscheidung zur Gewährung der Maßnahme dem Staat zurechenbar sein.
- (306) Der Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst jeden Vorteil, der vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates aus staatlichen Mitteln gewährt wird⁽⁵⁰⁾. Mittel von Gebietskörperschaften sind für die Anwendung des Artikels 107 Absatz 1 AEUV staatliche Mittel⁽⁵¹⁾. In dieser Hinsicht vertritt die Kommission üblicherweise die Auffassung, dass alle Mittel eines öffentlichen Unternehmens, unabhängig davon, ob es gewinn- oder verlustbringend arbeitet, als staatliche Mittel zu betrachten sind⁽⁵²⁾.

Anteil des Landes Rheinland-Pfalz an der Kapitalerhöhung von 2001

- (307) Das Land Rheinland-Pfalz hat seinen Anteil an der Kapitalerhöhung von 2001 unmittelbar aus seinem allgemeinen Haushalt finanziert. Es kann daher der Schluss gezogen werden, dass diese Maßnahme aus staatlichen Mitteln finanziert wird und auch dem Staat zurechenbar ist.

Anteil von Fraport an der Kapitalerhöhung von 2001

Staatliche Mittel

- (308) Nach Ansicht Deutschlands ist der Anteil von Fraport an der Kapitalerhöhung von 2001 nicht als Finanzierung aus staatlichen Mitteln einzustufen, da Fraport zu der Zeit eine unabhängige börsennotierte Aktiengesellschaft des Privatrechts war, über deren Mittel die Behörden nicht fortwährend Kontrolle ausübte.
- (309) Der Rechtsprechung zufolge sind Mittel eines Unternehmens als staatliche Mittel zu betrachten, wenn der Staat in der Lage ist, durch die Ausübung der Kontrolle über dieses Unternehmen die Verwendung seiner Mittel zu steuern⁽⁵³⁾.
- (310) Nach Auffassung der Kommission übte im vorliegenden Fall der Staat zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Die Kommission stellt fest, dass Fraport zu dem Zeitpunkt, als die Kapitalerhöhung von 2001 verbindlich beschlossen wurde, ein Unternehmen war, das sich mehrheitlich im Eigentum der öffentlichen Hand befand. Vor dem 11. Juni 2001 wurden 100 % der Anteile von Fraport von öffentlichen Anteilseignern gehalten⁽⁵⁴⁾. Am 11. Juni 2001 ging Fraport an die Börse, woraufhin 29,71 % ihrer Anteile an private Anteilseigner verkauft wurden. Anschließend hielt das Land Hessen 32,04 % der Anteile, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (eine 100 %ige Tochter der Stadt Frankfurt am Main) 20,47 % der Anteile und die Bundesrepublik Deutschland 18,32 % der Anteile.
- (311) Demnach waren zwischen dem 11. Juni 2001 und dem 26. Oktober 2005 70,29 % der Anteile von Fraport im Besitz öffentlicher Anteilseigner, wodurch Fraport als öffentliches Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG einzustufen wäre. Dass die Anteile von Fraport mehrheitlich von öffentlichen Einrichtungen gehalten wurden, bedeutete zudem, dass diese einen beherrschenden Einfluss über Fraport ausüben konnten.
- (312) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass eine Kapitalzuführung aus Mitteln von Fraport einen Verlust von staatlichen Mitteln bedeuten und somit eine Übertragung von staatlichen Mitteln darstellen würde.

⁽⁵⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, *Frankreich/Kommission* („*Stardust Marine*“), C-482/99, Slg. 2002, I-4397.

⁽⁵¹⁾ Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, *Nord-Pas-de-Calais*, verbundene Rechtssachen T-267/08 und T-279/08, Slg. 2011, noch nicht veröffentlicht, Randnr. 108.

⁽⁵²⁾ Vgl. z. B. Entscheidung der Kommission C 41/2005, *Gestrandete Kosten in Ungarn* (Abl. C 324 vom 21.12.2005, S. 12) m. w. N.

⁽⁵³⁾ Urteil *Stardust Marine*, Randnrn. 52 und 57.

⁽⁵⁴⁾ Das Land Hessen hielt 45,24 % der Anteile an Fraport, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (eine 100 %ige Tochter der Stadt Frankfurt am Main) 28,89 % und die Bundesrepublik Deutschland 25,87 %.

Zurechenbarkeit an den Staat

- (313) Der Gerichtshof hat jedoch ebenfalls entschieden, dass auch wenn die Behörden in der Lage sind, die Kontrolle über ein öffentliches Unternehmen und dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln.
- (314) Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen zugunsten eines solchen Unternehmens, wie die der FFHG durch die Kapitalerhöhung von 2001 bereitgestellten Mittel, dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren. Insoweit hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist ⁽⁵⁵⁾.
- (315) Solche Indizien können die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz sein, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind ⁽⁵⁶⁾.
- (316) Wie in Erwägungsgrund 135 ff. angegeben, machte Deutschland geltend, dass die Maßnahmen seitens Fraport in Bezug auf den Flughafen Frankfurt-Hahn nicht dem Staat zurechenbar gewesen seien. Diesbezüglich verwies Deutschland insbesondere auf § 76 AktG und auf nach deutschem Recht ergangene Urteile, denen zufolge der Vorstand einer Aktiengesellschaft über einen großen Handlungsspielraum in Bezug auf das Tagesgeschäft der Gesellschaft verfügt und insofern unabhängig von den Anteilseignern handelt.
- (317) Deutschland verwies auch auf ein Urteil des Bundesgerichtshofs, in dem der Gerichtshof feststellte, dass die öffentlichen Anteilseigner nicht in der Lage waren, Einfluss auf Einzelentscheidungen im laufenden Geschäftsbetrieb, sondern lediglich auf die Rahmen- und Globalsteuerung von Fraport durch den Aufsichtsrat zu nehmen. Deutschland zufolge wurde diese besondere Natur der Aktiengesellschaft auch im Zusammenhang mit dem EU-Vergaberecht im Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache *Stadtwerke Brixen AG* anerkannt ⁽⁵⁷⁾.
- (318) Daher argumentierte Deutschland in Bezug auf die Beteiligung der öffentlichen Anteilseigner an der Entscheidungsfindung auf der Hauptversammlung, dass eine Abstimmung durch die Hauptversammlung nicht mehr als die bloße Ausübung ihrer gesetzlichen Rechte und Pflichten als Anteilseigner dargestellt habe. Deutschland wies zudem die Auffassung zurück, dass irgendeines der anderen in Erwägungsgrund 315 genannten Indizien aus dem Urteil *Stardust Marine* vorgelegen habe.
- (319) Zunächst weist die Kommission darauf hin, dass die Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen eine privatrechtliche Gesellschaft ist — in Anbetracht der Selbständigkeit, die ihm diese Rechtsform möglicherweise verleiht — nicht als ausreichend angesehen werden kann, um die Zurechenbarkeit seiner Maßnahmen an den Staat auszuschließen ⁽⁵⁸⁾. Es sollte kein Unterschied gemacht werden zwischen Fällen, bei denen die Beihilfe direkt vom Staat gewährt wird, und Fällen, bei denen die Beihilfe von öffentlichen oder privaten Einrichtungen gewährt wird, die vom Staat errichtet oder zur Verwaltung der Beihilfe bestimmt wurden ⁽⁵⁹⁾.
- (320) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass das 1999 vom Bundesgerichtshof gefällte Urteil ⁽⁶⁰⁾ ein Strafverfahren betrifft. In diesem Verfahren war in letzter Instanz zu klären, ob einem ehemaligen Mitarbeiter von Fraport der Tatbestand der „Angestelltenbestechlichkeit“ oder der „Amtsträgerbestechlichkeit“ zur Last gelegt werden könnte, wobei sich die Frage stellte, ob Fraport als „sonstige Stelle“ im Sinne des Strafgesetzbuchs a

⁽⁵⁵⁾ Urteil *Stardust Marine*, Randnrn. 52 und 57.

⁽⁵⁶⁾ Urteil *Stardust Marine*, Randnrn. 55-56.

⁽⁵⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 13. Oktober 2005, *Stadtwerke Brixen AG*, C-458/03, Slg. 2005, I-08585, Randnr. 67.

⁽⁵⁸⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 26. Juni 2008, *SIC — Sociedade Independente de Comunicação/Kommission*, T-442/03, Slg. 2008, II-01161, Randnr. 100.

⁽⁵⁹⁾ Beschluss 2014/273/EU der Kommission vom 19. September 2012 über die Maßnahmen zugunsten von ELAN d.o.o., SA.26379 (C13/10) (ex NN 17/10), die Slowenien durchgeführt hat (ABl. L 144 vom 15.5.2014, S. 1), Erwägungsgrund 99.

⁽⁶⁰⁾ Urteil vom 3.3.1999, Az. 2StR 437-98, NJW 1999, 2378.

nzusehen war ⁽⁶¹⁾. Daher steht die Rechtssache in keinem Zusammenhang mit der Frage, ob eine Maßnahme von Fraport nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen als dem Staat zurechenbar angesehen werden kann, sondern klärt lediglich, dass ein Mitarbeiter von Fraport kein Amtsträger ist und Fraport nicht als Teil der öffentlichen Verwaltung im Sinne des Strafgesetzbuchs angesehen werden kann.

- (321) Auch in Bezug auf das andere von Deutschland angeführte Urteil des Bundesgerichtshofs ⁽⁶²⁾ stellt die Kommission fest, dass dieses Urteil wie die Rechtssache *Parking Brixen* ⁽⁶³⁾ das Kriterium der öffentlichen Kontrolle über ein Unternehmen im Sinne der Vergabevorschriften der Union betraf. Es betrifft nicht die Frage der Zurechenbarkeit an den Staat nach dem Beihilferecht.
- (322) Ferner mag es zwar sein, dass der Vorstand einer Aktiengesellschaft bei Entscheidungen des Tagesgeschäfts unabhängig von seinen öffentlichen Anteilseignern handeln kann, doch aufgrund der Anteilseignerstruktur (70 % der Anteile waren in öffentlicher Hand) und des zwischen den öffentlichen Anteilseignern abgeschlossenen Konsortialvertrags betrachtet Fraport sich selbst als „ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand“ ⁽⁶⁴⁾ (wie in jedem Geschäftsbericht zwischen 2001 und 2006 angegeben).
- (323) Des Weiteren weisen mehrere Faktoren darauf hin, dass die Kapitalerhöhung von 2001 tatsächlich dem Staat zurechenbar ist.
- (324) Erstens ist die Kommission der Ansicht, dass die Kapitalerhöhung von 2001 nicht aus dem Kontext herausgenommen werden kann, sondern vor dem Hintergrund der politischen und rechtlichen Situation von Fraport zu dieser Zeit zu betrachten ist. Diese Umstände und Fakten weisen eindeutig darauf hin, dass die Maßnahme nur wegen der Beteiligung des Staates ergriffen wurde.
- (325) Laut dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung von Fraport vom 26. September 1997 boten die Behörden des Landes Rheinland-Pfalz Fraport eine Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn an, da „das Land Rheinland-Pfalz wünschte, durch die Beteiligung von [Fraport] an [FFHG] die Entwicklung der Beschäftigungsmöglichkeiten zu stärken, und da es mit einer Zunahme des Luftverkehrs rechnete“. Nachdem Fraport am 1. Januar 1998 Anteilseigner von FFHG mit einem Anteil von 64 % geworden war, hat sich laut dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 10. Mai 1999 „die Regierung des Landes Rheinland-Pfalz mit der Bitte um ein verstärktes Engagement von [Fraport] am [Flughafen] Hahn an den Ministerpräsidenten des Landes Hessen gewandt“. Zu diesem Zweck sollte Fraport die Anteile übernehmen, welche die Holding Hahn und Wayss & Freitag noch an dem Flughafen hielten (vgl. Erwägungsgrund 17). Im Protokoll heißt es weiter, dass Fraport nicht bestraft werden sollte, „falls es die regionalen politischen Ziele nicht erreicht, z. B. die Zahl der Beschäftigungsmöglichkeiten“, und dass „die Verhandlungen zwischen Fraport und dem Land über Diskussionspunkte begonnen“ haben. Schließlich besagt das Protokoll, dass für die Entwicklung des Flughafens „soweit möglich öffentliche Mittel genutzt werden sollten“ und dass „das Land Rheinland-Pfalz bereits eine Arbeitsgruppe im Wirtschaftsministerium eingerichtet hat, der auch Fraport angehört“, um den Prozess der Beschaffung dieser Mittel zu beschleunigen.
- (326) Dieses Protokoll zeigt, dass Fraport von den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen als Instrument für die Verfolgung regionaler und struktureller politischer Ziele, wie die Schaffung von mehr Arbeitsplätzen in der Region, benutzt wurde.
- (327) Da Fraport zu dieser Zeit noch ein Unternehmen der öffentlichen Hand war, konnte ihr Aufsichtsrat, dessen Mitglieder zu einem großen Teil (mindestens die Hälfte des Aufsichtsrats) von den öffentlichen Anteilseignern benannt wurden, die Grundlagenvereinbarung vom 31. August 1999 ⁽⁶⁵⁾ genehmigen und den Vorstand zum Abschluss des GAVÜV von 2001 ⁽⁶⁶⁾ ermächtigen. Darüber hinaus stimmte die Fraport-Hauptversammlung am 3. Mai 2000 mit einem Beschluss dem Abschluss des GAVÜV von 2001 mit FFHG durch den Vorstand und damit der Bindung von Fraport an das FFHG-Projekt bis mindestens 2005 zu. Da dieser Beschluss eine Mehrheit erforderte, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen genehmigten Kapitals umfasste,

⁽⁶¹⁾ Nach § 11 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c Strafgesetzbuch.

⁽⁶²⁾ Urteil vom 3.7.2008, Az. I ZR 145/05, WRP 2008, 1182, 1186.

⁽⁶³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 13. Oktober 2005, *Stadtwerke Brixen AG*, C-458/03, Slg. 2005, I-08585, Randnr. 67.

⁽⁶⁴⁾ Vgl. die Geschäftsberichte von Fraport von 2001-2006, veröffentlicht unter <http://www.fraport.de/de/investor-relations/termine-und-publicationen/publikationen.html>. Vgl. insbesondere Geschäftsbericht 2001, S. 46; Geschäftsbericht 2002, S. 66; Geschäftsbericht 2003, S. 54; Geschäftsbericht 2004, S. 80; Geschäftsbericht 2005, S. 64; Geschäftsbericht 2006, S. 72.

⁽⁶⁵⁾ Grundlagenvereinbarung zwischen Fraport und dem Land Rheinland-Pfalz vom 31. August 1999.

⁽⁶⁶⁾ Die Genehmigung für den Abschluss der Grundlagenvereinbarung erteilte der Aufsichtsrat auf seiner Sitzung vom 1. Oktober 1999.

und die öffentlichen Stellen zu dieser Zeit 100 % der Anteile hielten (vgl. Erwägungsgrund 305), wurde dieser Beschluss tatsächlich von den öffentlichen Stellen gefasst.

- (328) Das Land Rheinland-Pfalz machte seine Förderung und öffentliche Finanzierung zudem vom Abschluss des GAVÜV von 2001 abhängig, wie aus der Grundlageneinbarung vom 31. August 1999 ⁽⁶⁷⁾ ersichtlich ist.
- (329) Somit war Fraport durch die politische Beteiligung der beiden Länder — direkt auf politischer Ebene und indirekt durch den Aufsichtsrat und als öffentliche Anteilseigner von Fraport — an FFHG beteiligt und unterzeichnete den GAVÜV von 2001 für die Übernahme der Verluste von FFHG bis mindestens 2005.
- (330) Ferner besagte § 13 der Satzung von FFHG ⁽⁶⁸⁾, dass bis zum 31. Dezember 2027 jeglicher Verkauf von Anteilen durch einen der Anteilseigner der schriftlichen Zustimmung durch die anderen Anteilseigner bedurfte. Da FFHG zu dieser Zeit nur zwei Anteilseigner hatte, nämlich Fraport und das Land Rheinland-Pfalz, bedeutete dies, dass Fraport die schriftliche Zustimmung von Rheinland-Pfalz benötigte, um seine Anteile zu verkaufen. Dies bedeutete in der Tat, dass das Land Fraport daran hindern konnte, das FFHG-Projekt aufzugeben.
- (331) Die Geschäftsleitung von FFHG schien sich bereits 2001, als die Kapitalerhöhung von 2001 erörtert wurde, in direkten Verhandlungen mit den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz zu befinden ⁽⁶⁹⁾. Zu beachten ist, dass das Land Hessen zu dieser Zeit noch nicht Anteilseigner von FFHG, aber Anteilseigner von Fraport (mit einer Beteiligung von 45,2 %) war.
- (332) Vor diesem politischen und rechtlichen Hintergrund wurde dann im Januar 2001 ⁽⁷⁰⁾ offensichtlich, dass weitere Investitionen in FFHG dringend erforderlich waren, damit FFHG rentabel werden konnte.
- (333) Darüber hinaus veranlasste das Land Rheinland-Pfalz Fraport direkt dazu, die Kapitalerhöhung von 2001 zu beschließen. In einem Vorschlag für die Aufsichtsratssitzung vom 20. Juni 2001 ist vermerkt, dass der Anteilseigner Rheinland-Pfalz im Hinblick auf die Kapitalerhöhung von 27 Mio. EUR im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn darauf bestanden habe, dass die durch die Kapitalerhöhung von 2001 zu finanzierenden Investitionen Voraussetzung für die Fortsetzung der Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, wie beispielsweise für den Bau der Straße zum Flughafen Frankfurt-Hahn in Höhe von ca. [...] Mio. EUR, waren.
- (334) Diesbezüglich stellte der Akquisitionsausschuss des Aufsichtsrats von Fraport auf einer Sitzung zur Kapitalerhöhung von 2001, die am 23. November 2001 und damit weniger als einen Monat vor der Billigung der Kapitalerhöhung von 2001 durch den Aufsichtsrat stattfand, fest, dass sich Fraport zu dieser Zeit nicht von FFHG lösen könnte, da „nicht zu erwarten [war], dass das Land Rheinland-Pfalz dem zustimmen würde“ ⁽⁷¹⁾.
- (335) Folglich vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Kapitalerhöhung von 2001 dem Staat zurechenbar ist.

8.1.2.3. **Wirtschaftliche Vergünstigung**

- (336) Eine Vergünstigung im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist eine wirtschaftliche Vergünstigung, die ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne staatliche Maßnahmen, nicht erhalten hätte ⁽⁷²⁾. Relevant ist nur die Wirkung der Maßnahme auf das Unternehmen, nicht der Grund oder das Ziel der staatlichen Maßnahme ⁽⁷³⁾. Eine Vergünstigung ist immer dann gegeben, wenn sich die finanzielle Lage des Unternehmens infolge einer staatlichen Maßnahme verbessert.

⁽⁶⁷⁾ Grundlageneinbarung zwischen Fraport und dem Land Rheinland-Pfalz vom 31. August 1999, vgl. Punkte 4 und 5.

⁽⁶⁸⁾ § 13 der Satzung von FFHG vom 29. November 2001 mit der Bezeichnung „Verfügung über Geschäftsanteile“.

⁽⁶⁹⁾ Protokoll der Sitzung des Akquisitionsausschusses des Aufsichtsrats vom 30. Mai 2001.

⁽⁷⁰⁾ Vorstandsvorlage zu den wirtschaftlichen Entwicklungen von FFHG vom 14. Mai 2001; vgl. auch das Protokoll der Sitzung des Akquisitionsausschusses des Aufsichtsrats vom 30. Mai 2001; vgl. auch die Analyse des Potenzials von FFHG durch BCG vom 14. Februar 2001, S. 10.

⁽⁷¹⁾ Vorgeschlager Beschluss für den Aufsichtsrat von Fraport vom 23. November 2001.

⁽⁷²⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, *Syndicat français de l'Express international (SFEI) u. a./La Poste u. a.*, C-39/94, Slg. 1996, I-3547, Randnr. 60, und Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, *Königreich Spanien/Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, C-342/96, Slg. 1999, I-2459, Randnr. 41.

⁽⁷³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 2. Juli 1974, *Italienische Republik/Kommission der Europäischen Gemeinschaften*, 173/73, Slg. 1974, 709, Randnr. 13.

- (337) Ferner sind „Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen“⁽⁷⁴⁾. Um in diesem Fall festzustellen, ob die Kapitalerhöhung von 2001 FFHG eine Vergünstigung verschafft, die sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, muss die Kommission das Verhalten der öffentlichen Stellen, die die direkten Investitionszuschüsse und Kapitalzuführungen gewährt haben, mit dem eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, der sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt, vergleichen⁽⁷⁵⁾.
- (338) Dabei sollten etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle spielen, da der Gerichtshof klargestellt hat, dass die maßgebliche Frage für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten lautet, ob „ein privater Gesellschafter in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“⁽⁷⁶⁾.
- (339) In der Rechtssache Stardust Marine wies der Gerichtshof darauf hin, dass „[...] man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“⁽⁷⁷⁾.
- (340) Ferner erklärte der Gerichtshof in der Rechtssache EDF Folgendes: „Wirtschaftliche Bewertungen, die nach Gewährung dieses Vorteils erstellt werden, die rückblickende Feststellung der tatsächlichen Rentabilität der vom betroffenen Mitgliedstaat getätigten Kapitalanlage oder spätere Rechtfertigungen der tatsächlich gewählten Vorgehensweise reichen [...] nicht für den Nachweis aus, dass dieser Mitgliedstaat vor oder gleichzeitig mit dieser Gewährung eine solche Entscheidung in seiner Eigenschaft als Anteilseigner getroffen hat.“⁽⁷⁸⁾
- (341) Um den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwenden zu können, muss sich die Kommission in die Zeit versetzen, als der Beschluss zur Erhöhung des Kapitals von FFHG gefasst wurde. Zudem muss die Kommission ihre Bewertung grundsätzlich auf die Informationen und Annahmen stützen, die den öffentlichen Anteilseignern von FFHG zum Zeitpunkt ihrer Entscheidung über die in Rede stehenden finanziellen Vereinbarungen zur Verfügung standen.
- (342) Die Kommission erkennt an, dass es für den jeweiligen Mitgliedstaat und für die betroffenen Wirtschaftsbeteiligten schwierig sein kann, umfassende Beweise aus der relevanten Zeit in Bezug auf finanzielle Vereinbarungen zu erbringen, die vor vielen Jahren geschlossen wurden, und wird dies bei der Anwendung des betreffenden Kriteriums im vorliegenden Fall berücksichtigen.
- (343) Deutschland macht geltend, dass die Anteilseigner von FFHG ihre Entscheidung über die Zuführung zusätzlichen Kapitals auf mehrere Dokumente gestützt hätten, die von FFHG, Fraport und externen Beratern erstellt worden seien und gezeigt hätten, dass die Entscheidung gerechtfertigt sei.
- (344) Es trifft zwar zu, dass ein langfristiger Plan 2001-2015 für Investitionen in FFHG erstellt wurde, aber zur Zeit der Kapitalerhöhung von 2001 wurde die Investition von den Beratern BCG und SA von Fraport als mit hohen Risiken verbunden erachtet, da FFHG erst im Jahr 2015 unter der Annahme eines überproportionalen Wachstums einen Jahresgewinn von [...] EUR erreichen würde. In diesem Zusammenhang lassen sich einige Feststellungen bezüglich der zeitlichen Planung der Kapitalerhöhung von 2001 und der Informationen treffen, die zu der Zeit verfügbar waren, als diese Maßnahme vom Land Rheinland-Pfalz und Fraport beschlossen wurde.
- (345) Der Beschluss, FFHG zusätzliches Kapital zuzuführen, wurde vor dem Hintergrund der Verschlechterung der finanziellen Lage des Flughafens 2001 gefasst. Im Januar 2001 wurde ein Bericht über die wirtschaftliche Situation von FFHG vorgelegt. Dieser Bericht gelangte zu dem Schluss, dass sich die wirtschaftliche Gesamtsituation — obwohl die vorläufigen Ziele, die Fraport für FFHG anstrebte, rasch erreicht worden waren und die Passagierzahlen stiegen — dramatisch verschlechterte, da zwei der wichtigsten Kunden von FFHG (Malaysian Airlines Cargo und MNG Airlines) ihre Geschäftstätigkeit vom Flughafen Frankfurt-Hahn verlagerten bzw. reduzierten. Vor diesem Hintergrund beauftragte Fraport BCG und SA mit der Entwicklung einer Strategie für FFHG. Der Bericht von BCG zeigt, dass auch bei einem überproportionalen Wachstum erst 2015 mit einer Rentabilität der Investitionen in FFHG zu rechnen wäre. Solche Wachstumsannahmen wurden auch von

⁽⁷⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, *Frankreich/Kommission* („Stardust Marine“), C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 69.

⁽⁷⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, *Italien/Kommission* („ALFA Romeo“), C-305/89, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 23; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, *Alitalia/Kommission*, T-296/97, Slg. 2000, II-03871, Randnr. 84.

⁽⁷⁶⁾ Urteil vom 10. Juli 1986, *Belgien/Kommission*, 40/85, Slg. 1986, I-2321.

⁽⁷⁷⁾ Urteil *Stardust Marine*, Randnr. 71.

⁽⁷⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juni 2012, *Europäische Kommission/Électricité de France* („EDF“), C-124/10P, Slg. 2012, noch nicht in der Sammlung der Rechtsprechung veröffentlicht, Randnr. 85.

Intraplan ⁽⁷⁹⁾ als unrealistisch bestätigt ⁽⁸⁰⁾. Darüber hinaus gab BCG in seinem Bericht an, dass unter realistischen Wachstumsannahmen keine Rentabilität der vorgenommenen Investitionen zu erwarten sei. Um dies zu untermauern, berechnete BCG den Kapitalwert der Investitionen wie in Tabelle 19 zusammengefasst.

Tabelle 19

Rentabilitätsberechnung von BCG der Investitionen in FFHG ⁽¹⁾

| Annahmen ⁽²⁾ | Kapitalwert ⁽³⁾ (in EUR) |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 20 % Wachstum ab 2005 | (...) |
| 10 % Wachstum ab 2005 | (...) |
| 7 % Wachstum ab 2005 | (...) |

⁽¹⁾ Rentabilitätsbewertung, BCG, 14. Februar 2001.

⁽²⁾ Als Diskontierungszinssatz für die Berechnung des Kapitalwerts wurden [...] % angenommen.

⁽³⁾ Der Kapitalwert zeigt an, ob die Erträge aus einem bestimmten Projekt die (Opportunitäts)kosten des Kapitals übersteigen. Das Projekt gilt als wirtschaftlich rentable Investition, wenn sich dabei ein positiver Kapitalwert ergibt. Investitionen, bei denen die Erträge geringer sind als die (Opportunitäts)kosten des Kapitals, sind nicht wirtschaftlich rentabel. Die (Opportunitäts)kosten des Kapitals spiegeln sich im Diskontierungszinssatz wider.

- (346) Darüber hinaus wäre nach den Verkehrsprognosen des externen Experten von Fraport weiteres Wachstum von zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen abhängig ⁽⁸¹⁾. Der Gesamtbetrag der erforderlichen Investitionen wurde auf bis zu [...] Mio. EUR geschätzt und hätte die Erweiterung der Start-/Landebahn, Rollbahnen, Vorfeldflächen und andere Infrastrukturmaßnahmen umfasst. Nach Angaben von BCG wurde jedoch keine detaillierte Bewertung zur Untermauerung dieses beträchtlichen Investitionsplans durchgeführt. Aus diesen Gründen war BCG der Ansicht, dass die Investition mit hohen Risiken verbunden sei, und empfahl, diese Risiken mit einem weiteren Investor zu teilen oder den Verkauf der Fraport-Anteile an FFHG in Erwägung zu ziehen.
- (347) Deutschland übermittelte eine von PwC durchgeführte Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, um die Marktkonformität der Kapitalerhöhung von 2001 zu rechtfertigen. Dieses Dokument stützt jedoch nicht das Argument Deutschlands, dass die Anteilseigner von FFHG wie umsichtige Kapitalgeber gehandelt hätten, wie in Erwägungsgrund 348 ff. erläutert wird.
- (348) Die Kommission nimmt den langfristigen Geschäftsplan zur Kenntnis, der 2001 von SA von Fraport erstellt wurde und als Grundlage für die von PwC 2006 und 2008 durchgeführten Prüfungen der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten diente. In diesem Geschäftsplan wurden die folgenden drei Szenarios genannt:
- i) Status quo: es werden keine weiteren Investitionen von Fraport getätigt;
 - ii) Alternatives Szenario 1: begrenzte Investitionen in die Erweiterung der Start-/Landebahn nach sehr pessimistischen Verkehrsprognosen; und
 - iii) Alternatives Szenario 2: mit identischen Investitionen, aber optimistischste Verkehrsprognosen.
- (349) PwC berechnete jedoch nicht den Kapitalwert der verschiedenen Szenarios, um einen Vergleich zu ermöglichen. Der in Tabelle 20 angegebene Kapitalwert zeigt, dass der Kapitalwert 2001-2015 bei allen Szenarios negativ wäre. Auch die Projektionen, die der Rentabilitätsbewertung von PwC zugrunde liegen, zeigen, dass die alternativen Szenarios nur bei sehr optimistischen Verkehrsprognosen unter der Annahme eines überproportionalen Wachstums Verluste zur Folge hätten, die (um [...] Mio. EUR) geringer als im Status-quo-Szenario wären (wobei nicht berücksichtigt wird, dass eine zusätzliche Investition von [...] Mio. EUR erforderlich wäre). Im schlimmsten Fall wäre der Kapitalwert des alternativen Szenarios sogar noch höher (um [...] Mio. EUR) als im Status-quo-Szenario.

⁽⁷⁹⁾ Intraplan war ein Beratungsunternehmen, das von Fraport engagiert wurde, um das Verkehrspotenzial des Flughafens Frankfurt-Hahn zu analysieren.

⁽⁸⁰⁾ Protokoll der Sitzung des Akquisitionsausschusses des Aufsichtsrats von FFHG vom 30. Mai 2001.

⁽⁸¹⁾ SH&E: Studie des Verkehrspotenzials des Flughafens Frankfurt-Hahn, 18. Juli 2001.

Tabelle 20

Rentabilitätsbewertung der Kapitalerhöhung von 2001 ⁽⁸²⁾

[...]

Quelle: Bericht von PwC, 24. Oktober 2008, S. 39, und Bewertung der Kommission ⁽⁸³⁾.

- (350) Deutschland argumentierte weiter, ein Austritt von Fraport sei in Erwägung gezogen worden, jedoch erst mindestens 2005 möglich gewesen, weshalb dies nicht als Option betrachtet worden sei. Doch obwohl Fraport durch den GAVÜV von 2001 gebunden war, belief sich der Kapitalwert der von 2001 bis 2005 erwarteten Verluste auf [...] Mio. EUR. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass eine Deckung der Verluste von FFHG bis 2005 ohne weitere Investitionen weniger kostspielig gewesen wäre, als weiter in den Flughafen zu investieren.
- (351) Des Weiteren ist daran zu erinnern, dass sich die Rentabilitätsprognose der Investition von Fraport in FFHG erheblich verschlechterte, nachdem die Entscheidung über den Abschluss des GAVÜV von 2001 getroffen wurde (nämlich nach August 1999).
- (352) Tabelle 21 vergleicht die für 2001 bis 2010 erwarteten Jahresergebnisse nach dem Geschäftsplan von FFHG, der zur Unterstützung der Entscheidung für den GAVÜV von 2001 erstellt wurde, und dem Geschäftsplan von FFHG zur Unterstützung der Kapitalerhöhung von 2001. Demzufolge sank der Kapitalwert der Jahresergebnisse von FFHG für denselben Zeitraum um ca. [...] Mio. EUR.

Tabelle 21

Vergleichende Bewertung der Jahresergebnisse von FFHG nach dem Geschäftsplan für den GAVÜV von 2001 gegenüber der Kapitalerhöhung von 2001 ⁽⁸⁴⁾

[...]

Quelle: Bericht von PwC, 24. Oktober 2008, S. 32 und 39, und Bewertung der Kommission ⁽⁸⁵⁾.

- (353) Die Kommission stellt ferner fest, dass dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 16. November 2001 zufolge die Rentabilität der Kapitalerhöhung von 2001 erörtert wurde. Nach diesem Protokoll wurde nicht damit gerechnet, dass die Investitionen — sogar die Zwischeninvestitionen von 27 Mio. EUR — in FFHG rentabel sein würden. Weiter hieß es darin, dass Fraport trotzdem das „Risikokapital [bereitstellen würde], um Zukunftschancen zu eröffnen“. Darüber hinaus stellte der Vertreter des Landes Rheinland-Pfalz (der Landrat des Landkreises Rhein-Hunsrück) laut dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung von FFHG im Mai 2001 fest, dass „die Entscheidung von Fraport für die Investition in FFHG nicht von den Rentabilitätsaussichten abhängen wird, sondern von der Zustimmung des Akquisitionsausschusses des Aufsichtsrats von Fraport, der seine Zustimmung erteilt hat.“
- (354) In Anbetracht der obigen Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Kapitalerhöhung von 2001 seitens Fraport nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags gewährt wurde und FFHG einen Vorteil verschafft hat.
- (355) Hinsichtlich der Kapitalerhöhung seitens des Landes Rheinland-Pfalz stellt die Kommission fest, dass Deutschlands Rechtfertigung ihrer Marktconformität auf denselben Gründen wie bei Fraport beruht, was bereits in Erwägungsgrund 344 ff. erörtert wurde. Die diesbezüglich vorgebrachten Argumente gelten auch hier.

⁽⁸²⁾ Die Szenarios „Status quo“, „Alternative 1“ und „Alternative 2“ basieren auf den Daten aus dem Bericht von PwC vom 24. Oktober 2008, S. 39; der Diskontierungszinssatz wurde in der „Potenzialbewertung“ von BCG vom 14. Februar 2010 angegeben.

⁽⁸³⁾ Die Kommission berechnete den Kapitalwert anhand des Diskontierungszinssatzes von [...] %, der in der Rentabilitätsbewertung von BCG festgelegt wurde. Darüber hinaus ermittelte die Kommission eine weitere Option, d. h. den Status quo (Deckung der Verluste bis 2005).

⁽⁸⁴⁾ Diskontierungszinssatz gemäß Bericht von PwC, 24. Oktober 2008, S. 33.

⁽⁸⁵⁾ Die Kommission berechnete den Kapitalwert anhand des Diskontierungszinssatzes, der im Bericht von PwC genannt wurde.

- (356) In dieser Hinsicht bemerkt die Kommission erstens, dass das Land seit 1994 bereits mehrmals ohne jeglichen Erfolg in FFHG investiert hatte. Zweitens beteiligte sich das Land zu anderen Konditionen an der Kapitalerhöhung als Fraport (während der Laufzeit des GAVÜV von 2001 konnte nicht mit einer Vergütung seiner Investition gerechnet werden). Drittens waren dem Investitionsbericht 2003 für Rheinland-Pfalz zufolge eher wichtige soziale und strukturelle politische Ziele, wie die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele, als Rentabilitätsabwägungen der Grund für die Investition des Landes in den Flughafen Frankfurt-Hahn.
- (357) Daher gelangt die Kommission ebenfalls zu dem Schluss, dass die Kapitalerhöhung von 2001 seitens des Landes Rheinland-Pfalz nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gewährt wurde und FFHG einen Vorteil verschafft hat.

8.1.2.4. *Selektivität*

- (358) Damit eine staatliche Maßnahme unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt, muss sie „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige“ begünstigen. Daher werden nur die Maßnahmen zur Begünstigung von Unternehmen, die auf selektive Weise einen Vorteil verschaffen, als staatliche Beihilfe eingestuft.
- (359) Im vorliegenden Fall profitierte ausschließlich FFHG von den Kapitalerhöhungen von 2001 seitens Fraport und des Landes Rheinland-Pfalz. Beide Kapitalerhöhungen waren somit definitionsgemäß selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

8.1.2.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel*

- (360) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber seinen Wettbewerbern im Handel innerhalb der Union stärkt, so ist davon auszugehen, dass Letzterer durch die Beihilfe beeinträchtigt wird. Entsprechend der ständigen Rechtsprechung⁽⁸⁶⁾ ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt.
- (361) Wie in Erwägungsgrund 304 dargelegt, handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit. Wettbewerb findet zum einen zwischen Flughäfen, die Fluggesellschaften und den entsprechenden Luftverkehr (Passagiere und Fracht) gewinnen wollen, und zum anderen zwischen Flughafenbetreibern, die unter Umständen miteinander darum konkurrieren, mit der Verwaltung eines bestimmten Flughafens betraut zu werden, statt. Darüber hinaus können, insbesondere in Bezug auf Billig- und Charterfluggesellschaften, auch Flughäfen, die sich nicht in denselben Einzugsgebieten und sogar in verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, miteinander im Wettbewerb stehen, um diese Fluggesellschaften zu gewinnen.
- (362) Aufgrund der Größe des Flughafens Frankfurt-Hahn (vgl. Tabelle 1) und seiner Nähe zu anderen Flughäfen in der Union, insbesondere den Flughäfen Frankfurt/Main, Luxemburg, Zweibrücken, Saarbrücken und Köln-Bonn⁽⁸⁷⁾, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die betroffenen Maßnahmen geeignet waren, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Wie in Erwägungsgrund 202 ausgeführt, finden internationale Flüge vom Flughafen Frankfurt-Hahn zu einer Reihe von internationalen Bestimmungsorten statt. Die Start-/Landebahn am Flughafen Frankfurt-Hahn ist lang genug und ermöglicht den Fluggesellschaften, internationale Zielflughäfen zu bedienen.
- (363) Darüber hinaus dient der Flughafen Frankfurt-Hahn als Frachtflughafen (vgl. Tabelle 2). Hinsichtlich des Wettbewerbs um Luftfracht stellt die Kommission fest, dass Frachtverkehr in der Regel mobiler ist als Personenverkehr⁽⁸⁸⁾. Im Allgemeinen wird angenommen, dass das Einzugsgebiet für Frachtflughäfen einen Radius von mindestens rund 200 Kilometern und 2 Stunden Fahrzeit hat. Hinsichtlich des Wettbewerbs um Luftfracht stellt die Kommission fest, dass Frachtverkehr in der Regel mobiler ist als Personenverkehr⁽⁸⁹⁾. Allgemein gilt, dass das Einzugsgebiet für Frachtflughäfen gewöhnlich einen Radius von mindestens 200 km und einer Fahrzeit von 2 Stunden hat. Nach den Informationen der Kommission gehen die Akteure der Branche generell davon aus, dass das Einzugsgebiet eines Frachtflughafens sogar noch größer sein kann, da für Spediteure ein Lkw-Transport von bis zu einem halben Tag (d. h. bis zu 12 Stunden Fahrzeit mit dem Lkw) im Allgemeinen akzeptabel wäre,

⁽⁸⁶⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 30. April 1998, *Het Vlaamse Gewest/Kommission*, T-214/95, Slg. 1998, II-717.

⁽⁸⁷⁾ Vgl. Abschnitt 2.2 weiter oben.

⁽⁸⁸⁾ Beispielsweise stand der Flughafen Leipzig/Halle mit dem Flughafen Vatry (Frankreich) um die Ansiedlung des europäischen Luftfrachtdrehkreuzes von DHL im Wettbewerb. Vgl. *Urteil Leipzig/Halle*, Randnr. 93.

⁽⁸⁹⁾ Siehe Fußnote 88.

um den Flughafen für den Transport von Fracht zu nutzen ⁽⁹⁰⁾. Vor diesem Hintergrund vertritt die Kommission aufgrund der Tatsache, dass Frachtflughäfen austauschbarer sind als Passagierflughäfen, da es ausreicht, wenn Luftfracht in ein bestimmtes Gebiet geliefert und anschließend von Spediteuren per Straße und Schiene an den endgültigen Bestimmungsort befördert wird, die Auffassung, dass unter anderem eine höhere Wahrscheinlichkeit von Verfälschungen des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten besteht.

- (364) Auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 360 bis 364 ausgeführten Argumente hat die wirtschaftliche Vergünstigung, die FFHG erhalten hat, ihre Position gegenüber ihren Mitbewerbern auf dem Markt der Union für die Erbringung von Flughafendienstleistungen gestärkt. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass der Vorteil, der FFHG durch die Kapitalerhöhung von 2001 verschafft wurde, geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu haben.

8.1.2.6. *Schlussfolgerung*

- (365) Die Kapitalerhöhung von 2001 in Höhe von 27 Mio. EUR seitens Fraport und des Landes Rheinland-Pfalz stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

8.1.3. MASSNAHME 3: KAPITALERHÖHUNG VON 2004 UND MASSNAHME 4: GAVÜV VON 2004

- (366) Im Jahr 2004 wurde das Kapital von FFHG um weitere 42 Mio. EUR erhöht (Fraport investierte 10,21 Mio. EUR, das Land Hessen 20 Mio. EUR und das Land Rheinland-Pfalz 11,79 Mio. EUR). Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen stimmten dieser Kapitalerhöhung 2002 unter der Bedingung zu, dass ein neuer GAVÜV (nämlich der GAVÜV von 2004) zwischen FFHG und Fraport für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2014 geschlossen wird.

- (367) Am 5. April 2004 schlossen Fraport und FFHG den GAVÜV von 2004 ab. Dieser Vertrag wurde am 2. Juni 2004 von der Hauptversammlung von Fraport genehmigt.

8.1.3.1. *Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit*

- (368) Wie in den Erwägungsgründen 293 ff. analysiert, ist FFHG seit dem 12. Dezember 2000 als ein Unternehmen zu betrachten, das eine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ausübt.

8.1.3.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit*

Kapitalerhöhung von 2004 und GAVÜV von 2004 — Fraport

- (369) Aufgrund der Tatsache, dass der GAVÜV von 2004 eine Voraussetzung für das Wirksamwerden der Kapitalerhöhung von 2004 war und dass beide Maßnahmen der Zustimmung der Anteilseigner von Fraport auf derselben Hauptversammlung unterlagen, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Zurechenbarkeit der beiden Maßnahmen zusammen geprüft werden muss (hinsichtlich des Beitrags von Fraport).

- (370) Die Kapitalerhöhung von 2004 und der GAVÜV von 2004 wurden von der Fraport-Hauptversammlung am 2. Juni 2004 mit 99,992 % der Stimmen der anwesenden Anteilseigner bestätigt.

- (371) Ferner machte Deutschland geltend, dass für die Zustimmung zum GAVÜV von 2004 per Beschluss eine Mehrheit von 74,994 % der Stimmen der Hauptversammlung erforderlich gewesen sei, während die öffentlichen Anteilseigner lediglich etwa 70 % der Anteile an Fraport besessen hätten und daher tatsächlich nicht in der Lage gewesen seien, die Beschlüsse von Fraport zu kontrollieren. In dieser Hinsicht muss daran erinnert werden, dass die Kapitalerhöhung von 2004 ohne die Bestätigung des GAVÜV von 2004 durch die Anteilseigner von Fraport nicht wirksam werden würde.

⁽⁹⁰⁾ Stellungnahme des Flughafens Lüttich anlässlich der öffentlichen Konsultation zu den Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (372) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass der Staat als Mehrheitsgesellschafter wichtigen Anteil an der Abstimmung über die Kapitalerhöhung von 2004 und den GAVÜV von 2004 hatte. Nach dem deutschen Aktiengesetz (AktG) wird ein GAVÜV jedoch nur wirksam, wenn die Hauptversammlung mit einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals umfasst, zustimmt⁽⁹¹⁾. Somit konnten die öffentlichen Stellen den Beschluss über die Umsetzung des GAVÜV von 2004 und die Durchführung der Kapitalerhöhung von 2004 seitens Fraport nicht ohne die maßgebliche Beteiligung der privaten Anteilseigner kontrollieren.
- (373) Daher vertritt die Kommission vor dem Hintergrund der Erwägungen in Erwägungsgrund 369 ff. die Auffassung, dass die Kapitalerhöhung von 2004 seitens Fraport und der GAVÜV von 2004 nicht dem Staat zurechenbar sind. Auch wenn sich die Zurechenbarkeit bestätigen und die Maßnahme als Beihilfe angesehen werden sollte, wäre eine solche Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar. Diesbezüglich gelten auch die nachstehenden Erwägungen in den Abschnitten 10.3 und 10.4.

Kapitalerhöhung von 2004 — Land Rheinland-Pfalz und Land Hessen

- (374) Die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen haben ihren Anteil an der Kapitalerhöhung von 2004 aus ihrem allgemeinen Haushalt finanziert. Somit wurden diese Teile der Kapitalerhöhung von 2004 eindeutig aus staatlichen Mitteln finanziert und sind dem Staat zurechenbar.

8.1.3.3. Wirtschaftliche Vergünstigung

- (375) Wie in den Erwägungsgründen 336 ff. dargelegt, wendet die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten an, um zu prüfen, ob einem Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung verschafft wurde. Ebenso gelten die in den Erwägungsgründen 336 ff. ausgeführten Kriterien in Bezug auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten.

Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten — Land Rheinland-Pfalz

- (376) Im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung von 2004 des Landes Rheinland-Pfalz machte Deutschland geltend, das Land habe in Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gehandelt. Um dies zu untermauern, übermittelte Deutschland nach der Eröffnungsentscheidung von 2008 eine Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, die 2008 von PwC durchgeführt worden war.
- (377) Die Kommission stellt zunächst fest, dass das Land Rheinland-Pfalz keine eigene Ex-ante-Rentabilitätsberechnung erstellt oder eigene Kapitalrendite berechnet hat. Vielmehr verließ sich Rheinland-Pfalz auf den von FFGH und Fraport ausgearbeiteten Geschäftsplan.
- (378) Zweitens ist die Kommission jedoch der Ansicht, dass die Situation des Landes nicht der Situation der Anteilseigner von Fraport entsprach. Tabelle 22 zeigt, dass das Land Rheinland-Pfalz zwischen 2005 und 2009 [...] Mio. EUR zuführen sollte (insgesamt [...] Mio. EUR), mit dem Erhalt von Dividendenzahlungen oder einer anderen Vergütung für seine Beteiligung aber erst ab 2025 rechnete. Die Anteilseigner von Fraport jedoch sollten [...] Mio. EUR zuführen und erwarteten nach den negativen Ergebnissen in den ersten vier Jahren den Erhalt von Dividendenzahlungen. Der Kapitalwert der erwarteten Dividenden für den Zeitraum bis 2025 belief sich auf [...] Mio. EUR mit einem internen Zinsfuß von [...] %.
- (379) Drittens vertritt die Kommission angesichts dieses langen Planungshorizonts und aufgrund der Tatsache, dass das Land Rheinland-Pfalz bereits mehrmals ohne jeglichen Erfolg in FFHG investiert hatte, die Auffassung, dass sich kein umsichtiger privater Kapitalgeber in der Position des Landes dafür entschieden hätte, FFHG weiteres Kapital zuzuführen, ohne auch eine Ex-ante-Sensitivitätsbewertung durchzuführen.

⁽⁹¹⁾ § 293 Absatz 1 AktG.

Tabelle 22

Rentabilitätsbewertung der Kapitalerhöhung von 2004 durch das Land Rheinland-Pfalz

[...]

Quelle: Bericht von PwC: Rheinland-Pfalz, 24. Oktober 2008, S. 21.

- (380) Ferner basiert der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags für die Kapitalerhöhung von 2004 und den GAVÜV von 2004 auf hohen Wachstumserwartungen in Bezug auf die jährlichen Finanzergebnisse von FFHG (vgl. Tabelle 23). Diese der Prüfung zugrunde liegenden Wachstumsannahmen sind deutlich höher als die Annahmen der entsprechenden Prüfung für die Kapitalerhöhung von 2001. Außerdem unterliegen sie hohen Schwankungen und stiegen beispielsweise 2009 auf mehr als 300 %.

Tabelle 23

Vergleich der prognostizierten Jahresergebnisse von FFHG in den Geschäftsplänen, die von PwC für die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags für die Kapitalerhöhung von 2001 und für die Kapitalerhöhung von 2004 verwendet wurden

| In 1 000 EUR | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Kapitalerhöhung von 2004 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Kapitalerhöhung von 2004 — jährliche Änderungen in % | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Kapitalerhöhung von 2001 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Kapitalerhöhung von 2001 — jährliche Änderungen in % | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |

| In 1 000 EUR | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Kapitalerhöhung von 2004 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Kapitalerhöhung von 2004 — jährliche Änderungen in % | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Kapitalerhöhung von 2001 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Kapitalerhöhung von 2001 — jährliche Änderungen in % | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |

Quelle: Bericht von PwC, 24. Oktober 2008, S. 45, und Bewertung der Kommission. ⁽⁹²⁾

⁽⁹²⁾ Die Kommission hat die Wachstumsraten auf der Grundlage der prognostizierten Jahresergebnisse berechnet.

- (381) Außerdem waren den Investitionsberichten für das Land Rheinland-Pfalz zufolge eher die Realisierung wichtiger sozialer und struktureller politischer Erwägungen, wie die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele, als Rentabilitätsbegründungen der Grund für die Investition des Landes in den Flughafen Frankfurt-Hahn. Soziale und regionale Erwägungen können jedoch bei der Durchführung der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht berücksichtigt werden.
- (382) Angesichts dieser spezifischen Faktoren bezüglich der Entscheidung des Landes Rheinland-Pfalz, FFHG weiteres Kapital zuzuführen (Erwägungsgründe 376 bis 380), ist die Kommission der Auffassung, dass die Kapitalerhöhung von 2004 seitens des Landes Rheinland-Pfalz nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten stand und FFHG einen Vorteil verschafft hat.

Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten — Land Hessen

- (383) Was das Verhalten des Landes Hessen betrifft, argumentierte Deutschland, dass die u. a. wegen des Nachtflugverbots begrenzten Wachstumsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/Main in den Augen von Hessen eine Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn notwendig gemacht hätten. Deutschland wies darauf hin, dass diese Entwicklung es ermöglicht habe, die aufgrund der rund um die Uhr geltenden Betriebserlaubnis für den Flughafen Frankfurt-Hahn bestehenden Wachstumschancen im Zusammenspiel mit der beabsichtigten Schaffung des Flughafensystems Frankfurt/Main-Frankfurt-Hahn umfassend zu nutzen. Außerdem konnte das Land Hessen mit der Beteiligung an der Kapitalerhöhung von 2004 die Entwicklung des Luftverkehrs im Rhein-Main-Gebiet weiter fördern.
- (384) Erstens stellt die Kommission fest, dass vom Land Hessen keine spezifische Ex-ante-Rentabilitätsberechnung erstellt wurde. Zweitens rechnete, ähnlich wie beim Land Rheinland-Pfalz, auch das Land Hessen erst ab 2025 mit dem Erhalt von Dividendenzahlungen. Drittens wurde trotz des langen Planungshorizonts keine Sensitivitätsbewertung der Annahmen durchgeführt. Zudem kann der Grund für die Investition des Landes in den Flughafen Frankfurt-Hahn, wie die Entwicklung des Luftverkehrs im Rhein-Main-Gebiet oder andere wichtige soziale und strukturpolitische Erwägungen, bei der Durchführung der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht berücksichtigt werden.
- (385) Angesichts dieser spezifischen Faktoren bezüglich der Entscheidung des Landes Hessen, Anteilseigner von FFHG zu werden (Erwägungsgründe 383 bis 384), ist die Kommission der Auffassung, dass die Kapitalerhöhung von 2004 seitens des Landes Hessen nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten stand und FFHG einen Vorteil verschafft hat.

Schlussfolgerung

- (386) In Anbetracht dieser Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Kapitalerhöhungen von 2004 seitens der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen FFHG einen Vorteil verschaffen.

8.1.3.4. Selektivität

- (387) Da die Kapitalerhöhungen von 2004 seitens der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen nur zugunsten von FFHG durchgeführt wurden, sind diese Maßnahmen definitionsgemäß selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

8.1.3.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

- (388) Aus denselben Gründen wie in den Erwägungsgründen 360 ff. ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein FFHG verschaffter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet war, den Wettbewerb zu verfälschen und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu haben.

8.1.3.6. Schlussfolgerung

- (389) Die Kapitalerhöhung von 2004 seitens der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen zugunsten von FFHG stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

- (390) Der GAVÜV von 2004, in dessen Rahmen Fraport sämtliche FFHG zwischen 2004 und 2009 entstandenen Verluste übernahm, und die Kapitalerhöhung von 2004 seitens Fraport sind nicht dem Staat zurechenbar. Da eine der kumulativen Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 nicht erfüllt ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass der GAVÜV von 2004 und die Kapitalerhöhung von 2004 seitens Fraport keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
- (391) Auch wenn der GAVÜV von 2004 und die Kapitalerhöhung von 2004 staatliche Beihilfen darstellen würden, wären diese Beihilfen auf der Grundlage der Erwägungen in Abschnitt 10 mit dem Binnenmarkt vereinbar.

8.1.4. MASSNAHME 5: AUSGLEICHSZAHLUNGEN AN FFHG FÜR SICHERHEITSKONTROLLEN

8.1.4.1. *Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit*

- (392) Wie in Erwägungsgrund 293 angegeben, ist zwar FFHG als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten, doch es ist daran zu erinnern, dass nicht alle Tätigkeiten eines Flughafeneigentümers und -betreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art sind ⁽⁹³⁾.
- (393) Wie der Gerichtshof ⁽⁹⁴⁾ festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Dazu gehören die Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll usw. Die Finanzierung darf ausschließlich als Ausgleich für die Kosten dienen, die hierdurch entstehen, und kann nicht stattdessen für andere wirtschaftliche Aktivitäten verwendet werden ⁽⁹⁵⁾.
- (394) Die Finanzierung von Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug oder von unmittelbar mit diesen Tätigkeiten verbundener Infrastruktur stellt daher im Allgemeinen keine staatliche Beihilfe dar ⁽⁹⁶⁾. Auf einem Flughafen werden z. B. Tätigkeiten in den Bereichen Flugsicherung, Polizei, Zoll, Brandbekämpfung, die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlichen Tätigkeiten und Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft ⁽⁹⁷⁾.
- (395) Öffentliche Fördermittel für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten, die notwendigerweise mit der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit verbunden sind, dürfen jedoch nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Fluggesellschaften und Flughafenverwaltern führen. Der ständigen Rechtsprechung zufolge liegt ein Vorteil vor, wenn der Staat Unternehmen von mit deren wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen Kosten befreit ⁽⁹⁸⁾. Wenn also in einem bestimmten Rechtssystem Fluggesellschaften oder Flughafenverwalter die Kosten bestimmter Dienstleistungen tragen, während dies bei einigen Fluggesellschaften oder Flughafenverwaltern, die dieselben Dienstleistungen im Auftrag derselben Behörden anbieten, nicht der Fall ist, könnte Letzteren ein Vorteil gewährt werden, auch wenn diese Dienstleistungen als solche als nichtwirtschaftlich angesehen werden. Daher ist eine Analyse des für den Flughafenbetreiber geltenden Rechtsrahmens erforderlich, um zu bewerten, ob Flughafenverwalter oder Fluggesellschaften in diesem Rechtsrahmen die Kosten des Angebots gewisser Tätigkeiten, die als solche nichtwirtschaftlich sein können, aber mit der Ausübung ihrer wirtschaftlichen Tätigkeiten verbunden sind, tragen müssen.
- (396) Deutschland machte geltend, dass die Kosten aufgrund der Sicherheitskontrollen nach § 8 des Luftsicherheitsgesetzes („LuftSiG“) als Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug zu betrachten seien.
- (397) Die Kommission stimmt zu, dass Maßnahmen nach § 8 LuftSiG grundsätzlich als Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug betrachtet werden können.
- (398) Was die Kosten für Durchführung solcher Maßnahmen betrifft, scheint Deutschland der Ansicht zu sein, dass diese alle von den zuständigen Behörden getragen werden. Die Kommission stellt jedoch fest, dass nach § 8

⁽⁹³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 19. Januar 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, Slg. 1994, I-43.

⁽⁹⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, *Kommission/Italien*, C-118/85, Slg. 1987, Randnrn. 7 und 8, und Urteil des Gerichtshofs vom 4. Mai 1988, *Bodson/Pompes funèbres des régions libérées*, C-30/87, Slg. 1988, 2479, Randnr. 18.

⁽⁹⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 18. März 1997, *Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova*, C-343/95, Slg. 1997, I-1547; Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003; Entscheidung der Kommission N 438/2002 vom 16. Oktober 2002, Zuschüsse zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben in Belgien.

⁽⁹⁶⁾ Entscheidung der Kommission N 309/2002 vom 19. März 2003.

⁽⁹⁷⁾ Vgl. insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 19. Januar 1994, *SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol*, C-364/92, Slg. 1994, I-43, Randnr. 30, und das Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, *Selex Sistemi Integrati/Kommission*, C-113/07 P, Slg. 2009, I-2207, Randnr. 71.

⁽⁹⁸⁾ Vgl. u. a. das Urteil vom 3. März 2005, *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, Slg. 2005, I-01627, Randnr. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung.

Absatz 3 LuftSiG nur die Kosten für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen, die für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 5 LuftSiG erforderlich sind, vergütet werden können. Alle übrigen Kosten, einschließlich insbesondere derjenigen für Sicherheitskontrollen, sind von Flughafenbetreiber zu tragen. Soweit also die öffentlichen Fördermittel, die FFHG gewährt wurden, dieses Unternehmen von Kosten befreit haben, die es aufgrund der in § 8 Absatz 3 LuftSiG vorgeschriebenen Grenzen normalerweise hätte tragen müssen, sind diese öffentlichen Fördermittel nicht von einer Prüfung nach den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen ausgenommen.

8.1.4.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat*

- (399) In diesem Fall wurden die bereitgestellten Mittel, sofern das Land nicht nur die von den Fluggesellschaften erhaltenen Einnahmen für die Sicherheitskontrollen an FFHG übertragen hat, aus dem Haushalt des Landes Rheinland-Pfalz gewährt.
- (400) Die Kommission stellt daher fest, dass diese aus staatlichen Mitteln finanziert wurden und ebenfalls dem Staat zuzurechnen sind.

8.1.4.3. *Wirtschaftliche Vergünstigung*

- (401) Die Kommission stellt fest, dass mit den in Rede stehenden Maßnahmen ein Teil der Kosten gedeckt wurde, die FFHG im Zusammenhang mit seiner wirtschaftlichen Tätigkeit entstanden sind. Normalerweise hat der Betreiber eines Flughafens alle mit dem Bau und Betrieb eines Flughafens verbundenen Kosten zu tragen (mit Ausnahme der Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug, die nach dem geltenden Rechtsrahmen im Allgemeinen nicht vom Flughafenbetreiber getragen werden müssen). Demnach wird FFHG durch die Deckung eines Teils dieser Kosten von einer Belastung befreit, die das Unternehmen normalerweise tragen müsste, und so eine wirtschaftliche Vergünstigung verschafft.

8.1.4.4. *Selektivität*

- (402) Da die in Rede stehenden Maßnahmen ausschließlich FFHG gewährt wurden, sind sie als Maßnahmen selektiver Art einzustufen.

8.1.4.5. *Verfälschung des Wettbewerbs*

- (403) Aus denselben Gründen wie in den Erwägungsgründen 360 ff. ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein FFHG verschaffter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu haben.

8.1.4.6. *Schlussfolgerung*

Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgrund 392 ff. vertritt die Kommission die Auffassung, dass die öffentlichen Zuwendungen, die FFHG gewährt wurden, soweit die Zahlungen des Landes Rheinland-Pfalz für die Sicherheitskontrollen die von den Fluggesellschaften erhaltenen Einnahmen überschritten haben, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

8.1.5. MASSNAHME 6: DIREKTE ZUSCHÜSSE DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

8.1.5.1. *Anwendbarkeit der Vorschriften über staatliche Beihilfen auf vor 2000 beschlossene öffentliche Zuschüsse und Begriff des Unternehmens*

- (404) Aus den in Erwägungsgrund 293 ff. dargelegten Gründen ist FFHG seit dem 12. Dezember 2000 als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten.
- (405) Deutschland stellte klar, dass das Land Rheinland-Pfalz FFHG im Jahr 2001 [...] EUR gewährte, um einige ihrer Infrastrukturinvestitionen zu unterstützen. Deutschland zufolge basierten diese Zuschüsse jedoch auf einer Entscheidung, die bereits 1999 getroffen wurde.

- (406) Aus denselben Gründen wie in Erwägungsgrund 293 ff. ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Staat bei Zuschüssen (wie den unter 405 beschriebenen), die vor dem Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache *Aéroports de Paris* beschlossen wurden, zu Recht davon ausgehen konnte, dass die Finanzierung keine staatliche Beihilfe darstellte und dementsprechend nicht bei der Kommission angemeldet werden musste. Daraus folgt, dass die Kommission derartige Zuschüsse nicht auf der Grundlage der Beihilfavorschriften in Frage stellen kann.
- (407) Außerdem erklärte Deutschland, dass das Land Rheinland-Pfalz die Personalkosten für Sicherheitskontrollen für die Jahre 2001 ([...] % der Gesamtkosten), 2002 ([...] %), 2003 ([...] %) und 2004 ([...] %) teilweise finanziert habe.
- (408) Wie in Erwägungsgrund 397 ff. festgehalten, kann die Durchführung von Sicherheitskontrollen (nach § 8 LuftSiG) grundsätzlich als Tätigkeit mit hoheitlichem Bezug betrachtet werden. Nach § 8 Absatz 3 LuftSiG können aber nur die Kosten für die Bereitstellung und Unterhaltung von Räumen und Flächen, die für die Durchführung der Maßnahmen gemäß § 5 LuftSiG erforderlich sind, vergütet werden. Im vorliegenden Fall hat das Land Rheinland-Pfalz jedoch Kosten für Sicherheitskontrollen übernommen, die vom Flughafenbetreiber getragen werden müssen. Somit ist die öffentliche Förderung, die FFHG durch die Finanzierung der Personalkosten für Sicherheitskontrollen gewährt wurde, nicht von einer Prüfung nach den EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen ausgenommen.

8.1.5.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat*

- (409) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die direkten Zuschüsse aus staatlichen Mitteln finanziert werden und auch dem Staat zurechenbar sind.

8.1.5.3. *Wirtschaftliche Vergünstigung*

- (410) Die Kommission stellt fest, dass mit den in Rede stehenden Maßnahmen ein Teil der Kosten gedeckt wurde, die FFHG im Zusammenhang mit ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit entstanden sind. Normalerweise hat der Betreiber eines Flughafens alle mit dem Bau und Betrieb eines Flughafens verbundenen Kosten zu tragen, einschließlich der Kosten für Sicherheitskontrollen, sodass FFHG durch die Deckung eines Teils dieser Kosten von einer Belastung befreit wird, die das Unternehmen normalerweise tragen müsste, und eine wirtschaftliche Vergünstigung verschafft, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (411) Darüber hinaus waren die in Rede stehenden Maßnahmen nicht rückzahlbar und brachten keine Rendite ein. Deutschland hat keine Beweise dafür vorgelegt, dass die direkten Zuschüsse FFHG zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt wurden. Des Weiteren beruft sich Deutschland nicht auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten. Die Kommission stellt daher fest, dass die in Rede stehenden Maßnahmen seitens des Landes zugunsten von FFHG, die nach dem 12. Dezember 2000 gewährt wurden, FFHG einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben.

8.1.5.4. *Selektivität*

- (412) Da die in Rede stehenden Maßnahmen ausschließlich FFHG gewährt wurden, sind sie als Maßnahmen selektiver Art einzustufen.

8.1.5.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel*

- (413) Aus denselben Gründen wie in den Erwägungsgründen 360 ff. ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein FFHG verschaffter selektiver wirtschaftlicher Vorteil geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu haben.

8.1.5.6. *Schlussfolgerung*

- (414) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in Erwägungsgrund 392 ff. kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Staat, da die direkten Zuschüsse in Höhe von [...] Mio. EUR (Jahre 1997-2000) und [...] Mio. EUR (gezahlt 2001) vor dem Urteil *Aéroports de Paris* verbindlich beschlossen wurden, zu Recht davon ausgehen konnte, dass diese Zuschüsse keine staatlichen Beihilfen darstellen.

- (415) Nach Auffassung der Kommission stellen die öffentlichen Zuwendungen zugunsten von FFHG in Höhe von 1,93 Mio. EUR (Jahre 2001-2004) eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

8.1.6. MASSNAHME 12: EIGENKAPITALERHÖHUNG IN HÖHE VON [...] MIO. EUR

8.1.6.1. **Zusammenhang zwischen der Kapitalerhöhung und den bereits geschlossenen finanziellen Vereinbarungen zugunsten von FFHG**

- (416) Bevor bewertet wird, ob die Kapitalerhöhung in Höhe von [...] Mio. EUR zugunsten von FFHG eine staatliche Beihilfe darstellt, muss bestimmt werden, ob diese Kapitalerhöhung und die zuvor geschlossenen finanziellen Vereinbarungen zugunsten von FFHG als separate Maßnahmen oder als eine einzige Maßnahme betrachtet werden sollten.
- (417) Deutschland machte geltend, die Kapitalerhöhung sei für die Refinanzierung der Darlehen zur Deckung der Investitionen in die Infrastruktur vorgesehen, deren Finanzierung oder Refinanzierung vom öffentlichen Anteilseigner zwischen 1997 und 2012 verbindlich zugesagt, die jedoch noch nicht gezahlt worden sei.
- (418) Angesichts der von Deutschland vorgelegten Beweise geht die Kommission davon aus, dass die Eigenkapitalzuführung für die Refinanzierung von Darlehen bestimmt ist, mit denen die Verbesserungen der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn zwischen 1997 und 2012 finanziert wurden. Deutschland zufolge hatte FFHG durch die Entscheidung zur Durchführung dieser Investitionen Anspruch auf den Erhalt dieser Mittel. Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Kapitalzuführung von [...] Mio. EUR vor dem Hintergrund der früheren Zusagen von den öffentlichen Anteilseignern, als diese Investitionen beschlossen wurden, zu bewerten ist.

8.1.6.2. **Schlussfolgerung**

- (419) In diesem Zusammenhang und in Anbetracht der Erwägungen in Abschnitt 8.1.1 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass FFHG ab dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* (12. Dezember 2000) eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt hat und ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.
- (420) Darüber hinaus vertritt die Kommission im Einklang mit den Erwägungen in den Abschnitten 8.1.1, 8.1.3 und 8.1.4, die auch für diese Maßnahme gelten, die Auffassung, dass die Eigenkapitalzuführung eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, da sie aus staatlichen Mitteln gewährt wird, dem Staat zurechenbar ist und FFHG einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschafft, der den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

8.2. BEIHILFECHARAKTER DER MASSNAHMEN BETREFFEND RYANAIR UND ANDERE DEN FLUGHAFEN NUTZENDE FLUGGESELLSCHAFTEN

8.2.1. ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN ÜBER DIE ANWENDUNG DES GRUNDSATZES DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN WIRTSCHAFTSBETEILIGTEN

- (421) Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Vertrag zwischen einem in öffentlichem Eigentum befindlichen Flughafen und einer Fluggesellschaft Letzterer einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, muss analysiert werden, ob dieser Vertrag dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprochen hat. Bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf einen Vertrag zwischen einem Flughafen und einer Fluggesellschaft muss geprüft werden, ob ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter zu dem Zeitpunkt, als der Vertrag abgeschlossen wurde, angenommen hätte, dass der Vertrag einen höheren Gewinn zur Folge hätte, als auf andere Weise erzielt worden wäre. Dieser höhere Gewinn ist anhand der Differenz zwischen den inkrementellen Einnahmen, die durch den Vertrag voraussichtlich erzielt werden (d. h. der Differenz zwischen den Einnahmen, die bei Abschluss des Vertrags erzielt würden, und den Einnahmen, die ohne den Vertrag erzielt würden), und den inkrementellen Kosten, die infolge des Vertrags voraussichtlich anfallen (d. h. der Differenz zwischen den Kosten, die bei Abschluss des Vertrags anfallen würden, und den Kosten, die ohne den Vertrag anfallen würden) zu messen, wobei die resultierenden Zahlungsströme mit einem angemessenen Diskontierungszinssatz abgezinst werden.
- (422) In dieser Analyse sind alle relevanten inkrementellen Einnahmen und Kosten im Zusammenhang mit dem Vertrag zu berücksichtigen. Die verschiedenen Elemente (Ermäßigungen auf Flughafenentgelte, Marketingzuschüsse, sonstige finanzielle Anreize) sollten nicht separat bewertet werden. Entsprechend heißt es im Urteil *Charleroi* wie folgt: „Im Rahmen der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers ist ein Handelsgeschäft [...] in seiner Gesamtheit zu betrachten, um zu prüfen, ob sich die staatliche Einrichtung und die von dieser kontrollierte Einrichtung insgesamt betrachtet wie marktwirtschaftlich orientierte Wirtschaftsteilnehmer verhalten haben. Die

Kommission muss nämlich bei der Beurteilung der streitigen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext berücksichtigen [...]"⁽⁹⁹⁾

- (423) Die erwarteten inkrementellen Einnahmen müssen insbesondere die Einnahmen aus Flughafenentgelten beinhalten, wobei die Ermäßigungen sowie der zusätzliche Verkehr, der durch den Vertrag voraussichtlich erzeugt wird, und die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen, die durch den Verkehr voraussichtlich erwirtschaftet werden, zu berücksichtigen sind. Die erwarteten inkrementellen Kosten müssen insbesondere alle inkrementellen Betriebs- und Investitionskosten, die ohne den Vertrag nicht angefallen wären, sowie die Kosten der Marketingzuschüsse und sonstiger finanzieller Anreize umfassen.
- (424) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission auch fest, dass Preisdifferenzierung (einschließlich Marketingförderung und andere Anreize) eine gängige Geschäftspraxis ist. Eine derartige differenzierte Preispolitik sollte jedoch kommerziell gerechtfertigt sein⁽¹⁰⁰⁾.
- (425) Im Urteil *Stardust Marine* stellte der Gerichtshof fest, dass „[...] man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“⁽¹⁰¹⁾.
- (426) Um den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwenden zu können, muss sich die Kommission demnach in die Zeit versetzen, als die jeweiligen Verträge zwischen FFHG und Ryanair abgeschlossen wurden. Zudem muss die Kommission ihre Bewertung grundsätzlich auf die Informationen, die dem Flughafenverwalter bei Unterzeichnung oder Abschluss der jeweiligen Verträge zur Verfügung standen, sowie auf realistische Annahmen stützen, die er zu dieser Zeit treffen konnte.
- (427) Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 sieht vor, dass zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen geschlossene Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Dieses Kriterium spiegelt zwar die Logik der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten wider, wurde jedoch erst kürzlich formuliert und bezieht sich eher auf einzelne Vereinbarungen als auf das Gesamtgeschäft, wie es bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten häufiger der Fall ist. Daher erkennt die Kommission an, dass es für den jeweiligen Mitgliedstaat und für die betroffenen Wirtschaftsbeteiligten schwierig sein kann, umfassende Beweise aus der relevanten Zeit in Bezug auf Verträge zu erbringen, die vor vielen Jahren geschlossen wurden, und wird dies bei der Anwendung des betreffenden Kriteriums im vorliegenden Fall berücksichtigen.

8.2.1.1. *Durchführbarkeit eines Vergleichs des Flughafens Frankfurt-Hahn mit anderen europäischen Flughäfen*

- (428) Nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 kann das Vorliegen einer Beihilfe für eine den Flughafen nutzende Luftverkehrsgesellschaft grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn der für die Flughafendienstleistungen erhobene Preis dem Marktpreis entspricht oder wenn durch eine Ex-ante-Analyse — d. h. eine Analyse, die auf den zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen beruht — aufgezeigt werden kann, dass die Vereinbarung zwischen Flughafen und Luftverkehrsgesellschaft voraussichtlich einen positiven inkrementellen Beitrag zum Gewinn des Flughafens leisten wird⁽¹⁰²⁾.
- (429) In diesem Zusammenhang ist nach Auffassung der Kommission die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftverkehrsgesellschaften schließen⁽¹⁰³⁾. Der Grund dafür ist, dass es zum jetzigen Zeitpunkt zweifelhaft ist, dass ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde. Im Allgemeinen kann sich die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anhand eines Durchschnittspreises auf anderen, ähnlichen Märkten als hilfreich erweisen, wenn ein solcher Preis aus anderen Marktindikatoren in angemessener Weise ermittelt oder abgeleitet werden kann. Diese Methode ist jedoch im Falle von Flughafendiensten weniger relevant, da sich die Struktur von Kosten und Einnahmen von einem Flughafen zum anderen tendenziell stark unterscheidet. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Kosten und Einnahmen von der Entwicklung eines Flughafens, der Zahl der den Flughafen nutzenden Luftfahrtunternehmen, seiner Kapazität

⁽⁹⁹⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 17. Dezember 2008, *Ryanair/Kommission*, T-196/04, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 59.

⁽¹⁰⁰⁾ Vgl. Entscheidung 2011/60/EU der Kommission vom 27. Januar 2010 über die staatliche Beihilfe C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakei — Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava in der Slowakei und Ryanair (ABl. L 27 vom 1.2.2011, S. 24).

⁽¹⁰¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, *Frankreich/Kommission*, C-482/99, Slg. 2002, I-04397, Randnr. 71 („*Urteil Stardust Marine*“).

⁽¹⁰²⁾ Vgl. Randnr. 53 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹⁰³⁾ Vgl. Randnrn. 59 und 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

in Bezug auf das Passagieraufkommen, dem Zustand der Infrastruktur und damit verbundene Investitionen, dem Rechtsrahmen, der von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich sein kann, und Schulden oder Verpflichtungen, die der Flughafen in der Vergangenheit eingegangen ist, abhängig sind ⁽¹⁰⁴⁾.

- (430) Darüber hinaus wird eine rein vergleichende Analyse durch die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes verkompliziert. Wie im vorliegenden Fall zu erkennen ist, beruhen Geschäftspraktiken zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften nicht immer ausschließlich auf einer veröffentlichten Entgeltordnung. Vielmehr sind diese geschäftlichen Beziehungen sehr unterschiedlich. Sie umfassen eine Risikoverteilung im Hinblick auf das Fluggastaufkommen und eine damit verbundene wirtschaftliche und finanzielle Haftung, Standardreizsysteme und eine Änderung der Risikostreuung während der Laufzeit der Verträge. Folglich kann eine Transaktion nicht wirklich auf der Grundlage eines Gesamtabfertigungspreises oder Preises pro Fluggast mit einer anderen verglichen werden.
- (431) Schließlich wäre die Kommission unter der Annahme, es könnte anhand einer gültigen vergleichenden Analyse festgestellt werden, dass die „Preise“ bei den verschiedenen geprüften Transaktionen den durch eine Vergleichsstichprobe von Transaktionen festgelegten „Marktpreisen“ entsprechen oder höher sind, dennoch nicht in der Lage, daraus zu schließen, dass diese Transaktionen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, wenn sich herausstellt, dass der Flughafenbetreiber zum Zeitpunkt ihres Abschlusses erwartet hatte, dass sie inkrementelle Kosten verursachen, die höher sind als die inkrementellen Einnahmen. Dies liegt daran, dass einem marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten der Anreiz fehlt, Waren oder Dienstleistungen zum „Marktpreis“ anzubieten, wenn dies einen inkrementellen Verlust zur Folge hätte.
- (432) Unter diesen Bedingungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass es unter Berücksichtigung aller ihr verfügbaren Informationen keinen Grund dafür gibt, von dem in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 empfohlenen Ansatz für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf Beziehungen zwischen Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften, d. h. einer Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität, abzuweichen.

8.2.1.2. *Bewertung der inkrementellen Kosten und Einnahmen*

- (433) Die Preisdifferenzierung ist nach Auffassung der Kommission eine übliche Geschäftspraxis, sofern sie mit allen anderen einschlägigen wettbewerbs- und sektorspezifischen Vorschriften im Einklang steht. Eine derartige differenzierte Preispolitik sollte jedoch kommerziell gerechtfertigt sein, damit sie dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht.
- (434) Nach Auffassung der Kommission können zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen geschlossene Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Der Flughafen sollte bei der Aufsetzung einer Vereinbarung mit einer Luftverkehrsgesellschaft (z. B. individueller Vertrag oder allgemeine Flughafenentgelt-Regelung) aufzeigen, dass er während der Laufzeit der Vereinbarung in der Lage ist, die Kosten aus der Vereinbarung mit einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider Aussichten zu decken.
- (435) Bei der Beurteilung der Frage, ob eine von einem Flughafen mit einer Luftverkehrsgesellschaft geschlossene Vereinbarung dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht, sollten neben den Flughafenentgelten (abzüglich eventueller Nachlässe, Marketingunterstützung oder Anreizsysteme) auch die durch die Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft voraussichtlich generierten Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten berücksichtigt werden. Ebenso sollten alle inkrementellen Kosten, die dem Flughafen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen voraussichtlich entstehen, berücksichtigt werden. Diese inkrementellen Kosten können alle Ausgaben- bzw. Investitionskategorien umfassen, wie zum Beispiel inkrementelle Personal-, Ausrüstungs- und Investitionskosten, die durch die Präsenz der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen entstehen. Wenn der Flughafen zum Beispiel ein Terminal oder andere Einrichtungen insbesondere aufgrund der Bedürfnisse einer bestimmten Luftverkehrsgesellschaft neu errichten oder ausbauen muss, sollten die entsprechenden Kosten bei der Berechnung der inkrementellen Kosten berücksichtigt werden. Kosten, die der Flughafen unabhängig von der Vereinbarung mit der Luftverkehrsgesellschaft in jedem Falle zu tragen hätte, sollten in die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten hingegen nicht einbezogen werden.
- (436) Des Weiteren wird ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer bei der Entscheidung darüber, ob er einen Flughafendienstleistungsvertrag und/oder einen Marketingvertrag abschließt, für seine Bewertung einen zeitlichen Rahmen wählen, der auf der Laufzeit der fraglichen Verträge beruht. Mit anderen Worten bewertet er die inkrementellen Kosten und Einnahmen für die Anwendungsdauer der Verträge.

⁽¹⁰⁴⁾ Entscheidung 2011/60/EU.

- (437) Es gibt offenkundig keine Rechtfertigung dafür, einen längeren Zeitraum zu wählen. Am Tag der Vertragsunterzeichnung geht ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer nicht davon aus, dass die Verträge nach ihrem Ablauf, ob unter denselben oder neuen Bedingungen, verlängert werden. Zudem wüsste ein umsichtiger Wirtschaftsteilnehmer, dass Billigfluggesellschaften wie Ryanair seit jeher dafür bekannt sind, sowohl bei der Eröffnung oder Schließung von Strecken als auch bei der Erhöhung oder Verringerung der Zahl der Flüge sehr empfindlich auf Marktentwicklungen zu reagieren.

8.2.2. MASSNAHME 7: VERTRAG MIT RYANAIR VON 1999

- (438) Deutschland machte geltend, FFHG habe eine Ex-ante-Bewertung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags erstellt, bevor es einen individuellen Vertrag mit Ryanair abgeschlossen habe. Somit hat sich FFHG nach Argumentation Deutschlands bei Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 1999 wie ein rational handelnder Kapitalgeber verhalten.
- (439) Die Kommission stellt fest, dass FFHG zur Zeit der Aufnahme ihrer Geschäftsbeziehung mit Ryanair tatsächlich mehrere Geschäftspläne und Berechnungen erstellt hatte. In den Rentabilitätsberechnungen von FFHG wurden sämtliche voraussichtlich von Ryanair am Flughafen erwirtschafteten (luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen) Einnahmen und sämtliche durch die Präsenz der Fluggesellschaft entstandenen Kosten berücksichtigt.

Erste Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 1999 von FFHG

- (440) Tabelle 24 fasst die Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags mit Ryanair von 1999 von FFHG für das Jahr 1999 zusammen, die FFHG auf der Grundlage der voraussichtlichen durch den Vertrag erwirtschafteten Einnahmen, der voraussichtlichen durch Duty-Free-Verkauf und den Verkauf in Ladenlokalen am Flughafen erwirtschafteten nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen und der voraussichtlichen inkrementellen Kosten im Zusammenhang mit dem Vertrag durchgeführt hat.

Tabelle 24

Ex-ante-Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags mit Ryanair von 1999 (Jahr 1999)

[...]

Quelle: Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität von FFHG, 4. März 1999.

- (441) Zwar enthielt die von FFHG durchgeführte und von Deutschland übermittelte Ex-ante-Analyse vom 4. März 1999 keine Prognose für den gesamten Gültigkeitszeitraum des Vertrags, doch es war klar, dass ab dem ersten Jahr der Bedienung durch Ryanair mit der Rentabilität des Vertrags gerechnet wurde. Auch wenn ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer normalerweise einen Geschäftsplan für die gesamte Laufzeit des Vertrags erstellt hätte, wurde erwartet, dass der Vertrag von Anfang an einen positiven inkrementellen Beitrag für den Flughafen leisten würde. Dies ist insbesondere der Fall, da das erste Jahr der Aufnahme des Flugbetriebs durch eine Fluggesellschaft an einem ungeprüften Flughafen die riskanteste Zeit ist. Im vorliegenden Fall scheinen die Verkehrsprognosen auf umsichtigen Annahmen zu beruhen und wurden auch durch die tatsächliche Verkehrsentwicklung am Flughafen bestätigt (vgl. Tabelle 1). Daher konnte der Flughafen, auch wenn das Fluggastaufkommen während der Laufzeit des Vertrags gleich bleiben würde — was allerdings sehr unwahrscheinlich war — trotzdem durchaus annehmen, dass der Vertrag einen positiven Beitrag zur Gesamtrentabilität von FFHG leisten würde.
- (442) Zu den inkrementellen Einnahmen, die in dieser Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität berücksichtigt wurden, zählen die luftverkehrsbezogenen Einnahmen und andere nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen (wie Einnahmen aus der Flugscheinausgabe), wie im Vertrag mit Ryanair von 1999 vereinbart, sowie Einnahmen aus dem Duty-Free- und Ladenverkauf. Der wichtigste Werttreiber der prognostizierten Einnahmen war das erwartete Fluggastaufkommen. Was die Prognose des Fluggastaufkommens betrifft, rechnete FFHG mit der Abfertigung von ca. [...] Ryanair-Fluggästen im Jahr 1999 ⁽¹⁰⁵⁾. Diese Verkehrsprognose wurde durch die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen betätigt (vgl. Tabelle 1).

⁽¹⁰⁵⁾ Dem liegt folgende Berechnung zugrunde: [...] Flüge 1999 * [...] Fluggäste pro Flug = [...] Ryanair-Fluggäste.

- (443) Die berücksichtigten inkrementellen Kosten umfassen die Kosten für Bodenabfertigungsdienste, die von einem externen Bodenabfertigungsunternehmen erbracht wurden, die Treibstoffkosten, die Kosten für zusätzlich zu engagierendes Personal (weitere 8 Mitarbeiter) sowie die Kosten für Marketing, das Callcenter und Sicherheitskontrollen. Zudem wurden auch die Abschreibung und Kosten der Finanzierung für direkt von Ryanair induzierte Investitionen berücksichtigt. Diese Investitionen wurden auf einen Wert von ca. [...] Mio. DM geschätzt und betrafen hauptsächlich allgemeine Flughafenausrüstung.
- (444) Deutschland machte geltend, dass die Investitionskosten für das neue Passagierterminal in Höhe von [...] Mio. DM nicht von Ryanair induziert worden seien. In diesem Zusammenhang erläuterte Deutschland, dass der Flughafen bis zum Bau des neuen Terminals nicht über ein richtiges Passagierterminal verfügt habe. Daher war der Bau eines neuen Terminals Deutschland zufolge eine Voraussetzung für die Expansionsstrategie des Flughafens in die Personenbeförderung im Linienflugverkehr. Des Weiteren wurden auch im Zusammenhang mit der Expansionsstrategie von FFHG im Frachtbereich vom Flughafen mehrere Investitionen vorgenommen, die nicht von einer bestimmten Fluggesellschaft induziert wurden. Da diese Kosten ungeachtet der Präsenz von Ryanair am Flughafen angefallen wären, mussten sie Deutschland zufolge nicht in der Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität berücksichtigt werden.
- (445) Zunächst nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass gemäß dem Geschäftsplan von FFHG vom 16. November 1998 für das Jahr 1999 tatsächlich bereits mit dem Bau eines neuen Fluggastterminals begonnen worden war (d. h. vor der Aushandlung eines Vertrags mit Ryanair).
- (446) Zweitens zeigen die von Deutschland übermittelten authentischen Ex-ante-Geschäftspläne, dass der Bau des Terminals und andere Infrastrukturmaßnahmen Teil der Umwandlung eines ehemaligen Stützpunktes der US-Luftwaffe in einen voll funktionierenden zivilen Flughafen (mit dem allgemeineren Ziel der Entwicklung des Flughafens als Mittel für eine bessere Anbindung der Region) und nicht auf den Vertrag mit Ryanair von 1999 begrenzt waren.
- (447) Angesichts der vorstehenden Erwägungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Ex-ante-Berechnung von FFHG auf realistischen Annahmen beruhte und die Kosten für Infrastruktur richtigerweise nicht berücksichtigte. Darüber hinaus ergab die Ex-ante-Rentabilitätsberechnung, obwohl sie nicht den Gesamtzeitraum abdeckte, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999 ab dem ersten Jahr einen positiven Beitrag zum Gewinn des Flughafens leisten würde.

Zweite Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 1999 von FFHG

- (448) Im Zusammenhang mit den Diskussionen im Aufsichtsrat von FFHG über die Akquise neuer Kunden (Ryanair) wurde eine zweite Ex-ante-Rentabilitätsberechnung des Vertrags mit Ryanair von 1999 für den Zeitraum von 1999 bis 2003 durchgeführt⁽¹⁰⁶⁾, die in Tabelle 25 zusammengefasst ist. Die Kommission stellt fest, dass auch diese Bewertung auf einer Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität und den in den Erwägungsgründen 442 bis 444 beschriebenen Grundsätzen beruht. Während dieser Bewertung höhere Prognosen für das Fluggastaufkommen als der vorherigen Berechnung zugrunde liegen, wurden auch diese Prognosen durch die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen bestätigt (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 25

Bewertung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags mit Ryanair von 1999, 1999-2003

[...]

Quelle: Bericht über Flughafenentgelte — Flughafen Frankfurt-Hahn, 1999, und Bewertung der Kommission.

- (449) Zwar wurden in der von FFHG durchgeführten und von Deutschland übermittelten Ex-ante-Analyse nicht die zukünftigen Zahlungen auf den Tag des Vertragsabschlusses diskontiert, doch es ist klar, dass mit der Rentabilität des Vertrags gerechnet wurde. Nach Auffassung der Kommission war diese Annahme unter Berücksichtigung der zu der Zeit, als der Vertrag mit Ryanair von 1999 abgeschlossen wurde, vorherrschenden Marktbedingungen realistisch. Die Verkehrsprognosen, die ein Hauptantriebsfaktor für die luftverkehrsbezogenen Einnahmen sind,

⁽¹⁰⁶⁾ Bericht über Flughafenentgelte — Flughafen Frankfurt-Hahn, 1999.

beruhen auf umsichtigen Annahmen und wurden durch die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen bestätigt. Darüber hinaus wurde davon ausgegangen, dass die induzierten inkrementellen Kosten zwischen 2000 und 2003 stabil bleiben, da nur eine geringfügige Zunahme bei den von Ryanair angebotenen Frequenzen erwartet wurde. Auch die Prognosen für die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen basierten auf realistischen Annahmen, da erwartet wurde, dass jeder Fluggast etwa [...] EUR am Flughafen ausgibt.

- (450) Die Kommission stellt fest, dass die Geschäftsleitung von FFHG unter Berücksichtigung aller inkrementellen Kosten und Einnahmen aufgrund der Tätigkeit von Ryanair am Flughafen davon ausging, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999 nicht nur alle inkrementellen Kosten decken würde, sondern während seiner Laufzeit auch einen positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn mit einem Kapitalwert in Höhe von [...] Mio. DM leisten würde (Diskontierungszinssatz = [...] %). Angesichts dieses erwarteten positiven Beitrags wurde zudem erwartet, dass das Gesamtgeschäft des Flughafens Frankfurt-Hahn während der Laufzeit des Vertrags mit Ryanair von 1999 rentabler werden würde.
- (451) Auch wenn es für die Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten ausreicht, nachzuweisen, dass die voraussichtlichen durch den Vertrag mit einem Flughafen erwirtschafteten Einnahmen seine voraussichtlichen inkrementellen Kosten decken können, führte die Kommission auch eine Sensitivitätsanalyse durch, bei der die Kosten der Abschreibung des neuen Fluggastterminals in der Rentabilitätsberechnung eingeschlossen wurden (vgl. Tabelle 26).

Tabelle 26

Bewertung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität des Vertrags mit Ryanair von 1999, 1999-2003 (einschl. jährlicher Abschreibung für das neue Fluggastterminal von [...] DM⁽¹⁰⁷⁾)

[...]

Quelle: Bericht über Flughafenentgelte — Flughafen Frankfurt-Hahn, 1999, und Bewertung der Kommission.

- (452) Sogar nach Berücksichtigung der vollen Abschreibungskosten des neuen Fluggastterminals konnte durchaus angenommen werden, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999 einen positiven Kapitalwert von rund [...] Mio. EUR generieren würde (Diskontierungszinssatz = [...] %).

Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 1999 von Oxera

- (453) Ryanair übermittelte auch eine Rentabilitätsbewertung, die von Oxera auf der Grundlage von Informationen durchgeführt wurde, die zur Zeit des Abschlusses des Vertrags mit Ryanair von 1999 verfügbar waren und vom Flughafen und von Ryanair bereitgestellt wurden. Die Ergebnisse dieser Berechnung sind in Tabelle 16 zusammengefasst. Die Bewertung von Oxera zeigt gleichermaßen, dass man davon ausgehen konnte, dass der Vertrag mit Ryanair von 1999 einen positiven Kapitalwert für den Flughafen zur Folge haben würde.
- (454) Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen hält die Kommission das Argument Deutschlands für überzeugend, dass die Fähigkeit, durch Verträge mit Ryanair zusätzlichen Verkehr zu generieren, FFHG die Möglichkeit eröffnete, Kunden mit Wachstumspotenzial zu gewinnen, die Nutzung des Flughafens insgesamt zu verbessern und ihre Gesamtverluste zu verringern.

Schlussfolgerung

- (455) Nach Prüfung des Vertrags und der Erwartungen von FFHG zur Zeit des Abschlusses des Vertrags mit Ryanair von 1999 ist die Kommission überzeugt, dass der Vertrag dadurch zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn beigetragen hat, dass die erwarteten inkrementellen Einnahmen höher als die erwarteten inkrementellen Kosten waren. Da der Vertrag demnach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprach, hat er Ryanair keinen Vorteil verschafft.

⁽¹⁰⁷⁾ Investitionskosten des neuen Terminals von [...] Mio. DM/erwartete wirtschaftliche Nutzung des Terminals von 20 Jahren = Abschreibung von [...] DM pro Jahr.

- (456) Da eine der kumulativen Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 nicht erfüllt ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Ryanair-Vertrag von 1999 zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und Ryanair keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

8.2.3. MASSNAHME 8: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2001

- (457) Die Kommission stellt fest, dass die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 am 1. Oktober 2001 in Kraft trat. Zu diesem Zeitpunkt war Ryanair die wichtigste am Flughafen Frankfurt-Hahn tätige Passagierfluggesellschaft, da Volare und Air Polonia erst 2003 und Wizz Air und Iceland Express erst 2005 ihre Tätigkeit am Flughafen aufnahmen.
- (458) Die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 galt für alle Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt-Hahn nutzten, und bot eine variable und feste Marketingförderung für neue Fluggesellschaften, neue Bestimmungsorte und höhere Passagierzahlen.
- (459) Die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 wurde eingeführt, um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt-Hahn zu verbessern und die damalige Wachstumsstrategie des Flughafens zu unterstützen.
- (460) Vor diesem Hintergrund argumentierte Deutschland, dass durch die Entgeltordnung von 2001 kein Vorteil entstanden sei, und stimmte der Kommission zu, dass die Ergebnisse der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für den Vertrag mit Ryanair von 2002, der auf der Entgeltordnung von 2001 basiert und eine zusätzliche Marketingförderung einführte, als Vergleichsmaßstab dienen können (vgl. Abschnitt 8.2.4).
- (461) Die Kommission stimmt zu, dass der Vertrag mit Ryanair von 2002 als Vergleichsmaßstab für die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 dienen kann, insbesondere da die wichtigste Fluggesellschaft am Flughafen zur Zeit der Einführung der Entgeltordnung von 2001 Ryanair war und die im Vertrag mit Ryanair von 2002 vereinbarten Entgelte den in der Entgeltordnung von 2001 festgelegten Entgelten entsprechen.

Schlussfolgerung

- (462) In Anbetracht der im Zusammenhang mit dem Vertrag mit Ryanair von 2002, der auf der Entgeltordnung des Flughafens von 2001 basierte, durchgeführten Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität kommt die Kommission zu dem Schluss, dass auch die Einführung der Entgeltordnung von 2001 mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stand, da sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitrug.
- (463) Da mindestens eine der kumulativen Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 nicht erfüllt ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Entgeltordnung des Flughafens von 2001 keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

8.2.4. MASSNAHME 9: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2002

- (464) Der Vertrag mit Ryanair von 1999 wurde durch den Vertrag mit Ryanair von 2002 ersetzt, der am 14. Februar 2002 in Kraft trat. Der Vertrag mit Ryanair von 2002 wurde für einen Zeitraum von [...] Jahren (d. h. bis zum [...]) geschlossen. Ryanair hat die Option, den Vertrag zu ähnlichen Bedingungen bis zum [...] zu verlängern.
- (465) Bevor ein Beschluss über den Vertrag mit Ryanair von 2002 gefasst wurde, führte FFHG am 21. Mai 2001 eine grobe Rentabilitätsbewertung durch (vgl. Tabelle 27).

Tabelle 27

Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 2002

| Umsatzerträge pro Flug (132,30 Fluggäste pro Flug) | Einheit | Betrag je Flug | Kosten/Umsatz je Flug in DM |
|--|----------------|----------------|--------------------------------|
| Einnahmen aus der Flugscheinausgabe | Flug | (...) | (...) |
| Passagierentgelt (ermäßigt um 3,52 DM Marketingförderung) ⁽¹⁾ | Fluggast | (...) | (...) |
| Sicherheitsgebühr | Fluggast | (...) | (...) |
| Treibstoff | m ³ | (...) | (...) |
| Nicht luftfahrtbezogener Umsatz (Basisjahr 2000) | Fluggast | (...) | (...) |
| Parkplätze | Fluggast | (...) | (...) |
| Gesamtumsatz je Flug | | | (...) |
| Variable Kosten je Flug | | | |
| Löhne | | | |
| OPS | Stunden | (...) | (...) |
| Vorfelddienste | Stunden | (...) | (...) |
| Abfertigungseinrichtungen ⁽²⁾ | | | |
| — Gesamtbetriebsversorgungskosten | Flug | (...) | (...) |
| — 1 Follow-me-Fahrzeug | Flug | (...) | (...) |
| — 1 Gepäckfahrzeug | Flug | (...) | (...) |
| — 1 Abwasserentsorgungsfahrzeug | Flug | (...) | (...) |
| — 1 Wassertankfahrzeug | Flug | (...) | (...) |
| — 1 Bodenstromversorgungsfahrzeug | Flug | (...) | (...) |
| — 1 Rangierfahrzeug | Flug | (...) | (...) |
| Fluggast- und Gepäckabfertigung | | | |
| — Fluggastabfertigung (Pauschalbetrag) | Flug | (...) | (...) |
| — Gepäckabfertigung (Pauschalbetrag) | Flug | (...) | (...) |
| — Fluggastkontrolle | Fluggast | (...) | (...) |
| Variable Kosten je Flug insgesamt | | | (...) |
| Deckungsbeitrag I je Flug | | | (...) |
| Deckungsbeitrag I pro Jahr ⁽³⁾ | | | (...) |
| Förderung neuer Strecken ⁽⁴⁾ | | | (...) |

| Umsatzerträge pro Flug (132,30 Fluggäste pro Flug) | Einheit | Betrag je Flug | Kosten/Umsatz je Flug in DM |
|--|---------|----------------|--------------------------------|
| Abschreibungen für von Ryanair induzierte Investitionen ⁽²⁾ | | | (...) |
| Finanzierungskosten der o. g. Investitionen (Zinssatz: 5 %) | | | (...) |
| Inkrementeller Beitrag zum Gewinn pro Jahr | | | (...) |

⁽¹⁾ Die Erwartungen von FFHG hinsichtlich der Einnahmen aus dem Passagierentgelt beruhten auf der Annahme, dass Ryanair 3 Flugzeuge am Flughafen Frankfurt-Hahn stationieren würde; deshalb wurde das Passagierentgelt durch die entsprechende Marketingförderung pro Fluggast in Höhe von [...] EUR ermäßigt.

⁽²⁾ Die Kosten umfassen die Miete für die Nutzung der Abfertigungseinrichtungen und die Betriebskosten der Einrichtungen („Betriebsversorgungskosten“).

⁽³⁾ Auf der Grundlage von [...] jährlichen Flügen.

⁽⁴⁾ FFHG vermutete, dass Ryanair 3 neue Strecken eröffnen würde, für die [...] DM gezahlt würden.

⁽⁵⁾ Die Abschreibung betrifft die Erweiterung des Fluggastterminals, die eine Investition in Höhe von [...] EUR ([...] EUR plus [...] EUR für das erwartete zusätzliche Aufkommen) plus Finanzierungskosten erfordert. Diese Investitionskosten wurden für Ryanair entsprechend seinem Anteil am Fluggastaufkommen von HHN von [...] % aufgeschlüsselt. Abschreibungszeitraum: [...] Jahre. Obwohl die ursprünglichen Investitionen des Terminals als nicht von Ryanair induziert betrachtet wurden, berücksichtigte die Berechnung von FFHG die erwarteten zusätzlichen Investitionskosten für das Terminal.

Quelle: Bericht von PwC 2006, S. 34, und Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 2002 von FFHG, 21. Mai 2001.

- (466) Zwar enthielt die von Deutschland übermittelte Rentabilitätsbewertung von FFHG keine Prognose für den gesamten Gültigkeitszeitraum des Vertrags mit Ryanair von 2002, doch es war klar, dass ab dem ersten Jahr der Bedienung durch Ryanair mit der Rentabilität dieses Vertrags gerechnet wurde. Auch wenn ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer normalerweise eine Berechnung für die gesamte Laufzeit des Vertrags erstellt hätte, konnte FFHG im vorliegenden Fall aufgrund der Tatsache, dass der Vertrag voraussichtlich ab dem ersten Jahr einen positiven Beitrag leistete — auch wenn die Zahl der Fluggäste und die erwarteten Einnahmen stabil bleiben würden (während sie eigentlich steigen sollten) — durchaus annehmen, dass der Vertrag insgesamt einen positiven Beitrag zur Rentabilität von FFHG leisten würde (vgl. Erwägungsgrund 471).
- (467) Zu den inkrementellen Einnahmen, die in dieser Rentabilitätsbewertung berücksichtigt wurden, zählen die luftverkehrsbezogenen Einnahmen und andere nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen, wie im Vertrag mit Ryanair von 2002 festgelegt, sowie Einnahmen aus dem Duty-Free- und Ladenverkauf. Der wichtigste Werttreiber der prognostizierten Einnahmen war das erwartete Fluggastaufkommen. Was die Prognose für Letzteres betrifft, rechnete FFHG mit der Abfertigung von ca. 392 137 Ryanair-Fluggästen im Jahr 2002 ⁽¹⁰⁸⁾. Diese Verkehrsprognose wurde durch die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen sogar noch überschritten (vgl. Tabelle 1).
- (468) Auch wenn, wie von der Lufthansa behauptet, die Förderung neuer Strecken in der Rentabilitätsbewertung von FFHG unterschätzt worden wäre, wäre die höhere Marketingförderung durch die höheren luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen aufgrund des höheren Fluggastaufkommens ausgeglichen worden.
- (469) Die berücksichtigten inkrementellen Kosten umfassen die Kosten für Bodenabfertigungsdienste, die von einem externen Bodenabfertigungsunternehmen erbracht wurden, die Kosten für zusätzlich zu engagierendes Personal sowie die Kosten für Marketing, die Entwicklung neuer Strecken und Sicherheitskontrollen. Zudem wurden auch die Abschreibung und Kosten der Finanzierung für direkt von Ryanair induzierte Investitionen berücksichtigt. Diese Investitionen wurden auf einen Wert von ca. [...] Mio. DM geschätzt und betreffen die Erweiterung des Fluggastterminals. Obwohl das Terminal als nicht von Ryanair induziert betrachtet wurde, berücksichtigte die Berechnung von FFHG die erwarteten zusätzlichen Investitionskosten für das Terminal.
- (470) Zwar wurden in der von Deutschland übermittelten Rentabilitätsbewertung von FFHG nicht die zukünftigen Zahlungen auf den Tag des Abschlusses des Vertrags mit Ryanair von 2002 diskontiert, doch es ist klar, dass mit der Rentabilität des Vertrags gerechnet wurde. Die Kommission stellt fest, dass die der Ex-ante-Berechnung zugrunde liegende Annahme unter Berücksichtigung der zu der Zeit, als die Berechnung durchgeführt wurde, vorherrschenden Marktbedingungen begründet war. Insbesondere das erwartete Fluggastaufkommen wurde durch die tatsächliche Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen sogar noch überschritten (vgl. Tabelle 1) und führte zu höheren luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen.

⁽¹⁰⁸⁾ Dem lag folgende Berechnung zugrunde: [...] Flüge 2002 * [...] Fluggäste pro Flug = 392 137 Ryanair-Fluggäste. Diese Annahme basierte auf ca. [...] von Ryanair durchgeführten Flügen am Tag.

- (471) Die Kommission stellt fest, dass die Geschäftsleitung von FFHG unter Berücksichtigung aller inkrementellen Kosten und Einnahmen aufgrund der Tätigkeit von Ryanair am Flughafen davon ausging, dass der Vertrag mit Ryanair von 2002 während seiner Laufzeit einen positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn mit einem Kapitalwert in Höhe von mindestens [...] Mio. DM leisten würde (Diskontierungszinssatz = [...] %) ⁽¹⁰⁹⁾. Nach Ansicht der Kommission scheint der auf der Grundlage des Vertrags mit Ryanair von 2002 berechnete Kapitalwert in Anbetracht der tatsächlichen Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn den tatsächlichen inkrementellen Zuwachs der Rentabilität dieses Vertrags zu unterschätzen.
- (472) Da der Vertrag mit Ryanair von 2002 den Erwartungen zufolge (nicht nur sämtliche inkrementellen Kosten decken sollte, sondern auch) einen positiven Beitrag zur Rentabilität von FFHG leisten sollte, wurde zudem erwartet, dass das Gesamtgeschäft des Flughafens Frankfurt-Hahn während der Laufzeit des Vertrags mit Ryanair von 2002 rentabler werden würde.

Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 2002 von Oxera

- (473) Ryanair übermittelte auch eine Rentabilitätsbewertung, die von Oxera auf der Grundlage von Informationen durchgeführt wurde, die zur Zeit des Abschlusses des Vertrags mit Ryanair von 2002 verfügbar waren (und vom Flughafen und von Ryanair bereitgestellt wurden). Die Ergebnisse dieser Berechnung sind in Tabelle 17 zusammengefasst. Auf der Grundlage der von Oxera durchgeführten Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers des Vertrags mit Ryanair von 2002 führte die Kommission eine Sensitivitätsanalyse in Bezug auf die in der Bewertung berücksichtigten nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen durch.
- (474) Auch wenn die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen — für die Durchführung einer Sensitivitätsbewertung dieser angenommenen Einnahmen — durchschnittlich um 20 % geringer gewesen wären, hätte der Kapitalwert des Vertrags mit Ryanair von 2002 bei gleichzeitiger Konstanz aller anderen Annahmen [...] Mio. EUR betragen (vgl. Tabelle 28).

Tabelle 28

Angepasste Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 2002 von Oxera (Verringerung der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen um 20 %)

[...]

Schlussfolgerung

- (475) Nach Prüfung der Rentabilitätsbewertung des Vertrags mit Ryanair von 2002 von Oxera und der Erwartungen von FFHG zur Zeit des Abschlusses dieses Vertrags ist die Kommission überzeugt, dass durchaus davon ausgegangen werden konnte, dass der Vertrag dadurch einen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn leistet (unter Berücksichtigung der zu dieser Zeit vorherrschenden Marktbedingungen), dass die erwarteten inkrementellen Einnahmen höher als die erwarteten inkrementellen Kosten waren. Da der Vertrag mit Ryanair von 2002 dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprach, hat er Ryanair keinen Vorteil verschafft.
- (476) Da eine der kumulativen Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 nicht erfüllt ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Vertrag mit Ryanair von 2002 keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

8.2.5. MASSNAHME 10: VERTRAG MIT RYANAIR VON 2005

- (477) Am 4. November 2005 wurde eine Änderung am Vertrag von 2002 vereinbart und im Vertrag „*Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Delivery of aircraft 6 to 18 — year 2005 to year 2012*“ festgehalten. Der Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 2005 wurde am 18. November 2005 vom Aufsichtsrat von FFHG gebilligt. Der Vertrag mit Ryanair von 2005 gilt bis [...].

⁽¹⁰⁹⁾ Rentabilitätsbewertung auf Grundlage des Beitrags zum Gewinn 2002 des Vertrags mit Ryanair von 2002: [...]

- (478) Deutschland machte geltend, dass der Vertrag mit Ryanair von 2005 mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehe. Um dies zu untermauern, übermittelte Deutschland eine von PwC durchgeführte Prüfung der Einhaltung dieses Grundsatzes. In der Prüfung von PwC werden zwei Szenarios verglichen, um die inkrementellen Auswirkungen des Vertrag mit Ryanair von 2005 zu bestimmen: i) ein Ex-ante-Geschäftsplan von FFHG mit Engagement von Ryanair und ii) ein alternatives Szenario mit einem Ex-ante-Geschäftsplan von FFHG ohne Engagement von Ryanair. Der inkrementelle Cashflow wird als Differenz zwischen den beiden Szenarios berechnet (wie in Tabelle 29 zusammengefasst).

Tabelle 29

Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten des Vertrags mit Ryanair von 2005

[...]

Quelle: Bericht von PwC 2006, S. 88 und 89.

- (479) Nach Auffassung der Kommission berücksichtigt der als Differenz zwischen den beiden Szenarios ermittelte inkrementelle Cashflow sämtliche inkrementellen Kosten und Einnahmen, die durch die Präsenz von Ryanair am Flughafen entstehen. Darüber hinaus werden in dieser Rentabilitätsberechnung auch die durch die Präsenz von Ryanair am Flughafen induzierten Investitionen berücksichtigt. Gemäß der ergänzenden Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, die von PwC nach der Eröffnungsentcheidung von 2008 durchgeführt wurde, kann ein Gesamtbetrag von [...] Mio. EUR der Investitionen Ryanair zugerechnet werden, während die verbleibenden [...] Mio. EUR die Entwicklung der Frachtinfrastruktur des Flughafens betreffen (nämlich [...] Mio. EUR insgesamt).
- (480) Die Kommission stellt fest, dass die Geschäftsleitung von FFHG unter Berücksichtigung aller inkrementellen Kosten und Einnahmen aufgrund der Tätigkeit von Ryanair am Flughafen davon ausging, dass der Vertrag mit Ryanair von 2005 während seiner Laufzeit einen positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn mit einem Kapitalwert in Höhe von mindestens [...] Mio. EUR leisten würde (Diskontierungszinssatz = [...] %) ⁽¹¹⁰⁾.
- (481) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die dem Ex-ante-Geschäftsplan zugrunde liegenden Annahmen unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen und des beträchtlichen Wachstums der Billigfluggesellschaften seit 2000 realistisch erscheinen. Gleichzeitig könnte angesichts des langen Planungshorizonts bei der tatsächlichen Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn der anhand eines Diskontierungszinssatzes von [...] % berechnete Kapitalwert unter Umständen die potenziellen Risiken für die zugrunde liegenden Annahmen nicht hinreichend berücksichtigen.
- (482) Aus diesem Grund hat die Kommission eine Sensitivitätsbewertung des Diskontierungszinssatzes durchgeführt (vgl. Tabelle 30). Bei Anwendung eines Diskontierungszinssatzes von [...] % beträgt der Kapitalwert immer noch [...] Mio. EUR. Selbst wenn man der Auffassung wäre, dass auch ein Diskontierungszinssatz von [...] % die Unsicherheit hinsichtlich der langfristigen Prognosen für das Fluggastaufkommen nicht ausräumen könnte, ist zu berücksichtigen, dass der Vertrag erwartungsgemäß ab dem ersten Jahr einen positiven Beitrag zur Rentabilität von FFHG leisten würde und dass es angesichts der Gesamtentwicklung des Marktes für FFHG keinen zwingenden Grund für die Annahme eines Rückgangs in den folgenden Jahren zu geben schien.

Tabelle 30

Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten des Vertrags mit Ryanair von 2005 — Sensitivitätsbewertung des Diskontierungszinssatzes

[...]

⁽¹¹⁰⁾ Die Kommission hat Kenntnis davon erhalten, dass das Land Rheinland-Pfalz ebenfalls Marketingverträge mit Ryanair abgeschlossen hat. Diese Verträge gehörten jedoch nicht zu den Maßnahmen, für die die Kommission 2008 das förmliche Prüfverfahren eröffnete, und werden daher in der Analyse im vorliegenden Beschluss nicht berücksichtigt. Dies gilt unbeschadet künftiger Maßnahmen, die die Kommission in Bezug auf diese Verträge gegebenenfalls zu ergreifen wünscht.

Schlussfolgerung

- (483) In Anbetracht der durchgeführten Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass der Vertrag mit Ryanair von 2005 mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stand, da er von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet und unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen inkrementell zur Rentabilität des Flughafenverwalters beigetragen hat. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Entscheidung von FFHG über den Abschluss des Vertrags mit Ryanair von 2005 der Fluggesellschaft keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (484) Da eine der kumulativen Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 nicht erfüllt ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass der Ryanair-Vertrag von 2005 zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und Ryanair keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt ⁽¹¹¹⁾.

8.2.6. MASSNAHME 11: ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS VON 2006

- (485) Die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 trat am 1. Juni 2006 in Kraft und ersetzte die Entgeltordnung von 2001. Sie beruht jedoch auf den gleichen Grundprinzipien wie die Entgeltordnung des Flughafens von 2001. Änderungen gegenüber der Entgeltordnung von 2001 betreffen die Lande- und Startentgelte, das Passagierentgelt und die Marketingförderung für die Eröffnung einer neuen Strecke und das generierte Verkehrsaufkommen abhängig von der Gesamtzahl der Fluggäste (von der Fluggesellschaft beförderte abfliegende und ankommende Fluggäste).
- (486) Deutschland argumentierte, dass Ryanair durch die Entgeltordnung von 2006 kein Vorteil entstanden sei. Erstens rechtfertigte Deutschland die unterschiedlichen Passagierentgelte mit der Begründung, dass diese festgelegt worden seien, um einen Anreiz für andere Billigfluggesellschaften zu schaffen und gleichzeitig die Betriebskosten des Flughafens zu decken. Eine Ermäßigung der Entgelte entsprechend dem Fluggastaufkommen ist der Argumentation Deutschlands zufolge ein übliches Vorgehen an nationalen und internationalen Flughäfen. Da die Schwelle für den Erhalt der Ermäßigungen sehr niedrig gewesen sei, nämlich 100 000 Fluggäste pro Jahr, hätten diese Ermäßigungen auch kleineren Fluggesellschaften offen gestanden.
- (487) Um dies zu untermauern, übermittelte Deutschland eine Ex-ante-Rentabilitätsbewertung, bei der ein Szenario mit Einführung der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 und ein Szenario ohne Einführung dieser Entgeltordnung miteinander verglichen wurden, wie in Tabelle 31 zusammengefasst. Nach Auffassung der Kommission beruhte die Rentabilitätsbewertung unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen und der tatsächlichen Betriebsergebnisse von FFHG zu dieser Zeit auf realistischen Annahmen.

Tabelle 31

Rentabilitätsbewertung der Entgeltordnung des Flughafens von 2006

| In 1 000 EUR | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| EBITDA mit der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| EBITDA ohne die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |
| Inkrementelle Auswirkungen der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) | (...) |

Quelle: Bericht von PwC 2006, S. 57.

⁽¹¹¹⁾ Die Kommission hat Kenntnis davon erhalten, dass das Land Rheinland-Pfalz Marketingverträge mit Ryanair abgeschlossen hat. Diese Verträge gehörten jedoch nicht zu den Maßnahmen, für die die Kommission 2008 das förmliche Prüfverfahren eröffnete, und werden daher in der Analyse im vorliegenden Beschluss nicht berücksichtigt. Dies gilt unbeschadet künftiger Maßnahmen, die die Kommission in Bezug auf diese Verträge gegebenenfalls zu ergreifen wünscht.

- (488) Wie in Abschnitt 8.2.1 festgestellt, können zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen geschlossene Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Der Flughafen sollte bei der Aufsetzung einer Vereinbarung mit einer Luftverkehrsgesellschaft (z. B. individueller Vertrag oder allgemeine Flughafenentgelt-Regelung) aufzeigen, dass er während der Laufzeit der Vereinbarung in der Lage ist, die Kosten aus der Vereinbarung mit einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten zu decken.
- (489) Darüber hinaus sollten bei der Beurteilung der Frage, ob eine von einem Flughafen mit einer Luftverkehrsgesellschaft geschlossene Vereinbarung dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht, neben den Flughafenentgelten (abzüglich eventueller Nachlässe, Marketingunterstützung oder Anreizsysteme) auch die durch die Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft voraussichtlich generierten Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten berücksichtigt werden. Ebenso sollten alle inkrementellen Kosten, die dem Flughafen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen voraussichtlich entstehen, berücksichtigt werden. Diese inkrementellen Kosten können alle Ausgaben- bzw. Investitionskategorien umfassen, wie zum Beispiel inkrementelle Personal-, Ausrüstungs- und Investitionskosten, die durch die Präsenz der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen entstehen. Wenn der Flughafen zum Beispiel ein Terminal oder andere Einrichtungen insbesondere aufgrund der Bedürfnisse einer bestimmten Luftverkehrsgesellschaft neu errichten oder ausbauen muss, sollten die entsprechenden Kosten bei der Berechnung der inkrementellen Kosten berücksichtigt werden. Kosten, die der Flughafen unabhängig von der Vereinbarung mit der Luftverkehrsgesellschaft in jedem Falle zu tragen hätte, sollten in die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten hingegen nicht einbezogen werden.
- (490) Hinsichtlich der Rentabilitätsbewertung, die von FFHG vor der Einführung der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 durchgeführt wurde, vertritt die Kommission die Auffassung, dass sämtliche inkrementellen Kosten und Einnahmen, die durch die Einführung dieser Entgeltordnung entstanden, berücksichtigt wurden und unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen und der tatsächlichen Ergebnisse von FFHG auf angemessenen Annahmen beruhen. Die Entgeltordnung von 2006 war nicht zeitlich begrenzt, weshalb es ausreichte, dass der Flughafenbetreiber die Gesamtrentabilität dieser Entgeltordnung für mehrere aufeinanderfolgende Jahre berechnete. Ferner konnte FFHG die Entgeltordnung des Flughafens jederzeit ändern, falls sich herausstellte, dass die erwirtschafteten Einnahmen nicht ausreichten, um die inkrementellen Kosten, die durch die den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften entstanden, zu decken. Da Ryanair einen individuellen Vertrag abgeschlossen hat, galt die Entgeltordnung zudem nicht für die wichtigste Fluggesellschaft (mit einem Anteil am Fluggastaufkommen von rund 90 %), sondern für die verbleibenden Fluggesellschaften mit einem Anteil von rund 10 %. Somit waren die inkrementellen Kosten der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 sehr begrenzt, und FFHG ging davon aus, ihre Ressourcen besser nutzen zu können.
- (491) Zwar wurden in der von FFHG durchgeführten und von Deutschland übermittelten Ex-ante-Analyse nicht die zukünftigen Zahlungen auf den Tag des Inkrafttretens der Entgeltordnung von 2006 diskontiert, doch es ist klar, dass ab dem ersten Jahr mit der Rentabilität der Entgeltordnung gerechnet wurde.
- (492) Ferner waren diese Prognosen aufgrund der hohen Fixkosten und der sehr begrenzten inkrementellen Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von Dienstleistungen nach der Entgeltordnung von 2006 nicht empfindlich gegenüber den Annahmen in Bezug auf die Gesamtentwicklung des Verkehrs.

Schlussfolgerung

- (493) In Anbetracht der durchgeführten Berechnung des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Einführung der Entgeltordnung des Flughafens von 2006 mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stand, da sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet und unter Berücksichtigung der vorherrschenden Marktbedingungen inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beigetragen hat. Insbesondere wurden alle Kosten des Flughafens aufgrund der Einführung der Entgeltordnung von 2006 durch die Einnahmen (sowohl aus luftverkehrsbezogenen als auch nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten) infolge der Einführung dieser Entgeltordnung mit einer angemessenen Gewinnmarge gedeckt. Ferner wurde davon ausgegangen, dass die individuellen Verträgen mit bestimmten Fluggesellschaften direkt zurechenbaren Kosten durch die der Präsenz dieser Fluggesellschaften zurechenbaren Einnahmen überschritten würden (vgl. Abschnitt 8.2.5). Somit konnte durchaus angenommen werden, dass die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 (unter Berücksichtigung der zur Zeit ihrer Einführung vorherrschenden Marktbedingungen) langfristig zur Gesamtrentabilität des Flughafens beitragen würde.
- (494) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 den Fluggesellschaften keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten. Zudem stand sie allen potenziellen Nutzern des Flughafens zu transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen offen. Die Entgeltordnung des Flughafens von 2006 stellt daher keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

9. RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIHILFE

- (495) Nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV müssen die Mitgliedstaaten jede beabsichtigte Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen mitteilen und dürfen die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat.
- (496) Da die Maßnahmen 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 12 bereits FFHG zur Verfügung gestellt oder mit einem Anspruch für FFHG auf den Erhalt der jeweiligen Mittel verbindlich gewährt wurden, ist die Kommission der Ansicht, dass Deutschland das Verbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht befolgt hat ⁽¹¹²⁾.

10. RECHTLICHE WÜRDIGUNG — VEREINBARKEIT DER BEIHILFEN

10.1. ANWENDUNGSBEREICH DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 UND 2005

- (497) Artikel 107 Absatz 3 AEUV sieht bestimmte Ausnahmen von dem allgemeinen Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Artikel 107 Absatz 1 AEUV vor. Insbesondere heißt es in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV, dass „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.
- (498) In diesem Zusammenhang bilden die Luftverkehrsleitlinien von 2014 einen Rahmen für die Bewertung, ob Beihilfen für Flughäfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV für vereinbar erklärt werden können.
- (499) Gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2014 vertritt die Kommission die Auffassung, dass ihre Bekanntmachung über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln ⁽¹¹³⁾ für rechtswidrige Investitionsbeihilfen für Flughäfen gilt. Insoweit werden rechtswidrige Investitionsbeihilfen, wenn sie vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, von der Kommission anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften geprüft. Entsprechend wendet die Kommission auf vor dem 4. April 2014 gewährte rechtswidrige Investitionsbeihilfen für Flughäfen die in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 dargelegten Grundsätze an ⁽¹¹⁴⁾.
- (500) Gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2014 vertritt die Kommission zudem die Auffassung, dass ihre Bekanntmachung über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln für unzulässige Betriebsbeihilfen für Flughäfen, die vor dem 4. April 2014 bewilligt wurden, nicht gelten sollte. Vielmehr wird die Kommission die in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 dargelegten Grundsätze auf alle Betriebsbeihilfen für Flughäfen (anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) anwenden, auch wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 und dem Beginn des Übergangszeitraums bewilligt wurde ⁽¹¹⁵⁾.
- (501) Die Kommission gelangte bereits in Erwägungsgrund 496 zu dem Schluss, dass die geprüften Maßnahmen rechtswidrige staatliche Beihilfen darstellen, die vor dem 4. April 2014 gewährt wurden.

10.2. UNTERSCHIEDUNG ZWISCHEN INVESTITIONS- UND BETRIEBSBEIHILFEN

- (502) In Anbetracht der in den Erwägungsgründen 499 und 500 genannten Bestimmungen der Luftverkehrsleitlinien von 2014 muss die Kommission prüfen, ob die in Rede stehenden Maßnahmen rechtswidrige Investitions- oder Betriebsbeihilfen darstellen.
- (503) In Randnummer 25 Buchstabe r der Luftverkehrsleitlinien von 2014 wird „Investitionsbeihilfe“ als „eine Beihilfe zur Finanzierung von Anlagevermögen, insbesondere zur Deckung der Kapitalkosten-Finanzierungslücke“ definiert. Außerdem kann sich Investitionsbeihilfe gemäß dieser Bestimmung sowohl auf einen vorab gezahlten Beihilfebetrag (d. h. zur Deckung von im Vorfeld anfallenden Investitionskosten) als auch auf eine in der Form einer in regelmäßigen Tranchen ausgezahlte Beihilfe (zur Deckung von Kapitalkosten hinsichtlich jährlicher Wertminderung und Finanzierungskosten) beziehen.

⁽¹¹²⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz vom 14. Januar 2004, *Fleuren Compost/Kommission*, T-109/01, Slg. 2004, II-127.

⁽¹¹³⁾ ABl. C 119 vom 22.5.2002, S. 22.

⁽¹¹⁴⁾ Randnr. 173 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹¹⁵⁾ Randnr. 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (504) Demgegenüber werden mit „Betriebsbeihilfen“ Beihilfen bezeichnet, die sämtliche oder einen Teil der Betriebskosten eines Flughafens decken, welche definiert werden als „die mit der Erbringung von Flughafendienstleistungen verbundenen Kosten eines Flughafens; dazu gehören Kostenkategorien wie Personalkosten, Kosten für fremdvergebene Dienstleistungen, Kommunikation, Abfallentsorgung, Energie, Instandhaltung, Mieten und Verwaltung, jedoch weder Kapitalkosten, Marketingunterstützung bzw. andere Anreize, die der Flughafen den Luftverkehrsgesellschaften bietet, noch Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug“⁽¹¹⁶⁾.
- (505) Angesichts dieser Begriffsbestimmungen kann davon ausgegangen werden, dass die mit Investitionsprojekten verbundenen Kapitalerhöhungen und direkten Zuschüsse Investitionsbeihilfen zugunsten von FFHG darstellen.
- (506) Hingegen stellt der Teil der jährlichen Verlustübernahmen, der zur Deckung der jährlichen Betriebsverluste⁽¹¹⁷⁾ von FFHG dient, abzüglich der im EBITDA enthaltenen Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug nach Abschnitt 8.1.4.1, eine Betriebsbeihilfe zugunsten von FFHG dar.
- (507) Schließlich stellt der Teil der jährlichen Verlustübernahmen zur Deckung der Verluste von FFHG, die nicht bereits im EBITDA enthalten sind (d. h. die jährlichen Abschreibungen auf Anlagen, Finanzierungskosten usw.), abzüglich der Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug nach Abschnitt 8.1.4.1, eine Investitionsbeihilfe dar.
- (508) Wie zuvor erläutert, wird in allen Fällen nur Förderung geprüft, die nach dem Urteil Aéroports de Paris vom 12. Dezember 2000 gewährt wurde.

10.3. VEREINBARKEIT DER INVESTITIONSBEIHILFEN GEMÄSS DEN LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2005

- (509) Nach Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 muss die Kommission prüfen, ob die folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:
- a) Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.).
 - b) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen.
 - c) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend.
 - d) Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur.
 - e) Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- (510) Darüber hinaus müssen staatliche Beihilfen für Flughäfen — wie jede andere staatliche Beihilfemaßnahme — einen Anreizeffekt haben und im Hinblick auf das legitime Ziel notwendig und angemessen sein, damit sie vereinbar sind.
- (511) Deutschland machte geltend, dass die Investitionsbeihilfe zugunsten von FFHG alle Kriterien für die Vereinbarkeit in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 erfülle.
- a) **Die Beihilfe trägt zu einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse bei**
- (512) Die Investitionsbeihilfe zugunsten von FFHG diene der Finanzierung der weiteren Umwandlung des ehemaligen Stützpunktes der US-Luftwaffe in einen zivilen Flughafen und der beträchtlichen Entwicklung der Infrastruktur des Flughafens. Diese Maßnahmen leisteten einen wesentlichen Beitrag zur regionalen Entwicklung und Anbindung des Hunsrück, zur Schaffung von Arbeitsplätzen in einem Gebiet, das durch die Schließung des Stützpunktes der US-Luftwaffe wirtschaftlich angeschlagen war, sowie zur Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main.

⁽¹¹⁶⁾ Randnr. 25 Buchstabe v der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹¹⁷⁾ Ausgedrückt als Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibung und Amortisation (*Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation*, „EBITDA“).

- (513) Wie Deutschland ausführte, wurden einige Gebiete im Umkreis der Hunsrück-Region (wie der Landkreis Birkenfeld) als Regionen bewertet, die Förderung im Rahmen der *Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“* benötigten. Tatsächlich wurde der Landkreis Birkenfeld im betreffenden Zeitraum zumindest teilweise als Region mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) unter dem EU-Durchschnitt angesehen ⁽¹¹⁸⁾.
- (514) Nach Auffassung der Kommission hat die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn auch wesentlich zur Schaffung von Arbeitsplätzen in der Hunsrück-Region beigetragen. Wie von Deutschland aufgezeigt, hat der Flughafen Frankfurt-Hahn unter Berücksichtigung aller Teile der Flughafentätigkeiten 2012 3 063 Arbeitsplätze in der Hunsrück-Region geschaffen, von denen 74 % Vollzeitstellen waren, und 90 % dieser Arbeitnehmer leben auch in der Region.
- (515) Ferner hatte die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn durch eine wachsende Zahl an wirtschaftlichen und touristischen Aktivitäten auch positive indirekte, induzierte und katalysierende Effekte auf die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region sowie die regionale Entwicklung im Allgemeinen. Nach den von Deutschland vorgelegten Informationen trägt der Flughafen Frankfurt-Hahn wesentlich zur Entwicklung des Einreise- (ca. 33 % der Fluggäste, was ca. 1 Mio. Fluggäste im Jahr 2005 entspricht) und Ausreiseturismus (ca. 67 % der Fluggäste) im Land Rheinland-Pfalz bei. Wie von Deutschland festgestellt, bleiben 88 % der einreisenden Fluggäste mindestens eine Nacht in der Region und generierten 2005 ca. 5,7 Mio. Übernachtungen. Da 88 % der über Frankfurt-Hahn einreisenden Touristen mindestens eine Nacht und mehr als 80 % von diesen sogar zwei bis zehn Tage bleiben, erwirtschaften sie einen Gesamtumsatz von etwa 133,7 Mio. EUR pro Jahr. Des Weiteren wurden durch den Einreiseturismus rund 11 000 Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz geschaffen.
- (516) Die in Rede stehenden beihilfebegünstigten Investitionen trugen außerdem dazu bei, die Zugänglichkeit des Gebiets zu verbessern. Allerdings leisten der Betrieb mehrerer unrentabler Flughäfen im selben Einzugsgebiet (und die Schaffung zusätzlicher ungenutzter Kapazitäten) keinen Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse. Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Ansicht, dass die Investitionsbeihilfe nicht zu einem solchen Betrieb mehrerer Flughäfen führte, der die mittelfristigen Auslastungsperspektiven der bereits bestehenden Infrastruktur an anderen, benachbarten Flughäfen verringern würde. Tatsächlich gibt es keine anderen Flughäfen im Umkreis von 100 Kilometern oder 60 Minuten Fahrzeit vom Flughafen Frankfurt-Hahn. Die nächstgelegenen Flughäfen sind der Flughafen Frankfurt/Main, der sich in einer Entfernung von 115 Kilometern oder 1 Stunde 15 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw befindet, und der Flughafen Luxemburg, der sich 1 Stunde und 30 Minuten Fahrzeit (111 Kilometer) entfernt befindet.
- (517) Der Flughafen Frankfurt/Main ist ein internationaler Großflughafen, der eine Vielzahl von Bestimmungsorten anfliegt und vorwiegend von Netzwerkfluggesellschaften für Anschlussverbindungen genutzt wird, während der Flughafen Frankfurt-Hahn kostengünstige Direktflüge anbietet. Seit 2000 hat der Verkehr am Flughafen Frankfurt/Main kontinuierlich zugenommen und ist von 49,4 Mio. Fluggästen im Jahr 2000 auf ca. 58 Mio. im Jahr 2012 gestiegen. Während dieser Zeit wurde das Wachstum jedoch durch Überlastungsprobleme und Kapazitätsengpässe beeinträchtigt. Wie von Deutschland festgestellt, wurden die Kapazitätsgrenzen des Flughafens Frankfurt/Main ständig überschritten. Daher spielte Deutschland zufolge der Flughafen Frankfurt-Hahn, insbesondere in Anbetracht seiner rund um die Uhr gültigen Betriebserlaubnis, eine wichtige Rolle dabei, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, um den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten. Bis 2009 war Fraport Mehrheitsgesellschafter von FFHG, Betreiber des Flughafens Frankfurt-Hahn (2,7 Mio. Fluggäste 2013, rund 4 Mio. Fluggäste 2007 in der Spitze) und Betreiber des Flughafens Frankfurt/Main (58 Mio. Fluggäste und 2,1 Mio. Fracht) und verfolgte daher eine Diversifizierungsstrategie.
- (518) Der Flughafen Luxemburg, der dem Flughafen Frankfurt-Hahn am nächsten liegt, aber dennoch rund 111 Kilometer oder 1 Stunde 30 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw entfernt ist, hatte 2008 rund 1,7 Mio. Fluggäste und verzeichnete ein schnelles Wachstum auf 2,2 Mio. im Jahr 2013. Auch wenn der Flughafen Luxemburg in Bezug auf den Personenverkehr etwas kleiner ist als der Flughafen Frankfurt-Hahn, ist er im Bereich des Frachtverkehrs mit 674 000 Tonnen im Jahr 2013 wesentlich stärker tätig. Er bietet eine Vielzahl von Linienflügen in europäische Hauptstädte und Charterflüge zu Urlaubszielen an. Diese Auswahl der Bestimmungsorte wird in hohem Maße dem Bedarf der Mitarbeiter der in Luxemburg ansässigen Finanzinstitute und internationalen Einrichtungen gerecht.
- (519) Der Flughafen Saarbrücken liegt rund 128 Kilometer vom Flughafen Frankfurt-Hahn entfernt, was einer Fahrzeit mit dem Pkw von über 2 Stunden entspricht. Darüber hinaus wird Frankfurt Hahn in erster Linie von Billigfluggesellschaften (Ryanair) bedient, wobei auch Fracht ein relativ wichtiges Element seines Geschäftsmodells darstellt, während der Flughafen Saarbrücken hauptsächlich Linienflüge zu nationalen Bestimmungsorten anbietet und nur begrenzten Luftfrachtverkehr aufweist.

⁽¹¹⁸⁾ Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/2006 — Deutschland — Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 — Nationale Fördergebietskarte: Deutschland (ABl. C 295 vom 5.12.2006, S. 6).

- (520) Bezüglich des Flughafens Zweibrücken betonte Deutschland, dass die Entfernung von 127 km zum Flughafen Frankfurt-Hahn einer Fahrzeit von 1 Stunde und 27 Minuten mit dem Pkw oder rund 4 Stunden mit dem Zug entspreche. Des Weiteren machte Deutschland geltend, dass sich bei Betrachtung des Personen- und Luftfrachtverkehrs zwischen 2005 und 2012 kein Substitutionsverhältnis zwischen den Flughäfen ableiten lasse.
- (521) Die Kommission stellt fest, dass es eine gewisse Überschneidung bei den Tätigkeiten der beiden Flughäfen Frankfurt-Hahn und Zweibrücken gibt, da Zweibrücken auch in der Abfertigung von Luftfracht tätig ist und die von Zweibrücken bedienten Bestimmungsorte vorwiegend für den Charterverkehr bestimmt sind. In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass Frachtverkehr in der Regel mobiler ist als Personenverkehr⁽¹¹⁹⁾. Im Allgemeinen wird angenommen, dass das Einzugsgebiet für Frachtflughäfen einen Radius von mindestens rund 200 Kilometern und 2 Stunden Fahrzeit hat. Stellungnahmen der Industrie weisen darauf hin, dass für Spediteure ein Lkw-Transport von bis zu einem halben Tag (d. h. bis zu 12 Stunden Fahrzeit mit dem Lkw) im Allgemeinen für den Transport ihrer Waren akzeptabel wäre⁽¹²⁰⁾. Zudem ist auch der Charterverkehr generell weniger zeitkritisch, sodass Fahrzeiten von bis zu 2 Stunden mit dem Pkw akzeptabel sein können.
- (522) Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn vor dem Markteintritt von Zweibrücken im Jahr 2006 bereits ein gut etablierter Flughafen mit mehr als 3 Mio. Fluggästen und einer Beförderung von 123 000 Tonnen Fracht war. Angesichts der historischen Entwicklung der beiden Flughäfen, ihrer geografischen Lage und der am Flughafen Frankfurt-Hahn vorhandenen freien Kapazität zur Zeit des Eintritts des Flughafens Zweibrücken in den kommerziellen Luftverkehrsmarkt 2006 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass eher die Eröffnung von Zweibrücken Ursache für einen unnötigen Betrieb mehrerer Flughäfen war.
- (523) Daher schließt die Kommission, dass die Investitionen in den Flughafen Frankfurt-Hahn nicht den Betrieb mehrerer bestehender unrentabler Infrastrukturen zur Folge hatten. Vielmehr spielte der Flughafen Frankfurt-Hahn eine wichtige Rolle bei der Entlastung des Flughafens Frankfurt/Main, ohne die Expansionspläne des Letzteren einzuschränken. Ohne die Investitionen in den Flughafen Frankfurt-Hahn bestand in der Tat die Gefahr einer Unterversorgung der Region in Bezug auf ihren Transportbedarf.
- (524) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 512 bis 523 kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass die Investitionsbeihilfen für den Bau und Betrieb der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen, nämlich der regionalen Wirtschaftsentwicklung, der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Verbesserung der Zugänglichkeit der Region.

b) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des Ziels notwendig und angemessen

- (525) Nach Angaben Deutschlands wurden die Investitionen entsprechend den Erfordernissen vorgenommen (und waren daher angemessen) und war der Ausbau der Infrastruktur für den Flughafen notwendig, um zur Anbindung und zur Entwicklung der Region beizutragen und den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten.
- (526) Auf der Grundlage der von Deutschland vorgelegten Informationen stimmt die Kommission zu, dass die finanzierten Investitionen für die Erreichung des Ziels von allgemeinem Interesse notwendig und angemessen waren. Ohne diese Investitionen hätte die Umwandlung des ehemaligen Stützpunktes der US-Luftwaffe in einen voll funktionierenden zivilen Flughafen nicht abgeschlossen werden können. Der Ausbau von Personen- und Frachtabfertigungseinrichtungen, Vorfeldflächen und die Modernisierung der Rollbahnen mussten für die Weiterentwicklung des zivilen Flugbetriebs vorgenommen werden. Folglich war der Ausbau der Infrastruktur für den Flughafen notwendig, um zur Anbindung und zur Entwicklung der Region beizutragen.
- (527) Außerdem wurde das Infrastrukturprojekt nur in dem Maße umgesetzt, dass zum Erreichen der festgelegten Ziele erforderlich war: Während die Infrastruktur für ein maximales Fluggastaufkommen von rund 4 bis 5 Mio. Fluggäste und 500 000 Tonnen Fracht gebaut wurde, zeigen die Verkehrsstatistiken in Tabelle 1 und Tabelle 2, dass das Fluggastaufkommen bis 2007 stetig anstieg und einen Rekordstand von 4 Mio. Fluggästen erreichte (gefolgt von einem Rückgang auf 2,7 Mio. 2013 aus den in Erwägungsgrund 532 dargelegten Gründen) und dass das Frachtvolumen 2011 auf mehr als 500 000 Tonnen Fracht anstieg. Dies bedeutet, dass das erwartete Verkehrsaufkommen weitgehend dem tatsächlichen Aufkommen entsprach und dass die Investitionen nicht unverhältnismäßig groß waren.

⁽¹¹⁹⁾ Beispielsweise stand der Flughafen Leipzig/Halle mit dem Flughafen Vatry (Frankreich) um die Ansiedlung des europäischen Luftfrachtdrehkreuzes von DHL im Wettbewerb. Vgl. *Urteil Leipzig/Halle*, Randnr. 93.

⁽¹²⁰⁾ Stellungnahme des Flughafens Lüttich anlässlich der öffentlichen Konsultation zu den Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (528) Es ist zwar wichtig, zu vermeiden, dass die Investition den Betrieb mehrerer bestehender unrentabler Infrastrukturen durch die Investition zur Folge hat, doch dies ist hier nicht der Fall. Wie bereits in den Erwägungsgründen 516 bis 523 erläutert, gibt es keine anderen Flughäfen im Umkreis von 100 Kilometern Entfernung und 60 Minuten Fahrzeit, und auch wenn ein größeres Einzugsgebiet zu berücksichtigen wäre, entstehen keine Überschneidungen. Der nächstgelegene Flughafen ist der Flughafen Frankfurt/Main, der durch den Flughafen Frankfurt-Hahn entlastet werden sollte.
- (529) In Anbetracht dieser Erwägungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass diese Voraussetzung für die Vereinbarkeit erfüllt ist.

c) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend

- (530) Deutschland machte geltend, dass vor dem Beschluss zur weiteren Entwicklung der Flughafeninfrastruktur Studien über die Verkehrserwartungen von externen Experten durchgeführt worden seien, um das Verkehrspotenzial für den Flughafen Frankfurt-Hahn zu ermitteln.
- (531) Aus den übermittelten Informationen geht hervor, dass die externen Experten zu dieser Zeit ein starkes Wachstum von 0,3 Mio. Fluggästen 2000 auf bis zu 3,8 Mio. Fluggäste bis 2010 prognostizierten (vgl. Abbildung 2, Abbildung 3 und Abbildung 4). Für die Frachtverkehrsentwicklung prognostizierten die Experten eine Zunahme von 151 000 Tonnen 2001 auf bis zu 386 000 Tonnen 2010 (vgl. Abbildung 5), wobei das Wachstum im Frachtverkehr zwischen 2006 und 2010 von Frachtflügen herrührte, die vom Flughafen Frankfurt/Main aufgrund des Nachtflugverbots umgeleitet wurden. Diese Prognosen konnten jedoch nur erfüllt werden, wenn die Investitionen im geplanten Ausmaß durchgeführt wurden.
- (532) Die Kommission stellt fest, dass diese Verkehrsprognosen (vgl. Erwägungsgrund 531) durch die tatsächliche Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn bestätigt wurden (siehe Tabelle 1 und Tabelle 2). Im Jahr 2007 wurde der Flughafen Frankfurt-Hahn von rund 4 Mio. Fluggästen genutzt. Nach einem kräftigen Wachstum wurde der Luftverkehr in Deutschland und der Union in den letzten Jahren durch die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 beeinträchtigt, was 2009 in Deutschland einen Rückgang des Personenluftverkehrs zur Folge hatte. 2011 wurde die Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Frankfurt-Hahn außerdem durch die Einführung einer Luftverkehrsteuer in Deutschland beeinflusst. Gegenwärtig nutzen den Flughafen Frankfurt-Hahn rund 2,7 Mio. Fluggäste pro Jahr. Im Frachtverkehr fertigte der Flughafen 2011 565 000 Tonnen ab. Aufgrund der Insolvenz eines seiner Kunden bearbeitete der Flughafen 2013 nur 447 000 Tonnen.
- (533) In Anbetracht dieser Erwägungen kann daher geschlossen werden, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn bereits die meisten seiner Kapazitäten nutzt und dass die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Kapazitäten zufriedenstellend waren.

d) Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang zu der Infrastruktur

- (534) Alle potenziellen Nutzer der Infrastruktur erhalten zu gleichen und nicht diskriminierenden Bedingungen Zugang zum Flughafen. Die am Flughafen Frankfurt-Hahn gültige Entgeltordnung ist öffentlich zugänglich und steht allen potenziellen und gegenwärtigen Nutzern des Flughafens auf transparente und diskriminierungsfreie Weise offen. Jegliche Unterschiede bei den für die Nutzung der Infrastruktur tatsächlich zu zahlenden Flughafenentgelten basierten auf einer wirtschaftlich gerechtfertigten Differenzierung ⁽¹²¹⁾.
- (535) Die Kommission betrachtet diese Voraussetzung daher als erfüllt.

e) Der Handelsverkehr wird nicht in einer Weise beeinträchtigt, die dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft

- (536) Nach Randnummer 39 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 kann mithilfe der Kategorie eines Flughafens festgestellt werden kann, inwieweit die Flughäfen miteinander konkurrieren und die Förderung eines einzelnen Flughafens den Wettbewerb beeinträchtigen kann.

⁽¹²¹⁾ Beschluss der Kommission vom 1. Oktober 2014 in der Beihilfesache SA.21211 — Deutschland — Flughafen Frankfurt-Hahn und Ryanair (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (537) Im Standardeinzugsgebiet des Flughafens Frankfurt-Hahn (1 Stunde Fahrzeit mit dem Pkw oder 100 Kilometer Entfernung) gibt es keine anderen gewerblich betriebenen Flughäfen. Auch wenn das Einzugsgebiet erweitert würde, hat die Beihilfe nach Auffassung der Kommission keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten.
- (538) Was den Flughafen Frankfurt/Main (den nächstgelegenen Flughafen in einer Entfernung von rund 115 Kilometern und 1 Stunde 15 Minuten Fahrzeit) betrifft, haben die Investitionen am Flughafen Frankfurt-Hahn nicht zu negativen Substitutionseffekten geführt. Vor der Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn war Fraport nämlich bereits der Betreiber des Flughafens Frankfurt/Main, investierte aber dennoch in Frankfurt-Hahn, um Frankfurt/Main zu entlasten, da eine künftige Kapazitätsüberlastung für dieses Drehkreuz absehbar war. Insbesondere das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt/Main war einer der zu berücksichtigenden Hauptfaktoren, da der Flughafen Frankfurt-Hahn über eine rund um die Uhr gültige Betriebserlaubnis verfügte.
- (539) Obschon Frankfurt/Hahn in der Zeit zwischen 2000 und 2007 ein beträchtliches Wachstum verzeichnete (Tabelle 1 und Tabelle 2), blieb der Verkehrsanteil im Vergleich zu Frankfurt/Main sehr gering. Zwischen 2000 und 2003 nahm das Fluggastaufkommen am Flughafen Frankfurt/Main von 48 Mio. im Jahr 2000 auf 54,2 Mio. im Jahr 2007 stetig zu. Aufgrund der Wirtschaftskrise verzeichnete Frankfurt/Main einen leichten Rückgang auf 50,9 Mio. 2009, gefolgt von einem raschen Anstieg auf 58 Mio. Im Bereich der Luftfracht wies der Flughafen Frankfurt/Main eine stetige Zunahme von 1,6 Mio. auf 2,2 Mio. Tonnen im Jahr 2013 aus.
- (540) Was andere Flughäfen betrifft, hat die Kommission bereits erläutert, dass die Investitionen am Flughafen Frankfurt-Hahn keine übermäßigen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten hatten ⁽¹²²⁾. Dies gilt auch für den Flughafen Zweibrücken, da eher dieser Ursache für einen unnötigen Betrieb mehrerer Flughäfen war (und somit für verfälschende Auswirkungen auf den Wettbewerb verantwortlich wäre).
- (541) Darüber hinaus wird der Flughafen Frankfurt-Hahn anders als die Flughäfen Frankfurt/Main und Luxemburg nicht von einer Zugverbindung bedient. Insgesamt ist kein Substitutionseffekt in Bezug auf den Schienenverkehr zu erwarten.
- (542) Angesichts der Erwägungen in den Erwägungsgründen 536 bis 541 vertritt die Kommission die Auffassung, dass übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auf ein Minimum beschränkt sind.

f) Anreizeffekt, Notwendigkeit und Angemessenheit

- (543) Die Kommission muss zunächst prüfen, ob die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährte staatliche Beihilfe dazu geführt hat, dass der Begünstigte sein Verhalten änderte und Tätigkeiten aufnahm, die zum Erreichen des Ziels von gemeinsamem Interesse beitragen, die i) er ohne die Beihilfe nicht oder ii) nur in geringerem Umfang oder auf andere Weise ausgeübt hätte. Außerdem wird die Beihilfe nur dann als angemessen betrachtet, wenn dasselbe Ergebnis nicht mit einer geringeren Beihilfe und geringerer Wettbewerbsverfälschung erreicht werden könnte. Dies bedeutet, dass Höhe und Intensität der Beihilfe auf das Minimum beschränkt bleiben müssen, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird.
- (544) Nach den von Deutschland übermittelten Informationen hätten die Investitionen ohne die Beihilfe nicht realisiert werden können. Deutschland machte geltend, die Beihilfe sei notwendig gewesen, da sie lediglich die Finanzierungskosten ausgeglichen habe und ein geringerer Betrag einen geringeren Investitionsumfang bedeutet hätte.
- (545) Gemäß den in Tabelle 3 und Tabelle 4 zusammengefassten Finanzergebnissen macht der Flughafen tatsächlich noch Verluste und ist nicht in der Lage, seine Investitionskosten selbst zu finanzieren. Daraus lässt sich schließen, dass die Beihilfe notwendig war, um Investitionen zur Entlastung der Flughafeninfrastruktur vorzunehmen und um die aktuellen Anforderungen an eine moderne Flughafeninfrastruktur zu erfüllen. Ohne die Beihilfe wäre der Flughafen Frankfurt-Hahn nicht in der Lage gewesen, den erwarteten Bedarf von Fluggesellschaften, Fluggästen und Spediteuren zu decken, und wäre der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens geringer ausgefallen.

⁽¹²²⁾ Hinsichtlich Frankfurt/Main und Luxemburg stellt die Kommission ferner fest, dass das Segment der Geschäftsreisen an diesen Flughäfen einen bedeutenden Marktanteil einnimmt, während es am Flughafen Frankfurt-Hahn lediglich einen vergleichsweise geringen Anteil ausmacht.

- (546) Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die öffentliche Förderung in einer Zeit gewährt wurde, in der FFHG umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur vornahm (mehr als 220 Mio. EUR zwischen 2001 und 2012). Daraus folgt, dass die Investitionsbeihilfe nur einen Teil der Gesamtinvestitionskosten deckt.
- (547) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die in Rede stehende Maßnahme einen Anreizeffekt hatte, dass der Beihilfebetrag auf das Minimum beschränkt blieb, das erforderlich war, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wurde, und dass sie somit angemessen war.

Schlussfolgerung

- (548) Auf der Grundlage der obigen Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten Investitionsbeihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, da sie die in Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllen.

10.4. VEREINBARKEIT DER BETRIEBSBEIHILFE GEMÄSS DEN LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014

- (549) In Abschnitt 5.1 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 werden die Kriterien festgelegt, die von der Kommission bei der Bewertung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV angewandt werden. Nach Randnummer 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 wendet die Kommission diese Kriterien auf alle Betriebsbeihilfen, einschließlich anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen, an.
- (550) Gemäß Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 können rechtswidrige Betriebsbeihilfen, die vor dem Datum der Veröffentlichung der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gewährt wurden, bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, sofern die folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:
- Beitrag zur Verwirklichung eines genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse:* Diese Voraussetzung ist u. a. erfüllt, wenn die Beihilfen die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten erhöhen oder die regionale Entwicklung begünstigen ⁽¹²³⁾.
 - Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen:* Die Beihilfen dürfen nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken können, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann ⁽¹²⁴⁾.
 - Vorliegen eines Anreizeffekts:* Diese Voraussetzung ist erfüllt, wenn ohne die Betriebsbeihilfen und unter Berücksichtigung möglicherweise vorhandener Investitionsbeihilfen und des Verkehrsaufkommens der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des betreffenden Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde ⁽¹²⁵⁾.
 - Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum):* Um angemessen zu sein, müssen Betriebsbeihilfen für Flughäfen auf das Minimum beschränkt bleiben, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird ⁽¹²⁶⁾.
 - Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten* ⁽¹²⁷⁾.

a) Beitrag zur Verwirklichung eines genau definierten Ziels von gemeinsamem Interesse

- (551) Um Flughäfen Zeit zur Anpassung an neue Marktgegebenheiten zu geben und Störungen im Luftverkehr und in Bezug auf die Anbindung von Gebieten zu vermeiden, werden Betriebsbeihilfen für Flughäfen gemäß Abschnitt 5.1.2. Buchstabe a der Luftverkehrsleitlinien von 2014 als Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse angesehen, wenn sie i) die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union erhöhen, ii) der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegenwirken oder iii) die regionale Entwicklung begünstigen.

⁽¹²³⁾ Randnrn. 137, 113 und 114 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹²⁴⁾ Randnrn. 137 und 116 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹²⁵⁾ Randnrn. 137 und 124 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹²⁶⁾ Randnrn. 137 und 125 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

⁽¹²⁷⁾ Randnrn. 137 und 131 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

- (552) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 512 bis 519 vertritt die Kommission die Auffassung, dass durch den Weiterbetrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch die Einrichtung eines Zugangspunkts zu Flügen innerhalb der Union in der Hunsrück-Region erhöht wurde. Darüber hinaus begünstigte der Weiterbetrieb des Flughafens die regionale Entwicklung des Hunsrück und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Der Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Frankfurt-Hahn dienen zudem auch dazu, den Flughafen Frankfurt/Main zu entlasten.
- (553) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die in Rede stehende Maßnahme einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse dient.

b) *Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen*

- (554) Gemäß Abschnitt 5.1.2. Buchstabe b der Luftverkehrsleitlinien von 2014 kann die Frage, ob eine staatliche Beihilfe wirksam zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse beiträgt, erst nach einer Analyse des konkreten Problems beantwortet werden. In dieser Hinsicht dürfen staatliche Beihilfen nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken können, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann.
- (555) Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen-Hahn ein Regionalflughafen mit ca. 2,7 Mio. Fluggästen pro Jahr ist, der im Untersuchungszeitraum einen beträchtlichen Zuwachs an Fluggästen verzeichnete (vgl. Tabelle 1). Er hat hohe fixe Betriebskosten und ist unter den derzeitigen Marktbedingungen nicht in der Lage, seine eigenen Betriebskosten zu decken. Aus diesem Grund sind staatliche Maßnahmen erforderlich (vgl. Randnummer 89 der Luftverkehrsleitlinien von 2014).

c) *Geeignetheit der Beihilfemaßnahmen*

- (556) Gemäß Abschnitt 5.1.2. Buchstabe c der Luftverkehrsleitlinien von 2014 muss eine Beihilfemaßnahme ein geeignetes Instrument für die Verwirklichung des Ziels von gemeinsamem Interesse sein. Der Mitgliedstaat muss daher nachweisen, dass dasselbe Ziel mit keinen anderen Politik- oder Beihilfeinstrumenten, die den Wettbewerb weniger verfälschen, erreicht werden konnte.
- (557) Deutschland zufolge sind die betreffenden Beihilfemaßnahmen geeignet, um das angestrebte Ziel von gemeinsamem Interesse zu verwirklichen, welches nicht mit einem anderen Politikinstrument, das den Wettbewerb weniger verfälscht, erreicht werden konnte.
- (558) In diesem Fall entsprach der Beihilfebetrug den tatsächlich entstandenen ungedeckten Betriebsverlusten (vgl. Tabelle 4) und war auf das erforderliche Minimum beschränkt, da er nur in Höhe der tatsächlich entstandenen Betriebsverluste gewährt wurde. Keine andere politische Maßnahme würde den Weiterbetrieb des Flughafens ermöglichen. Somit ist der Verlustausgleich auf das Minimum beschränkt und sieht keine Gewinne vor.
- (559) In Anbetracht der Erwägungsgründe 557 und 558 vertritt die Kommission die Auffassung, dass die in Rede stehenden Maßnahmen geeignet waren, um das gewünschte Ziel von gemeinsamem Interesse zu erreichen.

d) *Vorliegen eines Anreizeffekts*

- (560) Gemäß Abschnitt 5.1.2. Buchstabe d der Luftverkehrsleitlinien von 2014 hat eine Betriebsbeihilfe einen Anreizeffekt, wenn ohne die Betriebsbeihilfe der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde. Bei dieser Prüfung sind das Vorliegen von Investitionsbeihilfen und das Verkehrsaufkommen am Flughafen zu berücksichtigen.
- (561) Ohne die Beihilfe würde der Betriebsumfang am Flughafen Frankfurt-Hahn stark beeinträchtigt und verringert, was schließlich dazu führen würde, dass der Flughafen aufgrund der ungedeckten Betriebsverluste aus dem Markt ausscheidet.
- (562) Aus diesem Grund ist die Kommission der Ansicht, dass die in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen einen Anreizeffekt hatten.

e) **Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf ein Minimum)**

- (563) Gemäß Abschnitt 5.1.2. Buchstabe e der Luftverkehrsleitlinien von 2014 müssen Betriebsbeihilfen, um angemessen zu sein, auf das Minimum beschränkt bleiben, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird.
- (564) In diesem Fall war der Beihilfebetrag auf die Höhe der ungedeckten Betriebsverluste beschränkt, da nur die tatsächlich entstandenen Kosten ausgeglichen wurden.
- (565) Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass der Betriebsbeihilfebetrag in diesem Fall angemessen war und auf das Minimum beschränkt blieb, das erforderlich war, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wurde.

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

- (566) Gemäß Abschnitt 5.1.2. Buchstabe f der Luftverkehrsleitlinien von 2014 werden bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen die Verfälschungen des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel berücksichtigt.
- (567) Im Standardeinzugsgebiet des Flughafens Frankfurt-Hahn (1 Stunde Fahrzeit mit dem Pkw oder 100 Kilometer Entfernung) gibt es keine gewerblich betriebenen Flughäfen. Auch wenn dieses Standardeinzugsgebiet wie in den Erwägungsgründen 537 und 541 aufgezeigt auf andere Flughäfen in der Nähe des Flughafens Frankfurt-Hahn ausgeweitet würde, entstehen keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Flughäfen in der Nähe von Frankfurt-Hahn (Frankfurt/Main, Luxemburg und Saarbrücken).
- (568) Angesichts der obigen Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass übermäßige negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten aufgrund der Betriebsbeihilfe zugunsten von FFHG auf das Minimum beschränkt sind.

Schlussfolgerung

- (569) Vor dem Hintergrund der Erwägungen in den Erwägungsgründen 551 bis 568 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

11. SCHLUSSFOLGERUNG

11.1. FINANZIERUNG DES FLUGHAFENS

- (570) **Maßnahme 1: GAVÜV von 2001:** Aus den in den Erwägungsgründen 291 bis 302 dargelegten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die staatlichen Behörden zu der Zeit, als der GAVÜV von 2001 abgeschlossen wurde, zu Recht davon ausgehen konnten, dass ein GAVÜV zur Deckung der Jahresverluste von FFHG keine staatliche Beihilfe darstellte.
- (571) **Maßnahme 2: Kapitalerhöhung von 2001:** Die Kapitalerhöhung von 2001 in Höhe von 27 Mio. EUR seitens Fraport und des Landes Rheinland-Pfalz stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.
- (572) **Maßnahme 3: Kapitalerhöhung von 2004 und Maßnahme 4: GAVÜV von 2004:** Die von Fraport gewährte Kapitalerhöhung von 2004 und der GAVÜV von 2004 stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Auch wenn sie staatliche Beihilfen darstellen würden, können diese Beihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden.

- (573) Die Kapitalerhöhung von 2004 seitens der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen zugunsten von FFHG stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.
- (574) **Maßnahme 5: Ausgleichszahlungen an FFHG für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug (Sicherheitskontrollen) und Maßnahme 6: Direkte Zuschüsse des Landes Rheinland-Pfalz:** Nach Auffassung der Kommission stellen die öffentlichen Zuwendungen, die FFHG in Form von direkten Zuschüssen nach dem 12. Dezember 2000 gewährt wurden, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.
- (575) **Maßnahme 12: Eigenkapitalerhöhung:** Da mit der Eigenkapitalerhöhung Infrastrukturmaßnahmen finanziert werden sollen, für die FFHG Deutschland zufolge durch die Entscheidung der öffentlichen Anteilseigner zur Durchführung dieser Investitionen Anspruch auf den Erhalt dieser Mittel hatte, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Eigenkapitalerhöhung vor dem Hintergrund der öffentlichen Förderung von FFHG zu prüfen ist. In diesem Zusammenhang und in Anbetracht der Erwägungen in Abschnitt 8.1.1 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass FFHG seit dem Urteil in der Rechtssache Aéroports de Paris (12. Dezember 2000) eine wirtschaftliche Tätigkeit übt und ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.
- (576) Darüber hinaus vertritt die Kommission im Einklang mit den Erwägungen in den Abschnitten 8.1.1, 8.1.3 und 8.1.4, die auch für diese Maßnahme gelten, die Auffassung, dass die Eigenkapitalzuführung eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, da sie aus staatlichen Mitteln gewährt wurde, dem Staat zurechenbar ist und FFHG einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschafft, der den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.
- (577) Da die Maßnahmen bereits FFHG zur Verfügung gestellt oder mit einem Anspruch für FFHG auf den Erhalt dieser Mittel verbindlich gewährt wurden, ist die Kommission der Ansicht, dass Deutschland das Durchführungsverbot nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht befolgt hat.
- (578) In Anbetracht der Erwägungsgründe 512 bis 545 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die dem Flughafen Frankfurt-Hahn gewährten Investitionsbeihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, da sie die unter Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllen.
- (579) Aus den in den Erwägungsgründen 551 bis 568 dargelegten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

11.2. VERTRÄGE MIT RYANAIR UND ENTGELTORDNUNG DES FLUGHAFENS

- (580) **Maßnahmen 7, 9 und 10: Verträge mit Ryanair von 1999, 2002 und 2005:** Nach Prüfung der Verträge und der Informationen, die FFHG zur Zeit des Abschlusses dieser Verträge vorlagen, ist die Kommission überzeugt, dass FFHG billigerweise davon ausgehen konnte, dass die Verträge insofern zur Rentabilität des Flughafens Frankfurt-Hahn beitragen würden, als die erwarteten inkrementellen Einnahmen höher als die erwarteten inkrementellen Kosten waren. Da die Verträge demnach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitragsentsprechten, haben sie Ryanair keinen Vorteil verschafft.
- (581) **Maßnahmen 8 und 11: Entgeltordnungen des Flughafens von 2001 und 2006:** In Anbetracht der von FFHG durchgeführten Ex-ante-Rentabilitätsanalyse vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Entgeltordnungen des Flughafens von 2001 und 2006 den Fluggesellschaften keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten.
- (582) Da eine der kumulativen Voraussetzungen nach Artikel 107 Absatz 1 nicht erfüllt ist, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Ryanair-Verträge von 1999, 2002 und 2005 zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und Ryanair sowie die Entgeltordnungen des Flughafens von 2001 und 2006 keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
- (583) Die Kommission stellt fest, dass Deutschland dem Erlass des Beschlusses in englischer Sprache zustimmt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die staatlichen Beihilfen, die Deutschland zwischen 2001 und 2012 zugunsten der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Form von Kapitalerhöhungen im Jahr 2001 in Höhe von 27 Mio. EUR und im Jahr 2004 in Höhe von 22 Mio. EUR sowie in Form direkter Zuschüsse des Landes Rheinland-Pfalz (soweit diese Zuschüsse sich nicht ausschließlich auf Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug bezogen und keine Investitionen abdeckten, die vor dem 12. Dezember 2000 verbindlich beschlossen wurden) unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(2) Die Kapitalerhöhung von 2004 durch die Fraport AG und der Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag von 2004 stellen keine Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 2

(1) Der Vertrag zwischen Ryanair und der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH, der am 1. April 1999 in Kraft trat, stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(2) Der Vertrag zwischen Ryanair und der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH vom 14. Februar 2002 stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(3) Der Vertrag „*Agreement Ryanair/Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH — Delivery of aircraft 6 to 18 — year 2005 to year 2012*“ vom 4. November 2005 stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 3

Die Entgeltordnungen des Flughafens, die am 1. Oktober 2001 und am 1. Juni 2006 in Kraft traten, stellen keine Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 1. Oktober 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) 2016/790 DER KOMMISSION**vom 13. Januar 2016****zur Änderung des Anhangs V der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich von Ausbildungsnachweisen und den Titeln von Ausbildungsgängen***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2016) 1)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 21a Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Anhang V der Richtlinie 2005/36/EG enthält Listen der Ausbildungsnachweise für Ärzte, Krankenschwestern und Krankenpfleger für allgemeine Pflege, Zahnärzte, Tierärzte, Hebammen, Apotheker und Architekten.
- (2) Mehrere Mitgliedstaaten haben der Kommission Aktualisierungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Ausstellung von Ausbildungsnachweisen für Ärzte, Krankenschwestern und Krankenpfleger für allgemeine Pflege, Zahnärzte, Tierärzte, Hebammen, Apotheker und Architekten mitgeteilt. Die Kommission ist der Ansicht, dass die gemeldeten Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Bedingungen in Titel III Kapitel III der Richtlinie 2005/36/EG erfüllen. Es ist daher erforderlich, den Anhang V der Richtlinie 2005/36/EG zu ändern.
- (3) Aus Gründen der Klarheit und der Rechtssicherheit ist es erforderlich, alle maßgeblichen Nummern des Anhangs V der Richtlinie 2005/36/EG über die Ausbildungsnachweise und die Titel von Ausbildungsgängen zu ändern.
- (4) Die Richtlinie 2005/36/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang V der Richtlinie 2005/36/EG wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 13. Januar 2016

Für die Kommission
Elżbieta BIENKOWSKA
Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22.

ANHANG

Anhang V der Richtlinie 2005/36/EG wird wie folgt geändert:

1. Die Nummern 5.1.1 bis 5.1.4 erhalten folgende Fassung:

„5.1.1. *Ausbildungsnachweise für die ärztliche Grundausbildung*

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|-----------------------------|---|---|---|------------|
| België/Belgique/ Belgien | Diplôme de ‚médecin‘/Master in de geneeskunde | — Les universités/De univer- siteiten — Le Jury compétent d'en- seignement de la Commu- nauté française/De be- voegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeen- schap | | 20.12.1976 |
| България | Диплома за висше образование на образователно-квалифи- кационна степен ‚магистър‘ по ‚Медицина‘ и професионална квалификация ‚Магистър-лекар‘ | Университет | | 1.1.2007 |
| Česká republika | Diplom o ukončení studia ve studijním programu všeobecné lékařství (doktor medicíny, MUDr.) | Lékařská fakulta univerzity v České republice | | 1.5.2004 |
| Danmark | Bevis for kandidatuddannelsen i medicin (cand.med.) | Universitet | — Autorisation som læge, udstedt af Sundhedsstyrel- sen og — Tilladelse til selvstændigt virke som læge (dokumen- tation for gennemført praktisk uddannelse), ud- stedt af Sundhedsstyrelsen | 20.12.1976 |
| Deutschland | — Zeugnis über die Ärztliche Prüfung — Zeugnis über die Ärztliche Staatsprüfung und Zeugnis über die Vorbereitungszeit als Medizinalassistent, so- weit diese nach den deut- schen Rechtsvorschriften noch für den Abschluss der ärztlichen Ausbildung vorgesehen war | Zuständige Behörden | | 20.12.1976 |
| Eesti | Arstikraad Degree in Medicine (MD) Diplom arstiteaduse õppekava lõbimise kohta | Tartu Ülikool | | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|--------------|--|--|---|------------|
| Ελλάδα | Πτυχίο Ιατρικής | — Ιατρική Σχολή Πανεπιστημίου, — Σχολή Επιστημών Υγείας, Τμήμα Ιατρικής Πανεπιστημίου | | 1.1.1981 |
| España | Título de Licenciado en Medicina y Cirugía | — Ministerio de Educación y Cultura | | 1.1.1986 |
| | Título de Graduado/a en Medicina | — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad | | 1.1.1986 |
| France | Diplôme de fin de deuxième cycle des études médicales | Universités | | 20.12.1976 |
| Hrvatska | Diploma ‚doktor medicine/ doktorica medicine‘ | Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj | | 1.7.2013 |
| Ireland | Primary qualification | Competent examining body | Certificate of experience | 20.12.1976 |
| Italia | Diploma di laurea in medicina e chirurgia | Università | Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina e chirurgia | 20.12.1976 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Εγγραφής Ιατρού | Ιατρικό Συμβούλιο | | 1.5.2004 |
| Latvija | ārsta diploms | Universitātes tipa augstskola | | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo kvalifikacija) | Universitetas | 1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą medicinos gydytojo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (medicinos gydytojo profesinė kvalifikacija) | 1.5.2004 |
| Luxembourg | Diplôme d'Etat de docteur en médecine, chirurgie et accouchements | Jury d'examen d'Etat | Certificat de stage | 20.12.1976 |
| Magyarország | Okleveles orvosdoktor oklevél (dr. med) | Egyetem | | 1.5.2004 |
| Malta | Lawrja ta' Tabib tal-Medicina u l-Kirurgija | Universita` ta' Malta | Ċertifikat ta' registrazzjoni mahruġ mill-Kunsill Mediku | 1.5.2004 |
| Nederland | Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd artsexamen | Faculteit Geneeskunde | | 20.12.1976 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|----------------|---|---|--|------------|
| Österreich | Urkunde über die Verleihung des akademischen Grades Doktor der gesamten Heilkunde (bzw. Doctor medicinae universae, Dr. med. univ.) | Medizinische Fakultät einer Universität, bzw Medizinische Universität | | 1.1.1994 |
| Polska | Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarskim z tytułem ‚lekarza‘ | szkoły wyższe | Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ /Świadectwo złożenia Lekarskiego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾ | 1.5.2004 |
| Portugal | Carta de Curso de licenciatura em medicina | Universidades | Certificado emitido pela Ordem dos Médicos | 1.1.1986 |
| România | Diplomă de licență de doctor medic | Universități | | 1.1.2007 |
| Slovenija | Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ‚doktor medicine/doktorica medicine‘ | Univerza | Potrdilo o Opravljenem Strokovnem Izpitu za Poklic Zdravnik/Zdravnica | 1.5.2004 |
| Slovensko | DIPLOM všeobecné lekárstvo doktor všeobecného lekárstva (,MUDr.‘) | Univerzita | | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | Lääketieteen lisensiaatin tutkinto/Medicine licentiatexamen | Yliopisto | | 1.1.1994 |
| Sverige | Läkarexamen | Universitet eller högskola | Bevis om legitimation som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen | 1.1.1994 |
| United Kingdom | Primary qualification | Competent examining body | Certificate of experience | 20.12.1976 |

⁽¹⁾ Bis 2012.

⁽²⁾ Seit 2013.

⁽³⁾ Bis zum 1. Oktober 2017 war dem Ausbildungsnachweis zusätzlich eine Bescheinigung über die Ableistung eines Postgraduierten-Praktikums (staż podyplomowy*) beizufügen.

5.1.2. Ausbildungsnachweise für den Facharzt

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|-----------------------------|--|---|------------|
| België/Belgique/ Belgien | Bijzondere beroepstitel van geneesheer-specialist/Titre professionnel particulier de médecin spécialiste | Minister bevoegd voor Volksgezondheid/Ministre de la Santé publique | 20.12.1976 |
| България | Свидетелство за призната специалност | Университет | 1.1.2007 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|-----------------|---|--|------------|
| Česká republika | Diplom o specializaci | Ministerstvo zdravotnictví | 1.5.2004 |
| Danmark | Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge | Sundhedsstyrelsen | 20.12.1976 |
| Deutschland | Fachärztliche Anerkennung | Landesärztekammer | 20.12.1976 |
| Eesti | Residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus Residentuuri lõputunnistus eriarstiabi erialal | Tartu Ülikool | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | Τίτλος Ιατρικής Ειδικότητας | 1. Περιφέρεια 2. Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση 3. Νομαρχία | 1.1.1981 |
| España | Título de Especialista | Ministerio de Educación y Cultura | 1.1.1986 |
| France | 1. Certificat d'études spéciales de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine 2. Attestation de médecin spécialiste qualifié accompagnée du diplôme d'Etat de docteur en médecine 3. Diplôme d'études spécialisées ou diplôme d'études spécialisées complémentaires qualifiant de médecine accompagné du diplôme d'Etat de docteur en médecine | 1. Universités 2. Conseil de l'Ordre des médecins 3. Universités | 20.12.1976 |
| Hrvatska | Diploma o specijalističkom usavršavanju | Ministarstvo nadležno za zdravstvo | 1.7.2013 |
| Ireland | Certificate of Specialist doctor | Competent authority | 20.12.1976 |
| Italia | Diploma di medico specialista | Università | 20.12.1976 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Αναγνώρισης Ειδικότητας | Ιατρικό Συμβούλιο | 1.5.2004 |
| Latvija | „Sertifikāts”—kompetentu iestāžu izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu specialitātē | Latvijas Ārstu biedrība Latvijas Ārstniecības personu profesionālo organizāciju savienība | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo specialisto profesinę kvalifikaciją) | Universitetas | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|----------------|--|--|----------------------------|
| Luxembourg | Certificat de médecin spécialiste | Ministre de la Santé publique | 20.12.1976 |
| Magyarország | Szakorvosi bizonyítvány | Nemzeti Vizsgabizottság | 1.5.2004 |
| Malta | Ċertifikat ta' Speċjalista Mediku | Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti | 1.5.2004 |
| Nederland | Bewijs van inschrijving in een Specialistenregister Diploma geneeskundig specialist | — Medische Specialisten Registratie Commissie (MSRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot bevordering der Geneeskunst — Sociaal-Geneskundigen Registratie Commissie (SGRC) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst — Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst (!) | 20.12.1976 |
| Österreich | Facharzt Diplom | Österreichische Ärztekammer | 1.1.1994 |
| Polska | Dyplom uzyskania tytułu specjalisty | Centrum Egzaminów Medycznych | 1.5.2004 |
| Portugal | Titulo de especialista | Ordem dos Médicos | 1.1.1986 |
| România | Certificat de medic specialist | Ministerul Sănătății | 1.1.2007 |
| Slovenija | Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu | 1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije | 1.5.2004 |
| Slovensko | Diplom o špecializácii | 1. Slovenská zdravotnícka univerzita 2. Univerzita Komenského v Bratislave 3. Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | Erikoislääkäarin tutkinto/Speciallääkar-examen | Yliopisto | 1.1.1994 |
| Sverige | Bevis om specialkompetens som läkare, utfärdat av Socialstyrelsen | Socialstyrelsen | 1.1.1994 |
| United Kingdom | Certificate of Completion of training | Postgraduate Medical Education and Training Board General Medical Council | 20.12.1976 1.4.2010 |

(!) Seit Januar 2013.

5.1.3. Bezeichnungen der fachärztlichen Weiterbildungen

| | Anästhesiologie | Chirurgie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Anesthésie-réanimation/Anesthésie-reanimatie | Chirurgie/Heelkunde |
| България | Анестезиология и интензивно лечение | Χιρουργία |
| Česká republika | Anesteziologie a intenzivní medicína | Chirurgie |
| Danmark | Anæstesiologi | Kirurgi |
| Deutschland | Anästhesiologie | (Allgemeine) Chirurgie |
| Eesti | Anestesioloogia | Üldkirurgia |
| Ελλάδα | Αναισθησιολογία | Χειρουργική |
| España | Anestesiología y Reanimación | Cirugía general y del aparato digestivo |
| France | Anesthésie-réanimation | Chirurgie générale |
| Hrvatska | Anesteziologija, reanimatologija i intenzivna medicina | Opća kirurgija |
| Ireland | Anaesthesia | Chirurgie |
| Italia | Anestesia, rianimazione e terapia intensiva | Chirurgia generale |
| Κύπρος | Αναισθησιολογία | Γενική Χειρουργική |
| Latvija | Anestezioloģija un reanimatoloģija | Ķirurgija |
| Lietuva | Anesteziologija reanimatologija | Chirurgija |
| Luxembourg | Anesthésie-réanimation | Chirurgie générale |
| Magyarország | Aneszteziológia és intenzív terápia | Sebészet |
| Malta | Anesteżija u Kura Intensiva | Kirurgija Ġenerali |
| Nederland | Anesthesiologie | Heelkunde |
| Österreich | Anästhesiologie und Intensivmedizin | — Chirurgie — Allgemeinchirurgie und Viszeralchirurgie (!) |
| Polska | Anestezyjologia i intensywnej terapii | Chirurgia ogólna |
| Portugal | Anestesiologia | Cirurgia geral |

| | Anästhesiologie | Chirurgie |
|----------------|--|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| România | Anestezie și terapie intensivă | Chirurgie generală |
| Slovenija | Anesteziologija, reanimatologija in perioperativna intenzivna medicina | Splošna kirurgija |
| Slovensko | Anestéziológia a intenzívna medicína | Chirurgia |
| Suomi/Finland | Anestesiologia ja tehohoito/Anestesiologi och intensivvård | Yleiskirurgia/Allmän kirurgi |
| Sverige | Anestesi och intensivvård | Kirurgi |
| United Kingdom | Anaesthetics | Chirurgie |

(¹) Seit Juni 2015.

| | Neurochirurgie | Geburtshilfe und Frauenheilkunde |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Neurochirurgie | Gynécologie — obstétrique/Gynaecologie — verloskunde |
| България | Неврохирургия | Акушерство и гинекология |
| Česká republika | Neurochirurgie | Gynekologie a porodnictví |
| Danmark | Neurokirurgi | Gynækologi og obstetrik |
| Deutschland | Neurochirurgie | Frauenheilkunde und Geburtshilfe |
| Eesti | Neurokirurgia | Sünnitusabi ja günekoloogia |
| Ελλάδα | Νευροχειρουργική | Μαιευτική-Γυναικολογία |
| España | Neurocirugía | Obstetricia y ginecología |
| France | Neurochirurgie | Gynécologie — obstétrique |
| Hrvatska | Neurokirurgija | Ginekologija i opstetricija |
| Ireland | Neurosurgery | Obstetrics and gynaecology |
| Italia | Neurochirurgia | Ginecologia e ostetricia |
| Κύπρος | Νευροχειρουργική | Μαιευτική — Γυναικολογία |

| | Neurochirurgie | Geburtshilfe und Frauenheilkunde |
|-------------------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Latvija | Neiroķirurgģija | Ginekoloģija un dzemdniecība |
| Lietuva | Neurochirurgija | Akušerija ginekologija |
| Luxembourg | Neurochirurgie | Gynécologie — obstétrique |
| Magyarország | Idegsebészet | Szülészet-nőgyógyászat |
| Malta | Newrokirurgģija | Ostetriċja u Ġinekoloģija |
| Nederland | Neurochirurgie | Obstetrie en Gynaecologie |
| Österreich | Neurochirurgie | Frauenheilkunde und Geburtshilfe |
| Polska | Neurochirurgia | Położnictwo i ginekologia |
| Portugal | Neurocirurgia | Ginecologia e obstetricia |
| România | Neurochirurgie | Obstetrică-ginecologie |
| Slovenija | Nevrokirurgija | Ginekologija in porodništvo |
| Slovensko | Neurochirurgia | Gynekológia a pôrodníctvo |
| Suomi/Finland | Neurokirurgia/Neurokirurgi | Naistentaudit ja synnytykset/Kvinnosjukdomar och förlossningar |
| Sverige | Neurokirurgi | Obstetrik och gynekologi |
| United Kingdom | Neurosurgery | Obstetrics and gynaecology |
| | | |
| | Allgemeine (innere) Medizin | Augenheilkunde |
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Médecine interne/Inwendige geneeskunde | Ophthalmologie/Oftalmologie |
| България | Вътрешни болести | Очни болести |
| Česká republika | Vnitřní lékařství | Oftalmologie |
| Danmark | | Oftalmologi |
| Deutschland | Innere Medizin | Augenheilkunde |

| | Allgemeine (innere) Medizin | Augenheilkunde |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Eesti | Sisehaigused | Oftalmoloogia |
| Ελλάδα | Παθολογία | Οφθαλμολογία |
| España | Medicina interna | Oftalmología |
| France | Médecine interne | Ophtalmologie |
| Hrvatska | Opća interna medicina | Oftalmologija i optometrija |
| Ireland | General (Internal) Medicine | Ophthalmic surgery Ophthalmology ⁽¹⁾ |
| Italia | Medicina interna | Oftalmologia |
| Κύπρος | Παθολογία | Οφθαλμολογία |
| Latvija | Internā medicīna | Oftalmoloģija |
| Lietuva | Vidaus ligos | Oftalmologija |
| Luxembourg | Médecine interne | Ophtalmologie |
| Magyarország | Belgyógyászat | Szemészet |
| Malta | Medicina Interna | Oftalmoloģija |
| Nederland | Interne geneeskunde | Oogheekunde |
| Österreich | Innere Medizin | Augenheilkunde und Optometrie |
| Polska | Choroby wewnętrzne | Okulistyka |
| Portugal | Medicina interna | Oftalmologia |
| România | Medicină internă | Oftalmologie |
| Slovenija | Interna medicina | Oftalmologija |
| Slovensko | Vnútorné lekárstvo | Oftalmológia |
| Suomi/Finland | Sisätaudit/Inre medicin | Silmätaudit/Ögonsjukdomar |
| Sverige | Internmedicin | Ögonsjukdomar (oftalmologi) |
| United Kingdom | General (internal) medicine | Ophthalmology |

⁽¹⁾ Seit 1991/1992.

| | Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde | Kinderheilkunde |
|-------------------------|--|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Oto-rhino-laryngologie/Otorhinolaryngologie | Pédiatrie/Pediatrie |
| България | Ушно-носно-гърлени болести | Педиатрия |
| Česká republika | Otorinolaryngologie | Dětské lékařství |
| Danmark | Oto-rhino-laryngologi | Pædiatri |
| Deutschland | Hals-Nasen-Ohrenheilkunde | Kinder- und Jugendmedizin |
| Eesti | Otorinolarüingoloogia | Pediaatria |
| Ελλάδα | Ωτορινολαρυγγολογία | Παιδιατρική |
| España | Otorrinolaringología | Pediatría y sus áreas específicas |
| France | Oto-rhino-laryngologie et chirurgie cervico-faciale | Pédiatrie |
| Hrvatska | Otorinolaringologija | Pedijatrija |
| Ireland | Otolaryngology | Paediatrics |
| Italia | Otorinolaringoiatria | Pediatria |
| Κύπρος | Ωτορινολαρυγγολογία | Παιδιατρική |
| Latvija | Otolaringoloģija | Pedijatrija |
| Lietuva | Otorinolaringologija | Vaikų ligos |
| Luxembourg | Oto-rhino-laryngologie | Pédiatrie |
| Magyarország | Fül-orr-gégegyógyászat | Csecsemő- és gyermekgyógyászat |
| Malta | Otorinolaringoloġija | Pedjatrija |
| Nederland | Keel-, neus- en oorheelkunde | Kindergeneeskunde |
| Österreich | — Hals-, Nasen- und Ohrenkrankheiten — Hals-, Nasen- und Ohrenheilkunde (1) | Kinder- und Jugendheilkunde |
| Polska | Otorynolaryngologia | Pediatria |
| Portugal | Otorrinolaringologia | Pediatria |
| România | Otorinolaringologie | Pediatrie |

| | Hals-Nasen-Ohren-Heilkunde | Kinderheilkunde |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Slovenija | Otorinolaringológija | Pediatrija |
| Slovensko | Otorinolaryngológia | Pediatria |
| Suomi/Finland | Korva-, nenä- ja kurkkutaudit/Öron-, näs- och halssjukdomar | Lastentaudit/Barnsjukdomar |
| Sverige | Öron-, näs- och halssjukdomar (oto-rhinolaryngologi) | Barn- och ungdomsmedicin |
| United Kingdom | Otolaryngology | Paediatrics |

(¹) Seit Juni 2015.

| | Lungen- und Bronchialheilkunde | Urologie |
|-------------------------|--|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Pneumologie | Urologie |
| България | Пневмология и фтизиатрия | Урология |
| Česká republika | Pneumologie a ftizeologie | Urologie |
| Danmark | Intern medicin: lungesygdomme | Urologi |
| Deutschland | — Pneumologie — Innere Medizin und Pneumologie (¹) | Urologie |
| Eesti | Pulmonoloogia | Uroloogia |
| Ελλάδα | Φυματιολογία- Πνευμονολογία | Ουρολογία |
| España | Neumología | Urología |
| France | Pneumologie | Chirurgie urologique |
| Hrvatska | Pulmologija | Urologija |
| Ireland | Respiratory medicine | Urology |
| Italia | Malattie dell'apparato respiratorio | Urologia |
| Κύπρος | Πνευμονολογία — Φυματιολογία | Ουρολογία |
| Latvija | Ftiziopneimonologija | Urologija |
| Lietuva | Pulmonologija | Urologija |

| | Lungen- und Bronchialheilkunde | Urologie |
|----------------|--|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Luxembourg | Pneumologie | Urologie |
| Magyarország | Tüdőgyógyászat | Urológia |
| Malta | Medicina Respiratorja | Urologija |
| Nederland | Longziekten en tuberculose | Urologie |
| Österreich | — Lungenkrankheiten — Innere Medizin und Pneumologie ^(?) | Urologie |
| Polska | Choroby płuc | Urologia |
| Portugal | Pneumologia | Urologia |
| România | Pneumologie | Urologie |
| Slovenija | Pnevmoologija | Urologija |
| Slovensko | Pneumológia a ftizeológia | Urológia |
| Suomi/Finland | Keuhkosairaudet ja allergologia/Lungsjukdomar och allergologi | Urologia/Urologi |
| Sverige | Lungsjukdomar (pneumologi) | Urologi |
| United Kingdom | Respiratory medicine | Urology |

⁽¹⁾ Seit Juli 2011.

^(?) Seit Juni 2015.

| | Orthopädie | Pathologie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Chirurgie orthopédique/Orthopädische heilkunde | Anatomie pathologique/Pathologische anatomie |
| България | Ортопедия и травматология | Обща и клинична патология |
| Česká republika | Ortopedie | Patologie |
| Danmark | Ortopædisk kirurgi | Patologisk anatomi og cytology |
| Deutschland | — Orthopädie (und Unfallchirurgie) — Orthopädie und Unfallchirurgie ⁽¹⁾ | Pathologie |
| Eesti | Ortopeedia | Patoloogia |

| | Orthopädie | Pathologie |
|----------------|--|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Ἑλλάδα | Ορθοπαιδική | Παθολογική Ανατομική |
| España | Cirugía ortopédica y traumatología | Anatomía patológica |
| France | Chirurgie orthopédique et traumatologie | Anatomie et cytologie pathologiques |
| Hrvatska | Ortopedija i traumatologija | Patologija |
| Ireland | Trauma and orthopaedic surgery | Histopathology |
| Italia | Ortopedia e traumatologia | Anatomia patologica |
| Κύπρος | Ορθοπαιδική | Παθολογοανατομία — Ιστολογία |
| Latvija | Traumatoloģija un ortopēdija | Patoloģija |
| Lietuva | Ortopedija traumatologija | Patologija |
| Luxembourg | Orthopédie | Anatomie pathologique |
| Magyarország | Ortopédia és traumatológia | Patológia |
| Malta | Kirurgija Ortopedika | Istopatoloģija |
| Nederland | Orthopedie | Pathologie |
| Österreich | — Orthopädie und Orthopädische Chirurgie — Orthopädie und Traumatologie (?) | — Pathologie — Klinische Pathologie und Molekularpathologie (?) — Klinische Pathologie und Neuropathologie |
| Polska | Ortopedia i traumatologia narządu ruchu | Patomorfologia |
| Portugal | Ortopedia | Anatomia patologica |
| România | Ortopedie și traumatologie | Anatomie patologică |
| Slovenija | Ortopedska kirurgija; Travmatologija | Patologija |
| Slovensko | Ortopédia | Patologická anatomia |
| Suomi/Finland | Ortopedia ja traumatologia/Ortopedi och traumatologi | Patologia/Patologi |
| Sverige | Ortopedi | Klinisk patologi |
| United Kingdom | Trauma and orthopaedic surgery | Histopathology |

(1) Seit Mai 2006.

(2) Seit Juni 2015.

| | Neurologie | Psychiatrie |
|-------------------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Neurologie | Psychiatrie, particulièrement de l'adulte/Psychiatrie, meer bepaald in de volwassenpsychiatrie |
| България | Нервни болести | Психиатрия |
| Česká republika | Neurologie | Psychiatrie |
| Danmark | Neurologi | Psykiatri |
| Deutschland | Neurologie | Psychiatrie und Psychotherapie |
| Eesti | Neuroloogia | Psühhiaatria |
| Ελλάδα | Νευρολογία | Ψυχιατρική |
| España | Neurología | Psiquiatría |
| France | Neurologie | Psychiatrie |
| Hrvatska | Neurologija | Psihijatrija |
| Ireland | Neurology | Psychiatry |
| Italia | Neurologia | Psichiatria |
| Κύπρος | Νευρολογία | Ψυχιατρική |
| Latvija | Neiroloģija | Psihiatrija |
| Lietuva | Neurologija | Psichiatrija |
| Luxembourg | Neurologie | Psychiatrie |
| Magyarország | Neurológia | Pszichiátria |
| Malta | Newroloġija | Psikjatrija |
| Nederland | Neurologie | Psychiatrie |
| Österreich | Neurologie | Psychiatrie und Psychotherapeutische Medizin |
| Polska | Neurologia | Psichiatria |
| Portugal | Neurologia | Psiquiatria |
| România | Neurologie | Psihiatrie |
| Slovenija | Nevrologija | Psihiatrija |

| | Neurologie | Psychiatrie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Slovensko | Neurológia | Psychiatria |
| Suomi/Finland | Neurologia/Neurologi | Psykiatria/Psykiatri |
| Sverige | Neurologi | Psykiatri |
| United Kingdom | Neurology | General psychiatry |
| | Diagnostische Radiologie | Strahlentherapie |
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Radiodiagnostic/Röntgendiagnose | Radiothérapie-oncologie/Radiotherapie-oncologie |
| България | Образна диагностика | Лъчелечение |
| Česká republika | Radiologie a zobrazovací metody | Radiační onkologie |
| Danmark | Radiologi | Klinisk Onkologi |
| Deutschland | (Diagnostische) Radiologie | Strahlentherapie |
| Eesti | Radioloogia | Onkoloogia |
| Ελλάδα | Ακτινοδιαγνωστική | Ακτινοθεραπευτική — Ογκολογία |
| España | Radiodiagnóstico | Oncología radioterápica |
| France | Radiodiagnostic et imagerie médicale | Oncologie option oncologie radiothérapique |
| Hrvatska | Klinička radiologija | Onkologija i radioterapija |
| Ireland | Radiology | Radiation oncology |
| Italia | Radiodiagnostica | Radioterapia |
| Κύπρος | Ακτινολογία | Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία |
| Latvija | Diagnostiskā radioloģija | Terapeitiskā radioloģija |
| Lietuva | Radiologija | Onkologija radioterapija |
| Luxembourg | Radiodiagnostic | Radiothérapie |
| Magyarország | Radiológia | Sugárterápia |

| | Diagnostische Radiologie | Strahlentherapie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Malta | Radjoloġija | Onkoloġija u Radjoterapija |
| Niederland | Radiologie | Radiotherapie |
| Österreich | Radiologie | Strahlentherapie-Radioonkologie |
| Polska | Radiologia i diagnostyka obrazowa | Radioterapia onkologiczna |
| Portugal | Radiodiagnóstico | Radioterapia |
| România | Radiologie-imagistică medicală | Radioterapie |
| Slovenija | Radiologija | Radioterapija in onkologija |
| Slovensko | Rádiológia | Radiačná onkológia |
| Suomi/Finland | Radiologia/Radiologi | Syöpätaudit/Cancersjukdomar |
| Sverige | Medicinsk radiologi | Tumörsjukdomar (allmän onkologi) |
| United Kingdom | Clinical radiology | Clinical oncology |
| | | |
| | Plastische Chirurgie | Medizinische Biologie |
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique/Plastische, reconstructieve en esthetische heelkunde | Biologie clinique/Klinische biologie |
| България | Пластично-възстановителна и естетична хирургия | Клинична лаборатория |
| Česká republika | Plastická chirurgie | |
| Danmark | Plastikkirurgi | |
| Deutschland | — Plastische (und Ästhetische) Chirurgie — Plastische und Ästhetische Chirurgie (1) | Laboratoriumsmedizin (2) |
| Eesti | Plastika- ja rekonstruktiivkirurgia | Laborimeditisiin |
| Ελλάδα | Πλαστική Χειρουργική | |
| España | Cirugía plástica, estética y reparadora | Análisis clínicos |

| | Plastische Chirurgie | Medizinische Biologie |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| France | Chirurgie plastique, reconstructrice et esthétique | Biologie médicale |
| Hrvatska | Plastična, rekonstrukcijska i estetska kirurgija | |
| Ireland | Plastic, reconstructive and aesthetic surgery | |
| Italia | Chirurgia plastica, ricostruttiva ed estetica | Patologia clinica |
| Κύπρος | Πλαστική Χειρουργική | |
| Latvija | Plastiskā ķirurģija | |
| Lietuva | Plastinė ir rekonstrukcinė chirurgija | Laboratorinė medicina |
| Luxembourg | Chirurgie plastique | Biologie clinique |
| Magyarország | Plasztikai (égési) sebészet | Orvosi laboratóriumi diagnosztika |
| Malta | Kirurgija Plastika | |
| Nederland | Plastische chirurgie | |
| Österreich | Plastische, Ästhetische und Rekonstruktive Chirurgie Plastische, Rekonstruktive und Ästhetische Chirurgie ⁽³⁾ | Medizinische Biologie |
| Polska | Chirurgia plastyczna | Diagnostyka laboratoryjna |
| Portugal | Cirurgia plástica, estética e reconstructiva | Patologia clínica |
| România | Chirurgie plastică, estetică și microchirurgie reconstructivă | Medicină de laborator |
| Slovenija | Plastična, rekonstrukcijska in estetska kirurgija | |
| Slovensko | Plastická chirurgia | Laboratórna medicína |
| Suomi/Finland | Plastiikkirurgia/Plastikkirurgi | |
| Sverige | Plastikkirurgi | |
| United Kingdom | Plastic surgery | |

(1) Seit 2006.

(2) Seit 2012.

(3) Seit Juni 2015.

| | Mikrobiologie und Infektionsepidemiologie | Medizinische und chemische Labordiagnostik |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | |
| България | Микробиология | Биохимия |
| Česká republika | Lékařská mikrobiologie | Klinická biochemie |
| Danmark | Klinisk mikrobiologi | Klinisk biokemi |
| Deutschland | — Mikrobiologie (Virologie) und Infektionsepidemiologie — Mikrobiologie, Virologie und Infektions-epidemiologie ⁽³⁾ | Laboratoriumsmedizin ⁽¹⁾ |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | — Ιατρική Βιοπαθολογία — Μικροβιολογία | |
| España | Microbiología y parasitología | Bioquímica clínica |
| France | | |
| Hrvatska | Klinička mikrobiologija | |
| Ireland | Microbiology | Chemical pathology |
| Italia | Microbiologia e virologia | Biochimica clinica |
| Κύπρος | Μικροβιολογία | |
| Latvija | Mikrobioloģija | |
| Lietuva | | |
| Luxembourg | Microbiologie | Chimie biologique |
| Magyarország | Orvosi mikrobiológia | |
| Malta | Mikrobijoloġija | Patoloġija Kimika |
| Nederland | Medische microbiologie | Klinische chemie ⁽²⁾ |
| Österreich | — Hygiene und Mikrobiologie — Klinische Mikrobiologie und Hygiene ⁽⁴⁾ — Klinische Mikrobiologie und Virologie ⁽⁴⁾ | Medizinische und Chemische Labordiagnostik |
| Polska | Mikrobiologia lekarska | |
| Portugal | | |

| | Mikrobiologie und Infektionsepidemiologie | Medizinische und chemische Labordiagnostik |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| România | | |
| Slovenija | Klinična mikrobiologija | Medicinska biokemija |
| Slovensko | Klinická mikrobiológia | Klinická biochémia |
| Suomi/Finland | Kliininen mikrobiologia/Klinisk mikrobiologi | Kliininen kemia/Klinisk kemi |
| Sverige | Klinisk bakteriologi | Klinisk kemi |
| United Kingdom | Medical microbiology and virology | Chemical pathology |

(¹) Bis 2012.

(²) Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3: 4. April 2000.

(³) Seit Mai 2006.

(⁴) Seit Juni 2015.

| | Immunologie | Thoraxchirurgie |
|-------------------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Chirurgie thoracique/Heelkunde op de thorax (¹) |
| България | Клинична имунология | Гръдна хирургия Кардиохирургия |
| Česká republika | Alergologie a klinická imunologie | Hrudní chirurgie |
| Danmark | Klinisk immunologi | Thoraxkirurgi |
| Deutschland | | Thoraxchirurgie |
| Eesti | | Torakaalkirurgia |
| Ελλάδα | | Χειρουργική Θώρακος |
| España | Inmunología | — Cirugía torácica — Cirugía cardiovascular |
| France | | Chirurgie thoracique et cardiovasculaire |
| Hrvatska | Alergologija i klinička imunologija | |
| Ireland | Immunology (clinical and laboratory) | Cardiothoracic surgery |
| Italia | | — Chirurgia toracica — Cardiochirurgia |

| | Immunologie | Thoraxchirurgie |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Κύπρος | Ανοσολογία | Χειρουργική Θώρακος |
| Latvija | Imunoloģija | Torakālā ķirurģija |
| Lietuva | | Krūtinės chirurgija |
| Luxembourg | Immunologie | Chirurgie thoracique |
| Magyarország | Allergológia és klinikai immunológia | Mellkasebészet |
| Malta | Immunoloġija | Kirurgija Kardjo-Toracika |
| Nederland | | Cardio-thoracale chirurgie |
| Österreich | — Immunologie — Klinische Immunologie ⁽²⁾ | Thoraxchirurgie |
| Polska | Immunologia kliniczna | Chirurgia klatki piersiowej |
| Portugal | | Cirurgia cardiotorácica |
| România | | Chirurgie toracică |
| Slovenija | | Torakalna kirurgija |
| Slovensko | Klinická imunológia a alergológia | Hrudníková chirurgia |
| Suomi/Finland | | Sydän- ja rintaelinkirurgia/Hjärt- och thoraxkirurgi |
| Sverige | Klinisk immunologi | Thoraxkirurgi |
| United Kingdom | Immunology | Cardo-thoracic surgery |

⁽¹⁾ Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3: 1. Januar 1983.

⁽²⁾ Seit Juni 2015.

| | Kinderchirurgie | Gefäßchirurgie |
|-------------------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Chirurgie des vaisseaux/Bloedvatenheelkunde ⁽¹⁾ |
| България | Детска хирургия | Съдова хирургия |
| Česká republika | Dětská chirurgie | Cévní chirurgie |
| Danmark | | Karkirurgi |

| | Kinderchirurgie | Gefäßchirurgie |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Deutschland | Kinderchirurgie | Gefäßchirurgie |
| Eesti | Lastekirurgia | Kardiovaskulaarkirurgia |
| Ἑλλάδα | Χειρουργική Παιδῶν | Αγγειοχειρουργική |
| España | Cirugía pediátrica | Angiología y cirugía vascular |
| France | Chirurgie infantile | Chirurgie vasculaire |
| Hrvatska | Dječja kirurgija | Vaskularna kirurgija |
| Ireland | Paediatric surgery | |
| Italia | Chirurgia pediatrica | Chirurgia vascolare |
| Κύπρος | Χειρουργική Παιδῶν | Χειρουργική Αγγείων |
| Latvija | Bērnu ķirurgija | Asinsvadu ķirurgija |
| Lietuva | Vaikų chirurgija | Kraujagyslių chirurgija |
| Luxembourg | Chirurgie pédiatrique | Chirurgie vasculaire |
| Magyarország | Gyermeksebészet | Érsebészet |
| Malta | Kirurgija Pedjatrika | Kirurgija Vaskolari |
| Nederland | | |
| Österreich | Kinder- und Jugendchirurgie | Allgemeinchirurgie und Gefäßchirurgie |
| Polska | Chirurgia dziecięca | Chirurgia naczyniowa |
| Portugal | Cirurgia pediátrica | Angologia/Cirurgia vascular |
| România | Chirurgie pediatrică | Chirurgie vasculară |
| Slovenija | | Kardiovaskularna kirurgija |
| Slovensko | Detská chirurgia | Cievna chirurgia |
| Suomi/Finland | Lastenkirurgia/Barnkirurgi | Verisuonikirurgia/Kärlkirurgi |
| Sverige | Barn- och ungdomskirurgi | |
| United Kingdom | Paediatric surgery | Vascular surgery |

(¹) Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3: 1. Januar 1983.

| | Kardiologie | Gastroenterologie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Cardiologie | Gastro-entérologie/Gastro-enterologie |
| България | Кардиология | Гастроентерология ⁽¹⁾ |
| Česká republika | Kardiologie | Gastroenterologie |
| Danmark | Intern medicin: kardiologi | Intern medicin: gastroenterology og hepatologi |
| Deutschland | — Innere Medizin und Schwerpunkt Kardiologie — Innere Medizin und Kardiologie ⁽²⁾ | — Innere Medizin und Schwerpunkt Gastroenterologie — Innere Medizin und Gastroenterologie ⁽²⁾ |
| Eesti | Kardioloogia | Gastroenteroloogia |
| Ελλάδα | Καρδιολογία | Γαστρεντερολογία |
| España | Cardiología | Aparato digestivo |
| France | Cardiologie et maladies vasculaires | Gastro-entérologie et hépatologie |
| Hrvatska | Kardiologija | Gastroenterologija |
| Ireland | Cardiology | Gastro-enterology |
| Italia | Malattie dell'apparato cardiovascolare | Gastroenterologia |
| Κύπρος | Καρδιολογία | Γαστρεντερολογία |
| Latvija | Kardioloģija | Gastroenteroloģija |
| Lietuva | Kardiologija | Gastroenterologija |
| Luxembourg | Cardiologie et angiologie | Gastro-enterologie |
| Magyarország | Kardiológia | Gasztroenterológia |
| Malta | Kardjoloġija | Gastroenteroloġija |
| Nederland | Cardiologie | Maag-darm-leverziekten |
| Österreich | Innere Medizin und Kardiologie | Innere Medizin und Gastroenterologie und Hepatologie |
| Polska | Kardiologia | Gastrenterologia |
| Portugal | Cardiologia | Gastrenterologia |
| România | Cardiologie | Gastroenterologie |

| | Kardiologie | Gastroenterologie |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Slovenija | Kardiologija in vaskularna medicina | Gastroenterologija |
| Slovensko | Kardiológia | Gastroenterológia |
| Suomi/Finland | Kardiologia/Kardiologi | Gastroenterologia/Gastroenterologi |
| Sverige | Kardiologi | Medicinsk gastroenterologi och hepatologi |
| United Kingdom | Cardiology | Gastroenterology |

(¹) Bis 14. September 2010.

(²) Seit Oktober 2009.

| | Rheumatologie | Allgemeine Hämatologie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Rhumathologie/reumatologie | |
| България | Ревматология | Клинична хематология |
| Česká republika | Revmatologie | Hematologie a transfúzní lékařství |
| Danmark | Intern medicin: reumatologi | Intern medicin: hæmatologi |
| Deutschland | — Innere Medizin und Schwerpunkt Rheumatologie — Innere Medizin und Rheumatologie (¹) | — Innere Medizin und Schwerpunkt Hämatologie und Onkologie — Innere Medizin und Hämatologie und Onkologie (¹) |
| Eesti | Reumatoloogia | Hematoloogia |
| Ελλάδα | Ρευματολογία | Αιματολογία |
| España | Reumatología | Hematología y hemoterapia |
| France | Rhumatologie | |
| Hrvatska | Reumatologija | Hematologija |
| Ireland | Rheumatology | Haematology (clinical and laboratory) |
| Italia | Reumatologia | Ematologia |
| Κύπρος | Ρευματολογία | Αιματολογία |
| Latvija | Reimatoloģija | Hematoloģija |
| Lietuva | Reumatologija | Hematologija |

| | Rheumatologie | Allgemeine Hämatologie |
|----------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Luxembourg | Rhumatologie | Hématologie |
| Magyarország | Reumatológia | Hematológia |
| Malta | Rewmatologija | Ematologija |
| Nederland | Reumatologie | |
| Österreich | Innere Medizin und Rheumatologie | Innere Medizin und Hämatologie und inter- nistische Onkologie |
| Polska | Reumatologia | Hematologia |
| Portugal | Reumatologia | Imuno-hemoterapia |
| România | Reumatologie | Hematologie |
| Slovenija | Revmatologija | Hematologija |
| Slovensko | Reumatológia | Hematológia a transfúziológia |
| Suomi/Finland | Reumatologia/Reumatologi | Kliininen hematologia/Klinisk hematologi |
| Sverige | Reumatologi | Hematologi |
| United Kingdom | Rheumatology | Haematology |

(¹) Seit Oktober 2009.

| | Endokrinologie | Physiotherapie |
|-------------------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Médecine physique et réadaptation/Fysische geneeskunde en revalidatie |
| България | Ендокринология и болести на обмяната | Физикална и рехабилитационна медицина |
| Česká republika | Diabetologie a endokrinologie | Rehabilitační a fyzikální medicína |
| Danmark | Intern medicin: endokrinologi | |
| Deutschland | — Innere Medizin und Schwerpunkt Endo- krinologie und Diabetologie — Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie (¹) | Physikalische und Rehabilitative Medizin |
| Eesti | Endokrinoloogia | Taastusravi ja füsiaatria |

| | Endokrinologie | Physiotherapie |
|----------------|--|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Ελλάδα | Ενδοκρινολογία | Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση |
| España | Endocrinología y nutrición | Medicina física y rehabilitación |
| France | Endocrinologie — diabète — maladies métaboliques | Médecine physique et de réadaptation |
| Hrvatska | Endokrinologija i dijabetologija | Fizikalna medicina i rehabilitacija |
| Ireland | Endocrinology and diabetes mellitus | |
| Italia | Endocrinologia e malattie del ricambio | Medicina fisica e riabilitazione |
| Κύπρος | Ενδοκρινολογία | Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση |
| Latvija | Endokrinoloģija | Rehabilitoloģija Fiziskā rehabilitācija Fizikālā medicīna |
| Lietuva | Endokrinologija | Fizinė medicina ir reabilitacija |
| Luxembourg | Endocrinologie, maladies du métabolisme et de la nutrition | Rééducation et réadaptation fonctionnelles |
| Magyarország | Endokrinológia | Fizikális medicina és rehabilitációs orvoslás |
| Malta | Endokrinoloģija u Dijabete | |
| Nederland | | Revalidatiegeneeskunde |
| Österreich | Innere Medizin und Endokrinologie und Diabetologie | Physikalische Medizin und Allgemeine Rehabilitation |
| Polska | Endokrynologia | Rehabilitacja medyczna |
| Portugal | Endocrinologia/Nutrição | Medicina física e de reabilitação |
| România | Endocrinologie | Reabilitare Medicală |
| Slovenija | | Fizikalna in rehabilitacijska medicina |
| Slovensko | Endokrinológia | Fyziatria, balneológia a liečebná rehabilitácia |
| Suomi/Finland | Endokrinologia/Endokrinologi | Fysiatria/Fysiatri |
| Sverige | Endokrina sjukdomar | Rehabiliteringsmedicin |
| United Kingdom | Endocrinology and diabetes mellitus | |

(1) Seit Oktober 2009.

| | Neuropsychiatrie | Haut- und Geschlechtskrankheiten |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Neuropsychiatrie (1) | Dermato-vénérologie/Dermato-venereologie |
| България | | Кожни и венерически болести |
| Česká republika | | Dermatovenerologie |
| Danmark | | Dermato-venerologi |
| Deutschland | Nervenheilkunde (Neurologie und Psychiatrie) | Haut- und Geschlechtskrankheiten |
| Eesti | | Dermatoveneroloogia |
| Ελλάδα | Νευρολογία — Ψυχιατρική | Δερματολογία — Αφροδισιολογία |
| España | | Dermatología médico-quirúrgica y venereología |
| France | Neuropsychiatrie (2) | Dermatologie et vénéréologie |
| Hrvatska | | Dermatologija i venerologija |
| Ireland | | |
| Italia | Neuropsychiatria (3) | Dermatologia e venerologia |
| Κύπρος | Νευρολογία — Ψυχιατρική | Δερματολογία — Αφροδισιολογία |
| Latvija | | Dermatoloģija un veneroloģija |
| Lietuva | | Dermatovenerologija |
| Luxembourg | Neuropsychiatrie (4) | Dermato-vénérologie |
| Magyarország | | Bőrgyógyászat |
| Malta | | Dermato-venereologija |
| Nederland | Zenuw — en zielsziekten (5) | Dermatologie en venerologie |
| Österreich | Neurologie und Psychiatrie (6) | Haut- und Geschlechtskrankheiten |
| Polska | | Dermatologia i wenerologia |
| Portugal | | Dermatovenereologia |
| România | | Dermatovenerologie |
| Slovenija | | Dermatovenerologija |
| Slovensko | Neuropsychiatria | Dermatovenerológia |

| | Neuropsychiatrie | Haut- und Geschlechtskrankheiten |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Suomi/Finland | | Ihotaudit ja allergologia/Hudsjukdomar och allergologi |
| Sverige | | Hud- och könssjukdomar |
| United Kingdom | | |

Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3:

(¹) 1. August 1987, ausgenommen die Personen, die ihre Weiterbildung vor diesem Zeitpunkt begonnen haben.

(²) 31. Dezember 1971.

(³) 31. Oktober 1999.

(⁴) Für nach dem 5. März 1982 begonnene Weiterbildungen werden keine Nachweise ausgestellt.

(⁵) 9. Juli 1984.

(⁶) 31. März 2004.

| | Radiologie | Kinder- und Jugendpsychiatrie |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Psychiatrie, particulièrement en psychiatrie infanto-juvénile/Psychiatrie, meer bepaald in de kinder- en jeugdpsychiatrie |
| България | Радиобиология | Детска психиатрия |
| Česká republika | | Dětská a dorostová psychiatrie |
| Danmark | | Børne- og ungdomspsykiatri |
| Deutschland | Radiologie | Kinder- und Jugendpsychiatrie und -psychotherapie |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | Ακτινολογία — Ραδιολογία | Παιδοψυχιατρική |
| España | Electroradiología (¹) | |
| France | Electro-radiologie (²) | Pédopsychiatrie (⁷) |
| Hrvatska | Klinička radiologija | Dječja i adolescentna psihijatrija |
| Ireland | | Child and adolescent psychiatry |
| Italia | Radiologia (³) | Neuropsichiatria infantile |
| Κύπρος | | Παιδοψυχιατρική |
| Latvija | | Bērnu psihijatrija |
| Lietuva | | Vaikų ir paauglių psichiatrija |

| | Radiologie | Kinder- und Jugendpsychiatrie |
|----------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Luxembourg | Électroradiologie ⁽⁴⁾ | Psychiatrie infantile |
| Magyarország | Radiológia | Gyermek- és ifjúsági pszichiátria |
| Malta | | |
| Nederland | Radiologie ⁽⁵⁾ | |
| Österreich | Radiologie ⁽⁶⁾ | — Kinder- und Jugendpsychiatrie — Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapeutische Medizin ⁽⁸⁾ |
| Polska | | Psychiatria dzieci i młodzieży |
| Portugal | Radiologia | Psiquiatria da infância e da adolescência |
| România | | Psihiatrie pediatrică |
| Slovenija | Radiologija | Otroška in mladostniška psihiatrija |
| Slovensko | | Detská psychiatria |
| Suomi/Finland | | Lastenpsykiatria/Barnpsykiatri |
| Sverige | | Barn- och ungdomspsykiatri |
| United Kingdom | | Child and adolescent psychiatry |

— Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3:

⁽¹⁾ 1. Februar 1984.

⁽²⁾ 3. Dezember 1971.

⁽³⁾ 31. Oktober 1993.

⁽⁴⁾ Für nach dem 5. März 1982 begonnene Weiterbildungen werden keine Nachweise ausgestellt.

⁽⁵⁾ 8. Juli 1984.

⁽⁶⁾ 31. März 2004.

⁽⁷⁾ 1. Januar 1991.

⁽⁸⁾ Seit Juni 2015.

| | Geriatric | Nierenkrankheiten |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Gériatrie/Geriatrie | |
| България | Гериатрична медицина | Нефрология |
| Česká republika | Geriatric | Nefrologie |
| Danmark | Intern medicin: geriatri | Intern medicin: nefrologi |

| | Geriatrie | Nierenkrankheiten |
|----------------|---|--|
| | Minstdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Minstdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Deutschland | | — Innere Medizin und Schwerpunkt Nephrologie — Innere Medizin und Nephrologie (¹) |
| Eesti | | Nefroloogia |
| Ἑλλάδα | | Νεφρολογία |
| España | Geriatría | Nefrología |
| France | | Néphrologie |
| Hrvatska | | Nefrologija |
| Ireland | Geriatric medicine | Nephrology |
| Italia | Geriatría | Nefrologia |
| Κύπρος | Γηριατρική | Νεφρολογία |
| Latvija | | Nefroloģija |
| Lietuva | Geriatrija | Nefrologija |
| Luxembourg | Gériatrie | Néphrologie |
| Magyarország | Geriatría | Nefrológia |
| Malta | Ġerjatrija | Nefroloģija |
| Nederland | Klinische geriatrie | |
| Österreich | | Innere Medizin und Nephrologie |
| Polska | Geriatría | Nefrologia |
| Portugal | | Nefrologia |
| România | Geriatrie și gerontologie | Nefrologie |
| Slovenija | | Nefrologija |
| Slovensko | Geriatría | Nefrológia |
| Suomi/Finland | Geriatría/Geriatrí | Nefrologia/Nefrologi |
| Sverige | Geriatrík | Medicinska njursjukdomar (nefrologi) |
| United Kingdom | Geriatric medicine | Renal medicine |

(¹) Seit Oktober 2009.

| | Ansteckende Krankheiten | Öffentliches Gesundheitswesen und Sozialmedizin |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | |
| България | Инфекциозни болести | Социална медицина и здравен мениджмънт комунална хигиена |
| Česká republika | Infekční lékařství | Hygiena a epidemiologie |
| Danmark | Intern medicin: infektionsmedicin | Samfundsmedicin |
| Deutschland | | Öffentliches Gesundheitswesen |
| Eesti | Infektsioonhaigused | |
| Ελλάδα | | Κοινωνική Ιατρική |
| España | | Medicina preventiva y salud pública |
| France | | Santé publique et médecine sociale |
| Hrvatska | Infektologija | Javnozdravstvena medicina |
| Ireland | Infectious diseases | Public health medicine |
| Italia | Malattie infettive | Igiene e medicina preventiva |
| Κύπρος | Λοιμώδη Νοσήματα | — Υγειονομία — Κοινωνική Ιατρική |
| Latvija | Infektoloģija | |
| Lietuva | Infektologija | |
| Luxembourg | Maladies contagieuses | Santé publique |
| Magyarország | Infektológia | Megelőző orvostan és népegészségtan |
| Malta | Mard Infettiv | Saħħa Pubblika |
| Nederland | | Maatschappij en gezondheid |
| Österreich | Innere Medizin und Infektiologie | — Sozialmedizin — Public Health (!) |
| Polska | Choroby zakaźne | Zdrowie publiczne, epidemiologia |
| Portugal | Doenças infecciosas | Saúde pública |
| România | Boli infecțioase | Sănătate publică și management |

| | Ansteckende Krankheiten | Öffentliches Gesundheitswesen und Sozialmedizin |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Slovenija | Infektologija | Javno zdravje |
| Slovensko | Infektológia | Verejné zdravotníctvo |
| Suomi/Finland | Infektiosairaudet/Infektionssjukdomar | Terveysthuolto/Hälsovård |
| Sverige | Infektionssjukdomar | Socialmedicin |
| United Kingdom | Infectious diseases | Public health medicine |

(¹) Seit Juni 2015.

| | Pharmakologie | Arbeitsmedizin |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Médecine du travail/Arbeitsgeneeskunde |
| България | Клинична фармакология и терапия Фармакология | Трудова медицина |
| Česká republika | Klinická farmakologie | Pracovní lékařství |
| Danmark | Klinisk farmakologi | Arbejdsmedicin |
| Deutschland | Pharmakologie und Toxikologie | Arbeitsmedizin |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | | Ιατρική της Εργασίας |
| España | Farmacología clínica | Medicina del trabajo |
| France | | Médecine du travail |
| Hrvatska | Klinička farmakologija s toksikologijom | Medicina rada i športa |
| Ireland | Clinical pharmacology and therapeutics | Occupational medicine |
| Italia | Farmacologia | Medicina del lavoro |
| Κύπρος | | Ιατρική της Εργασίας |
| Latvija | | Arodslimības |
| Lietuva | | Darbo medicina |

| | Pharmakologie | Arbeitsmedizin |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Luxembourg | | Médecine du travail |
| Magyarország | Klinikai farmakológia | Foglalkozás-orsvostan (üzemorsvostan) |
| Malta | Farmakologija Klinika u t-Terapewtika | Medicina Okkupazzjonali |
| Nederland | | — Arbeid en gezondheid, bedrijfgeneeskunde — Arbeid en gezondheid, verzekeringsgeneeskunde |
| Österreich | Pharmakologie und Toxikologie | — Arbeitsmedizin — Arbeitsmedizin und angewandte Physiologie ⁽¹⁾ |
| Polska | Farmakologia kliniczna | Medycyna pracy |
| Portugal | | Medicina do trabalho |
| România | Farmacologie clinică | Medicina muncii |
| Slovenija | | Medicina dela, prometa in športa |
| Slovensko | Klinická farmakológia | Pracovné lekárstvo |
| Suomi/Finland | Kliininen farmakologia ja lääkehoito/Klinisk farmakologi och läkemedelsbehandling | Työterveyshuolto/Företagshälsövård |
| Sverige | Klinisk farmakologi | Yrkes- och miljömedicin |
| United Kingdom | Clinical pharmacology and therapeutics | Occupational medicine |

⁽¹⁾ Seit Juni 2015.

| | Allergologie | Nuklearmedizin |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Médecine nucléaire/Nucleaire geneeskunde |
| България | Клинична алергология | Нуклеарна медицина |
| Česká republika | Alergologie a klinická imunologie | Nukleární medicína |
| Danmark | | Klinisk fysiologi og nuklearmedicin |
| Deutschland | | Nuklearmedizin |

| | Allergologie | Nuklearmedizin |
|----------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | Αλλεργιολογία | Πυρηνική Ιατρική |
| España | Alergología | Medicina nuclear |
| France | | Médecine nucléaire |
| Hrvatska | Alergologija i klinička imunologija | Nuklearna medicina |
| Ireland | | |
| Italia | Allergologia ed immunologia clinica | Medicina nucleare |
| Κύπρος | Αλλεργιολογία | Πυρηνική Ιατρική |
| Latvija | Alergoloģija | |
| Lietuva | Alergologija ir klinikinė imunologija | |
| Luxembourg | | Médecine nucléaire |
| Magyarország | Allergológia és klinikai immunológia | Nukleáris medicina |
| Malta | | Medicina Nukleari |
| Nederland | Allergologie (1) | Nucleaire geneeskunde |
| Österreich | | Nuklearmedizin |
| Polska | Alergologia | Medycyna nuklearna |
| Portugal | Imuno-alergologia | Medicina nuclear |
| România | Alergologie și imunologie clinică | Medicină nucleară |
| Slovenija | | Nuklearna medicina |
| Slovensko | Klinická imunológia a alergológia | Nukleárna medicína |
| Suomi/Finland | | Kliininen fysiologia ja isotooppilääketiede/ Klinisk fysiologi och nukleärmedicin |
| Sverige | Allergisjukdomar | Nukleärmedicin |
| United Kingdom | | Nuclear medicine |

(1) Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3: 12. August 1996.

| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
|-------------------------|---|---------------------------|
| Belgique/België/Belgien | | |
| България | Лицево-челюстна хирургия | Трансфузионна хематология |
| Česká republika | Maxilofaciální chirurgie | |
| Danmark | | |
| Deutschland | | |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | | |
| España | Cirugía oral y maxilofacial | |
| France | Chirurgie maxillo-faciale et stomatologie | Hématologie |
| Hrvatska | Maksilofacijalna kirurgija | |
| Ireland | | |
| Italia | Chirurgia maxillo-facciale | |
| Κύπρος | | |
| Latvija | Mutes, sejas un žokļu ķirurģija | |
| Lietuva | Veido ir žandikaulių chirurgija | |
| Luxembourg | Chirurgie maxillo-faciale | Hématologie biologique |
| Magyarország | Szájsebészet (1) | |
| Malta | | |
| Nederland | | |
| Österreich | Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie (2) | |
| Polska | Chirurgia szczekowo-twarzowa | |
| Portugal | Cirurgia maxilo-facial | Hematologia clinica |
| România | | |
| Slovenija | Maxilofacijalna kirurgija | |

| | Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie (Grundausbildung des Arztes) | Biologische Hämatologie |
|----------------|--|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Slovensko | Maxilofaciálna chirurgia | |
| Suomi/Finland | | |
| Sverige | | |
| United Kingdom | | |

Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3:

(¹) 30. September 2007.

(²) 28. Februar 2013.

| | Stomatologie | Hautkrankheiten |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | |
| България | | |
| Česká republika | | |
| Danmark | | |
| Deutschland | | |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | | |
| España | Estomatología | |
| France | Stomatologie | |
| Hrvatska | | |
| Ireland | | Dermatology |
| Italia | Odontostomatologia (¹) | |
| Κύπρος | | |
| Latvija | | |
| Lietuva | | |
| Luxembourg | Stomatologie | |
| Magyarország | | |

| | Stomatologie | Hautkrankheiten |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 3 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Malta | | Dermatologġija |
| Nederland | | |
| Österreich | | |
| Polska | | |
| Portugal | Estomatologia | |
| România | | |
| Slovenija | | |
| Slovensko | | |
| Suomi/Finland | | |
| Sverige | | |
| United Kingdom | | Dermatology |

(¹) Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3: 31. Dezember 1994.

| | Geschlechtskrankheiten | Tropenmedizin |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | |
| България | | |
| Česká republika | | |
| Danmark | | |
| Deutschland | | |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | | |
| España | | |
| France | | |
| Hrvatska | | |
| Ireland | Genito-urinary medicine | Tropical medicine |

| | Geschlechtskrankheiten | Tropenmedizin |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Italia | | Medicina tropicale |
| Κύπρος | | |
| Latvija | | |
| Lietuva | | |
| Luxembourg | | |
| Magyarország | | Trópusi betegségek |
| Malta | Medicina Uro-ġenetali | |
| Nederland | | |
| Österreich | | — Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin — Klinische Immunologie und Spezifische Prophylaxe und Tropenmedizin ⁽¹⁾ |
| Polska | | Medycyna transportu |
| Portugal | | Medicina tropical |
| România | | |
| Slovenija | | |
| Slovensko | | Tropická medicína |
| Suomi/Finland | | |
| Sverige | | |
| United Kingdom | Genito-urinary medicine | Tropical medicine |

⁽¹⁾ Seit Juni 2015.

| | Gastroenterologische Chirurgie | Unfall- und Notfallmedizin |
|-------------------------|--|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Chirurgie abdominale/Heelkunde op het abdomen ⁽¹⁾ | |
| България | Гастроентерологична хирургия | Спешна медицина |
| Česká republika | | — Traumatologie — Urgentní medicína |

| | Gastroenterologische Chirurgie | Unfall- und Notfallmedizin |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Danmark | | |
| Deutschland | Visceralchirurgie | |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | | |
| España | | |
| France | Chirurgie viscérale et digestive | |
| Hrvatska | Abdominalna kirurgija | Hitna medicina |
| Ireland | | Emergency medicine |
| Italia | Chirurgia dell'apparato digerente | Medicina d'emergenza-urgenza ⁽²⁾ |
| Κύπρος | | |
| Latvija | | |
| Lietuva | Abdominalinė chirurgija | |
| Luxembourg | Chirurgie gastro-entérologique | |
| Magyarország | | Oxyológia és sürgősségi orvostan |
| Malta | | Medicina tal-Accidenti u l-Emergenza |
| Nederland | | |
| Österreich | | |
| Polska | | Medycyna ratunkowa |
| Portugal | | |
| România | | Medicină de urgență |
| Slovenija | Abdominalna kirurgija | Urgentna medicina |
| Slovensko | Gastroenterologická chirurgia | — Úrazová chirurgia — Urgentná medicína |
| Suomi/Finland | Gastroenterologinen kirurgia/Gastroenterologisk kirurgi | Akuuttilääketiede/Akutmedicin |
| Sverige | | |
| United Kingdom | | Emergency medicine |

(1) Zeitpunkt der Aufhebung im Sinne des Artikels 27 Absatz 3: 1. Januar 1983.

(2) Seit 17.2.2006.

| | | |
|-------------------------|---|---|
| | Klinische Neurophysiologie | Zahn-, Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie (Grundausbildung des Arztes und des Zahn- arztes) (1) |
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | | Stomatologie et chirurgie orale et maxillo-fa- ciale/Stomatologie en mond-, kaak- en aan- gezichtschirurgie |
| България | | Дентална, орална и лицево-челюстна хирургия |
| Česká republika | | |
| Danmark | | |
| Deutschland | | — Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie — Mund-Kiefer-Gesichtschirurgie (2) |
| Eesti | | |
| Ελλάδα | | Στοματική και Γναθοπροσωπική Χειρουργική (3) |
| España | Neurofisiología clínica | |
| France | | |
| Hrvatska | | |
| Ireland | Clinical neurophysiology | Oral and maxillo-facial surgery |
| Italia | | |
| Κύπρος | | Στοματο-Γναθο-Προσωποχειρουργική |
| Latvija | | |
| Lietuva | | |
| Luxembourg | | Chirurgie dentaire, orale et maxillo-faciale |
| Magyarország | | Arc-állcsont-szájsebészeti |
| Malta | Newrofiżjoloġija Klinika | Kirurgija tal-ghadam tal-wieċ |
| Nederland | | |
| Österreich | | Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie |
| Polska | | |
| Portugal | | |
| România | Chirurgie Orală și Maxilo-facială (4) | |
| Slovenija | | |

| | Klinische Neurophysiologie | Zahn-, Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie (Grundausbildung des Arztes und des Zahn- arztes) ⁽¹⁾ |
|----------------|---|--|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Slovensko | | |
| Suomi/Finland | Kliininen neurofysiologia/Klinisk neurofy- siologi | Suu- ja leukakirurgia/Oral och maxillofacial kirurgi |
| Sverige | Klinisk neurofysiologi | |
| United Kingdom | Clinical neurophysiology | Oral and maxillo-facial surgery |

⁽¹⁾ Die Weiterbildung zum Facharzt für Zahn-, Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie, die zur Ausstellung eines entsprechenden Nachweises führt, setzt voraus, dass die ärztliche Grundausbildung (Artikel 24) sowie die zahnärztliche Grundausbildung (Artikel 34) abgeschlossen und als gültig anerkannt worden sind.

⁽²⁾ Seit 2006.

⁽³⁾ Seit 10.7.2014.

⁽⁴⁾ Seit 2009.

| | Medizinische Onkologie | Humangenetik/Medizinische Genetik |
|-------------------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Belgique/België/Belgien | Oncologie médicale/Medische oncologie | |
| България | Медицинска онкология | Медицинска генетика |
| Česká republika | Klinická onkologie | Lékařská genetik |
| Danmark | | Klinisk genetik |
| Deutschland | | Humangenetik |
| Eesti | | Meditsiinigeneetika |
| Ελλάδα | Παθολογική Ογκολογία | |
| España | Oncología Médica | |
| France | Oncologie | Génétique médicale |
| Hrvatska | | |
| Ireland | Medical oncology | Clinical genetics |
| Italia | Oncologia medica | Genetica medica |
| Κύπρος | Ακτινοθεραπευτική Ογκολογία | |
| Latvija | Onkoloģija ķīmijterapija | Medicīnas ģenētika |
| Lietuva | Chemoterapinė onkologija | Genetika |

| | Medizinische Onkologie | Humangenetik/Medizinische Genetik |
|----------------|---|---|
| | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 5 Jahre | Mindestdauer der fachärztlichen Weiterbildung: 4 Jahre |
| Land | Bezeichnung | Bezeichnung |
| Luxembourg | Oncologie médicale | Médecine génétique |
| Magyarország | Klinikai onkológia | Klinikai genetika |
| Malta | | |
| Niederland | | Klinische genetica |
| Österreich | | Medizinische Genetik |
| Polska | Onkologia kliniczna | Genetyka kliniczna |
| Portugal | Oncologia médica | Genética médica |
| România | Oncologie medicala | Genetica medicala |
| Slovenija | Internistična onkologija | Klinična genetika |
| Slovensko | Klinická onkológia | Lekárska genetica |
| Suomi/Finland | | Perinnöllisyyslääketiede/Medicinsk genetik |
| Sverige | | |
| United Kingdom | Medical oncology | Clinical genetics |

5.1.4. Ausbildungsnachweise für den Allgemeinmediziner

| Land | Ausbildungsnachweis | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-----------------------------|--|--|------------|
| België/Belgique/ Belgien | Bijzondere beroepstitel van huisarts/ Titre professionnel particulier de mé- decin généraliste | Huisarts/Médecin généraliste | 31.12.1994 |
| България | Свидетелство за призната специалност по Обща медицина | Лекар-специалист по Обща медицина | 1.1.2007 |
| Česká republika | Diplom o specializaci všeobecné prak- tické lékařství | Všeobecný praktický lékař | 1.5.2004 |
| Danmark | Bevis for tilladelse til at betegne sig som speciallæge i almen medicin | Alment praktiserende læge/Speciallæge i almen medicin | 31.12.1994 |
| Deutschland | Zeugnis über die spezifische Ausbil- dung in der Allgemeinmedizin | Facharzt/Fachärztin für Allgemeinme- dizin | 31.12.1994 |
| Eesti | Residentuuri lõpetamist tõendav tun- nistus Diplom peremeditsiini erialal | Perearst | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|--------------|--|---|------------|
| Ελλάδα | Τίτλος ιατρικής ειδικότητας γενικής ιατρικής | Ιατρός με ειδικότητα γενικής ιατρικής | 31.12.1994 |
| España | Título de especialista en medicina familiar y comunitaria | Especialista en medicina familiar y comunitaria | 31.12.1994 |
| France | Diplômes d'études spécialisées de médecine générale accompagnés du diplôme d'Etat de docteur en médecine | Médecin qualifié en médecine générale | 31.12.1994 |
| Hrvatska | Diploma o specijalističkom usavršavanju | specijalist obiteljske medicine | 1.7.2013 |
| Ireland | Certificate of specific qualifications in general medical practice | General medical practitioner | 31.12.1994 |
| Italia | — Attestato di formazione specifica in medicina generale — Diploma di formazione specifica in medicina generale | Medico di medicina generale | 31.12.1994 |
| Κύπρος | Τίτλος Ειδικότητας Γενικής Ιατρικής | Ιατρός Γενικής Ιατρικής | 1.5.2004 |
| Latvija | Çimenes ārsta sertifikāts | Çimenes (vispārējās prakses) ārsts | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Šeimos gydytojo rezidentūros pažymėjimas 2. Rezidentūros pažymėjimas (šeimos gydytojo profesinė kvalifikacija) | Šeimos medicinos gydytojas Šeimos gydytojas | 1.5.2004 |
| Luxembourg | Diplôme de formation spécifique en médecine générale | Médecin généraliste | 31.12.1994 |
| Magyarország | Háziorvostan szakorvosa bizonyítvány | Háziorvostan szakorvosa | 1.5.2004 |
| Malta | Tabib tal-familja | Medicina tal-familja | 1.5.2004 |
| Nederland | Certificaat van inschrijving in een specialistenregister van huisartsen Diploma geneeskundig specialist | Huisarts, Verpleeghuisarts en arts voor verstandelijk gehandicapte Registratie Commissie (HVRC) Registratiecommissie Geneeskundig Specialisten (RGS) van de Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Bevordering der Geneeskunst (1) | 31.12.1994 |
| Österreich | Diplom über die besondere Ausbildung in der Allgemeinmedizin | Arzt für Allgemeinmedizin | 31.12.1994 |
| Polska | Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie medycyny rodzinnej | Specjalista w dziedzinie medycyny rodzinnej | 1.5.2004 |
| Portugal | Título de especialista em medicina geral e familiar | Especialista em medicina geral e familiar | 31.12.1994 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|----------------|---|--|------------|
| România | Certificat de medic specialist medicină de familie | Medic specialist medicină de familie | 1.1.2007 |
| Slovenija | Potrdilo o opravljenem specialističnem izpitu iz družinske medicine | Specialist družinske medicine/Specialistka družinske medicine | 1.5.2004 |
| Slovensko | Diplom o špecializácii v odbore ‚všeobecné lekárstvo‘ | Všeobecný lekár | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | Todistus yleislääketieteen erityiskoulutuksesta/Bevis om särskild allmänläkarutbildning | Yleislääketieteen erityiskoulutuksen suorittanut laillistettu lääkäri/Legitime-rad läkare som har fullgjort särskild allmänläkarutbildning | 1.1.1994 |
| Sverige | Bevis om specialistkompetens i allmänmedicin | Specialist i allmänmedicin | 31.12.1994 |
| United Kingdom | Certificate of completion of training | General practitioner | 31.12.1994 |

(¹) Seit Januar 2013.“

2. Nummer 5.2.2 erhält folgende Fassung:

„5.2.2. Ausbildungsnachweise für die Krankenschwestern und Krankenpfleger, die für die allgemeine Pflege verantwortlich sind

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-----------------------------|--|--|---|-----------|
| België/Belgique/ Belgien | <ul style="list-style-type: none"> — Diploma gegradueerde verpleger/verpleegster/Diplôme d’infirmier(ère) gradué(e)/Diplom eines (einer) graduierten Krankenpflegers (-pflegerin) — Diploma in de ziekenhuisverpleegkunde/Brevet d’infirmier(ère) hospitalier (ère)/Brevet eines (einer) Krankenpflegers (-pflegerin) — Brevet van verpleegassistent(e)/Brevet d’hospitalier (ère)/Brevet einer Pflegeassistentin | <ul style="list-style-type: none"> — De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d’enseignement reconnus/ Die anerkannten Ausbildungsanstalten — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d’enseignement de la Communauté française/ Der zuständige Prüfungsausschuß der Deutschsprachigen Gemeinschaft | <ul style="list-style-type: none"> — Hospitalier(ère)/Verpleegassistent(e) — Infirmier(ère) hospitalier (ère)/Ziekenhuisverpleger (-verpleegster) | 29.6.1979 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-----------------|---|---|---|-----------|
| България | Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен 'Бакалавър' с професионална квалификация 'Медицинска сестра' | Университет | Медицинска сестра | 1.1.2007 |
| Česká republika | 1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru všeobecná sestra (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná všeobecná sestra (diplomovaný specialista, DiS.), accompanied by the following certificate: — Vysvědčení o absolutoriu | 1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem | — Všeobecná sestra — Všeobecný ošetrovatel | 1.5.2004 |
| Danmark | Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i sygepleje | Professionshøjskole | Sygeplejerske | 29.6.1979 |
| Deutschland | Zeugnis über die staatliche Prüfung in der Krankenpflege | Staatlicher Prüfungsausschuss | Gesundheits- und Krankenpflegerin/Gesundheits- und Krankenpfleger | 29.6.1979 |
| Eesti | 1. Diplom õe erialal 2. Õe põhikoolituse diplom 3. Õe põhiõpe diplom | 1. Tallinna Meditsiinikool Tartu Meditsiinikool Kohtla-Järve Meditsiinikool 2. Tallinna Tervishoiu Kõrgkool 3. Tartu Tervishoiu Kõrgkool | õde | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | 1. Πτυχίο Νοσηλευτικής Παν/μίου Αθηνών 2. Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 3. Πτυχίο Αξιωματικών Νοσηλευτικής 4. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας 5. Πτυχίο Αδελφών Νοσοκόμων και Επισκεπτριών πρώην Ανωτέρων Σχολών Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας | 1. Πανεπιστήμιο Αθηνών 2. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Εθνικής Άμυνας 4. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας 5. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας | Διπλωματούχος ή πτυχιούχος νοσοκόμος, νοσηλεύτης ή νοσηλεύτρια | 1.1.1981 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|----------|---|---|--|--------------------------|
| | 6. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής 7. Πτυχίο Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Πελοποννήσου | 6. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 7. Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου | | |
| España | Título de Diplomado universitario en Enfermería Título de Graduado/a en Enfermería | — Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una Universidad — El rector de una Universidad | Enfermero/a diplomado/a Graduado/a en Enfermería | 1.1.1986 1.1.1986 |
| France | — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) — Diplôme d'Etat d'infirmier (ère) délivré en vertu du décret no 99-1147 du 29 décembre 1999 | Le ministère de la santé | Infirmier(ère) | 29.6.1979 |
| Hrvatska | 1. Svjedodžba „medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege“ 2. Svjedodžba „prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva“ | 1. Srednje strukovne škole koje izvode program za stjecanje kvalifikacije „medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege“ 2. Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj Sveučilišta u Republici Hrvatskoj Veleučilišta u Republici Hrvatskoj | 1. medicinska sestra opće njege/medicinski tehničar opće njege 2. prvostupnik (baccalaureus) sestrinstva/prvostupnica (baccalaurea) sestrinstva | 1.7.2013 |
| Ireland | 1. Certificate of Registered General Nurse ⁽¹⁾ 2. B.Sc. in Nursing Studies (General) approved by the NMBI ⁽²⁾ 3. B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI ⁽²⁾ | 1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland) [from 2 October 2012] 2. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Nursing Studies approved by the NMBI [as of September 2002] 3. Third-level Institution delivering the B.Sc. in Children's and General (Integrated) Nursing approved by the NMBI [as of September 2006] | Registered General Nurse (RGN) | 29.6.1979 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|------------|---|---|--|-----------|
| Italia | 1. Diploma di infermiere professionale 2. Diploma di laurea in infermieristica | 1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università | 1. Infermiere professionale 2. Infermiere | 29.6.1979 |
| Κύπρος | Δίπλωμα Γενικής Νοσηλευτικής Πτυχίο Νοσηλευτικής Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Ευρωπαϊκού Πανεπιστημίου Κύπρου Πτυχίο Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Λευκωσίας — BSc in Nursing Πτυχίο Γενικής Νοσηλευτικής | Νοσηλευτική Σχολή Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου Πανεπιστήμιο Λευκωσίας University of Nicosia Σχολή Επιστημών Υγείας, Πανεπιστήμιο Frederick | Εγγεγραμμένος Νοσηλευτής Νοσηλευτής(τρια) Γενικής Νοσηλευτικής | 1.5.2004 |
| Latvija | 1. Diploms par māsu kvalifikācijas iegūšanu 2. Māsu diploms | 1. Māsu skolas 2. Universitātes tipa augstskola pamatojoties uz Valsts eksāmenu komisijas lēmumu | Māsa | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją 3. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) 4. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija) | 1. Universitetas 2. Kolegija 3. Universitetas 4. Kolegija | Bendrosios praktikos slaugytojas | 1.5.2004 |
| Luxembourg | — Diplôme d'Etat d'infirmier — Diplôme d'Etat d'infirmier hospitalier gradué | Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports | Infirmier | 29.6.1979 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|--------------|--|--|--|-----------|
| Magyarország | <ol style="list-style-type: none"> 1. Ápoló bizonyítvány 2. Ápoló oklevél 3. Okleveles ápoló oklevél | <ol style="list-style-type: none"> 1. Szakképző iskola 2. Felsőoktatási intézmény 3. Felsőoktatási intézmény | Ápoló | 1.5.2004 |
| Malta | Lawrja jew diploma fl-istudji tal-infermerija | Universita `ta` Malta | Infermier Registrat tal-Ewwel Livell | 1.5.2004 |
| Nederland | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diploma's verpleger A, verpleegster A, verpleegkundige A 2. Diploma verpleegkundige MBOV (Middelbare Beroepsopleiding Verpleegkundige) 3. Diploma verpleegkundige HBOV (Hogere Beroepsopleiding Verpleegkundige) 4. Diploma beroepsonderwijs verpleegkundige — Kwalificatieniveau 4 5. Diploma hogere beroepsopleiding verpleegkundige — Kwalificatieniveau 5 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 2. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 3. Door een van overheidswege benoemde examencommissie 4. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling 5. Door een van overheidswege aangewezen opleidingsinstelling | Verpleegkundige | 29.6.1979 |
| Österreich | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diplom über die Ausbildung in der all-gemeinen Gesundheits- und Krankenpflege 2. Diplom als ‚Diplomierte Krankenschwester/ Diplomierter Krankenpfleger‘ 3. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs ‚Gesundheits- und Krankenpflege‘ | <ol style="list-style-type: none"> 1. Schule für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege 2. Allgemeine Krankenpflegeschule 3. Fachhochschulrat/Fachhochschule | <p>— Diplomierte Gesundheits- und Krankenschwester</p> <p>— Diplomierter Gesundheits- und Krankenpfleger</p> | 1.1.1994 |
| Polska | <p>— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku pielęgniarstwo z tytułem ‚magister pielęgniarstwa‘</p> <p>— Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności pielęgniarstwo z tytułem ‚licencjat pielęgniarstwa‘</p> | Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze | Pielęgniarka | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|---------------|--|---|--|----------|
| Portugal | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diploma do curso de enfermagem geral 2. Diploma/carta de curso de bacharelato em enfermagem 3. Diploma/Carta de curso de licenciatura em enfermagem | <ol style="list-style-type: none"> 1. Escolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. Escolas Superiores de Enfermagem; Escolas Superiores de Saúde | Enfermeiro | 1.1.1986 |
| România | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diplomă de absolvire de asistent medical generalist cu studii superioare de scurtă durată 2. Diplomă de licență de asistent medical generalist cu studii superioare de lungă durată 3. Certificat de competențe profesionale (de asistent medical generalist) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Universități 2. Universități 3. Ministerul Educației Naționale | Asistent medical generalist | 1.1.2007 |
| Slovenija | Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ‚diplomirana medicinska sestra/diplomirani zdravstvenik‘ | <ol style="list-style-type: none"> 1. Univerza 2. Visoka strokovna šola | Diplomirana medicinska sestra/Diplomirani zdravstvenik | 1.5.2004 |
| Slovensko | <ol style="list-style-type: none"> 1. DIPLOM ošetrovatel'stvo ‚magister‘ (‚Mgr.‘) 2. DIPLOM ošetrovatel'stvo ‚bakalár‘ (‚Bc.‘) 3. DIPLOM diplomovaná všeobecná sestra | <ol style="list-style-type: none"> 1. Vysoká škola/Univerzita 2. Vysoká škola/Univerzita 3. Stredná zdravotnícka škola | Sestra | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | <ol style="list-style-type: none"> 1. Sairaanhoidajan tutkinto/Sjukskötarexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, sairaanhoitaja (AMK)/Yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, sjukskötare (YH) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Terveystieteiden tutkimuskeskus/Hälsöförhållningsvetenskap 2. Ammattikorkeakoulu/Yrkeshögskolor | Sairaanhoidaja/Sjukskötare | 1.1.1994 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|----------------|---|---|--------------------------|-----------|
| Sverige | Sjuksköterskeexamen | Universitet eller högskola | Sjuksköterska | 1.1.1994 |
| United Kingdom | A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies as attesting to the completion of training required for general nurses by article 31 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Nurse — Adult in its register ⁽³⁾ | Education institutions approved by the Nursing and Midwifery Council or one of its predecessor bodies | Registered Nurse — Adult | 29.6.1979 |

- (1) Dieser Ausbildungsnachweis berechtigt den Inhaber zur automatischen Anerkennung, sofern er für Mitgliedstaatsangehörige ausgestellt wird, die diese Qualifikation in Irland erworben haben.
- (2) Diese Angabe zum Ausbildungsnachweis wurde einbezogen, damit in Irland ausgebildete Graduierte mit Sicherheit das Recht auf automatische Anerkennung erhalten, ohne sich in Irland tatsächlich registrieren lassen zu müssen, da eine derartige Registrierung nicht Teil des Qualifizierungsverfahrens ist.
- (3) Diese Angabe zum Ausbildungsnachweis ersetzt frühere Einträge für das Vereinigte Königreich, damit im Vereinigten Königreich ausgebildete Graduierte mit Sicherheit das Recht auf automatische Anerkennung erhalten, ohne sich tatsächlich registrieren lassen zu müssen, da eine derartige Registrierung nicht Teil des Qualifizierungsverfahrens ist.“

3. Die Nummern 5.3.2 und 5.3.3 erhalten folgende Fassung:

„5.3.2. Ausbildungsnachweise des Zahnarztes (Grundausbildung)

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-----------------------------|---|---|---------------------------|---|-----------|
| België/Belgique/ Belgien | Diploma van tandarts/Diplôme licencié en science dentaire | — De universiteiten/ Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française | | Licentiaat in de tandheelkunde/Licencié en science dentaire | 28.1.1980 |
| България | Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Магистър“ по „Дентална медицина“ с професионална квалификация „Магистър-лекар по дентална медицина“ | Университет | | Лекар по дентална медицина | 1.1.2007 |
| Česká republika | Diplom o ukončení studia ve studijním programu zubní lékařství (doktor zubního lékařství, MDDr.) | Lékařská fakulta univerzity v České republice | | Zubní lékař | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-------------|--|--|--|--|----------------------|
| Danmark | Bevis for kandidatuddannelsen i odontologi (cand.odont.) | Universitet | 1. Autorisation som tandlæge, udstedt af Sundhedsstyrelsen 2. Tilladelse til selvstændig virke som tandlæge | Tandlæge | 28.1.1980 |
| Deutschland | Zeugnis über die Zahnärztliche Prüfung | Zuständige Behörden | | Zahnarzt | 28.1.1980 |
| Eesti | Hambaarstikraad Degree in Dentistry (DD) Diplom hambaarstiteaduse õppekava läbimise kohta | Tartu Ülikool | | Hambaarst | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | Πτυχίο Οδοντιατρικής | Πανεπιστήμιο | | Οδοντίατρος ή χειρουργός οδοντίατρος | 1.1.1981 |
| España | Título de Licenciado en Odontología Título de Graduado/a en Odontología | El rector de una universidad El rector de una Universidad | | Licenciado en Odontología Graduado/a en Odontología | 1.1.1986 1.1.1986 |
| France | Diplôme d'Etat de docteur en chirurgie dentaire | Universités | | Chirurgien-dentiste | 28.1.1980 |
| Hrvatska | Diploma ,doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine' | Fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj | | doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine | 1.7.2013 |
| Ireland | — Bachelor in Dental Science (B.Dent. Sc.) — Bachelor of Dental Surgery (BDS) — Licentiate in Dental Surgery (LDS) | — Universities — Royal College of Surgeons in Ireland | | — Dentist — Dental practitioner — Dental surgeon | 28.1.1980 |
| Italia | Diploma di laurea in Odontoiatria e Protesi Dentaria | Università | Diploma di abilitazione all'esercizio della professione di odontoiatra | Odontoiatra | 28.1.1980 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Εγγραφής Οδοντίατρου | Οδοντιατρικό Συμβούλιο | | Οδοντίατρος | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|--------------|--|---|--|-----------------------|-----------|
| Latvija | Zobārsta diploms | Universitātes augstskola | tipa Sertifikāts — kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu zobārstniecībā | Zobārsts | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo kvalifikaciją 2. Magistro diplomas (odontologijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir gydytojo odontologo kvalifikacija) | Universitetas | 1. Internatūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo odontologo profesinę kvalifikaciją 2. Internatūros pažymėjimas (gydytojo odontologo profesinė kvalifikacija) | Gydytojas odontologas | 1.5.2004 |
| Luxembourg | Diplôme d'Etat de docteur en médecine dentaire | Jury d'examen d'Etat | | Médecin-dentiste | 28.1.1980 |
| Magyarország | Okleveles fogorvos doktor oklevél (doctor medicinae dentariae, dr. med. dent) | Egyetem | | Fogorvos | 1.5.2004 |
| Malta | Lawrja fil- Kirurgija Dentali | Universita` ta Malta | | Kirurgu Dentali | 1.5.2004 |
| Nederland | Universitair getuigschrift van een met goed gevolg afgelegd tandartsexamen | Faculteit Tandheekunde | | Tandarts | 28.1.1980 |
| Österreich | Bescheid über die Verleihung des akademischen Grades ‚Doktor der Zahnheilkunde‘ | — Medizinische Universität — Medizinische Fakultät der Universität | | Zahnarzt | 1.1.1994 |
| Polska | Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku lekarsko-dentystycznym lekarskim z tytułem ‚lekarz dentysta‘ | Szkoły wyższe | Świadectwo złożenia Lekarsko — Dentystycznego Egzaminu Państwowego ⁽¹⁾ ⁽³⁾ / Świadectwo złożenia Lekarsko-Dentystycznego Egzaminu Końcowego ⁽²⁾ ⁽³⁾ | Lekarz dentysta | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|----------------|--|---|--|--|-----------|
| Portugal | — Carta de curso de licenciatura em medicina dentária | — Faculdades — Institutos Superiores | | Médico dentista | 1.1.1986 |
| | — Mestrado integrado em medicina dentária | | | | 24.3.2006 |
| România | Diplomă de licență de medic dentist | — Universități | | Medic dentist | 1.10.2003 |
| Slovenija | Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ‚doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine‘ | — Univerza | Potrđilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic doktor dentalne medicine/doktorica dentalne medicine | Doktor dentalne medicine/Doktorica dentalne medicine | 1.5.2004 |
| Slovensko | DIPLOM zubné lekárstvo doktor zubného lekárstva (MDDr.) | Univerzita | | Zubný lekár | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | Hammaslääketieteen lisensiaatin tutkinto/Odontologie licentiatexamen | — Helsingin yliopisto/Helsingfors universitet — Oulun yliopisto — Itä-Suomen yliopisto — Turun yliopisto | Sosiaali- ja terveystieteiden ja valvontaviraston päätös käytännön palvelun hyväksymisestä/Beslut av Tillsätands- och tillsynsverket för social- och hälsovården om godkännande av praktisk tjänstgöring | Hammaslääkäri/Tandläkare | 1.1.1994 |
| Sverige | Tandläkarexamen | Universitet eller högskola | Bevis om legitimation som tandläkare, utfärdat av Socialstyrelsen | Tandläkare | 1.1.1994 |
| United Kingdom | — Bachelor of Dental Surgery (BDS or B.Ch.D.) | — Universities | | — Dentist | 28.1.1980 |
| | — Licentiate in Dental Surgery | — Royal Colleges | | — Dental practitioner — Dental surgeon | |

(1) Bis 2012.

(2) Seit 2013.

(3) Bis zum 1. Oktober 2016 war dem Ausbildungsnachweis zusätzlich eine Bescheinigung über die Ableistung eines Postgraduierten-Praktikums (staż podyplomowy) beizufügen.

5.3.3. Ausbildungsnachweise der Fachzahnärzte

Oralchirurgie/Mundchirurgie

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|------------------------------|---|--|-----------|
| België/ Belgique/ Belgien | | | |
| България | Свидетелство за призната специалност по "Орална хирургия" | Факултет по дентална медицина към Медицински университет | 1.1.2007 |
| Česká republika | Diplom o specializaci (v oboru orální a maxilofaciální chirurgie) | 1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví | 19.7.2007 |
| Danmark | Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i tand-, mund- og kæbekirurgi | Sundhedsstyrelsen | 28.1.1980 |
| Deutschland | Fachzahnärztliche Anerkennung für Oralchirurgie/Mundchirurgie | Landeszahnärztekammer | 28.1.1980 |
| Eesti | | | |
| Ελλάδα | Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Γναθοχειρουργικής (bis zum 31. Dezember 2002) | — Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία | 1.1.2003 |
| España | | | |
| France | | | |
| Hrvatska | | | |
| Ireland | Certificate of specialist dentist in oral surgery | Competent authority recognised for this purpose by the competent minister | 28.1.1980 |
| Italia | Diploma di specialista in Chirurgia Orale | Università | 21.5.2005 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Στοματική Χειρουργική | Οδοντιατρικό Συμβούλιο | 1.5.2004 |
| Latvija | | | |
| Lietuva | 1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą burnos chirurgo profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (burnos chirurgo profesinė kvalifikacija) | Universitetas | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|----------------|---|--|------------|
| Luxembourg | | | |
| Magyarország | Dento-alveoláris sebészet szakorvosa bizonyítvány | Nemzeti Vizsgabizottság | 1.5.2004 |
| Malta | Ċertifikat ta' speċjalista dentali fil-Kirurgija tal-halq | Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti | 1.5.2004 |
| Nederland | Bewijs van inschrijving als kaakchirurg in het Specialistenregister | Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheekunde | 28.1.1980 |
| Österreich | | | |
| Polska | Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie chirurgii stomatologicznej | Centrum Egzaminów Medycznych | 1.5.2004 |
| Portugal | Título de Especialista em Cirurgia Oral | Ordem dos Médicos Dentistas (OMD) | 4.6.2008 |
| România | Certificatul de specialist în Chirurgie dento-alveolară | Ministerul Sănătății | 17.12.2008 |
| Slovenija | Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz oralne kirurgije | 1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije | 1.5.2004 |
| Slovensko | Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore maxilofaciálna chirurgia | — Slovenská zdravotnícka univerzita — Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach | 17.12.2008 |
| Suomi/Finland | Erikoishammaslääkärin tutkinto, suuja leukakirurgia / Specialtandläkareexamen, oral och maxillofacial kirurgi | Yliopisto | 1.1.1994 |
| Sverige | Bevis om specialistkompetens i oral kirurgi | Socialstyrelsen | 1.1.1994 |
| United Kingdom | Certificate of completion of specialist training in oral surgery | Competent authority recognised for this purpose | 28.1.1980 |

Kieferorthopädie

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|---------------------------|---|--|-----------|
| België/ Belgique/ Belgien | Titre professionnel particulier de dentiste spécialiste en orthodontie/ Bijzondere beroepstitel van tandarts specialist in de orthodontie | Ministre de la Santé publique/ Minister bevoegd voor Volksgezondheid | 27.1.2005 |
| България | Свидетелство за призната специалност по "Ортодонтия" | Факултет по дентална медицина към Медицински университет | 1.1.2007 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|-----------------|---|--|-----------|
| Česká republika | Diplom o specializaci (v oboru ortodontie) | 1. Institut postgraduálního vzdělávání ve zdravotnictví 2. Ministerstvo zdravotnictví | 19.7.2007 |
| Danmark | Bevis for tilladelse til at betegne sig som specialtandlæge i ortodonti | Sundhedsstyrelsen | 28.1.1980 |
| Deutschland | Fachzahnärztliche Anerkennung für Kieferorthopädie | Landes Zahnärztekammer | 28.1.1980 |
| Eesti | Residentuuri lõputunnistus ortodontia erialal Ortodontia residentuuri lõpetamist tõendav tunnistus | Tartu Ülikool | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | Τίτλος Οδοντιατρικής ειδικότητας της Ορθοδοντικής | — Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση — Νομαρχία | 1.1.1981 |
| España | | | |
| France | Titre de spécialiste en orthodontie | Conseil National de l'Ordre des chirurgiens dentistes | 28.1.1980 |
| Hrvatska | | | |
| Ireland | Certificate of specialist dentist in orthodontics | Competent authority recognised for this purpose by the competent minister | 28.1.1980 |
| Italia | Diploma di specialista in Ortognatodonzia | Università | 21.5.2005 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Αναγνώρισης του Ειδικού Οδοντιάτρου στην Ορθοδοντική | Οδοντιατρικό Συμβούλιο | 1.5.2004 |
| Latvija | "Sertifikāts" – kompetentas iestādes izsniegts dokuments, kas apliecina, ka persona ir nokārtojusi sertifikācijas eksāmenu ortodontijā | Latvijas Ārstu biedrība | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Rezidentūros pažymėjimas, nurodantis suteiktą gydytojo ortodonto profesinę kvalifikaciją 2. Rezidentūros pažymėjimas (gydytojo ortodonto profesinė kvalifikacija) | Universitetas | 1.5.2004 |
| Luxembourg | | | |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Stichtag |
|----------------|---|--|-------------|
| Magyarország | Fogszabályozás szakorvosa bizonyítvány | Nemzeti Vizsgabizottság | 1.5.2004 |
| Malta | Ċertifikat ta' speċjalista dentali fl-Ortodonzja | Kumitat ta' Approvazzjoni dwar Speċjalisti | 1.5.2004 |
| Nederland | Bewijs van inschrijving als orthodontist in het Specialistenregister | Registratiecommissie Tandheelkundige Specialismen (RTS) van de Koninklijke Nederlandse Maatschappij tot bevordering der Tandheekunde | 28.1.1980 |
| Österreich | | | |
| Polska | Dyplom uzyskania tytułu specjalisty w dziedzinie ortodoncji | Centrum Egzaminów Medycznych | 1.5.2004 |
| Portugal | Título de Especialista em Ortodontia | Ordem dos Médicos Dentistas (OMD) | 4.6.2008 |
| România | Certificatul de specialist în Ortodonție și Ortopedie dento-facială | Ministerul Sănătății | 17.12.2008 |
| Slovenija | Potrđilo o opravljenem specialističnem izpitu iz čeljustne in zobne ortopedije | 1. Ministrstvo za zdravje 2. Zdravniška zbornica Slovenije | 1.5.2004 |
| Slovensko | Diplom o špecializácii v špecializačnom odbore čelustná ortopédia | Slovenská zdravotnícka univerzita | 17.12.2008 |
| Suomi/Finland | Erikoishammaslääkärin tutkinto, hampaiston oikomishoito/ Specialtand-läkarexamen, tandreglering | Yliopisto | 1.1.1994 |
| Sverige | Bevis om specialistkompetens i ortodonti | Socialstyrelsen | 1.1.1994 |
| United Kingdom | Certificate of Completion of specialist training in orthodontics | Competent authority recognised for this purpose | 28.1.1980“. |

4. Nummer 5.4.2 erhält folgende Fassung:

„5.4.2. Ausbildungsnachweise für den Tierarzt

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|-----------------------------|---|---|---------------------------|------------|
| België/Belgique/ Belgien | Diploma van dierenarts/Diplôme de docteur en médecine vétérinaire | — De universiteiten/Les universités — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française | | 21.12.1980 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|-----------------|--|--|---------------------------|----------------------------|
| България | <p>Диплома за висше образование на образователно-квалификационна</p> <p>степен магистър по специалност Ветеринарна медицина с професионална квалификация Ветеринарен лекар</p> | <p>— Лесотехнически университет София Факултет Ветеринарна медицина</p> <p>— Тракийски университет Стара Загора, Ветеринарно-медицински факултет</p> | | 1.1.2007 |
| Česká republika | <p>— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární lékařství (doktor veterinární medicíny, MVDr.)</p> <p>— Diplom o ukončení studia ve studijním programu veterinární hygiena a ekologie (doktor veterinární medicíny, MVDr.)</p> | Veterinární fakulta univerzity v České republice | | 1.5.2004 |
| Danmark | Bevis for kandidatuddannelsen i veterinærmedicin (cand.med. vet.) | Københavns Universitet | | 21.12.1980 |
| Deutschland | <p>— Zeugnis über das Ergebnis des Dritten Abschnitts der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung</p> <p>— Zeugnis über das Ergebnis der Tierärztlichen Prüfung und das Gesamtergebnis der Tierärztlichen Prüfung</p> | Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses für die Tierärztliche Prüfung einer Universität oder Hochschule | | 21.12.1980 1.1.2006 |
| Eesti | <p>Diplom: täitnud veterinaarmeditsiini õppekava</p> <p>Loomaarstikraad <i>Degree in Veterinary Medicine (DVM)</i></p> | <p>Eesti Põllumajandusülikool</p> <p>Eesti Maaülikool</p> | | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | Πτυχίο Κτηνιατρικής | <p>1. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης</p> <p>2. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας</p> | | 1.1.1981 |
| España | <p>Título de Licenciado en Veterinaria</p> <p>Título de Graduado/a en Veterinaria</p> | <p>— Ministerio de Educación y Cultura</p> <p>— El rector de una Universidad</p> <p>— El rector de una Universidad</p> | | 1.1.1986 1.1.1986 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|--------------|---|--|--|------------|
| France | Diplôme d'Etat de docteur vétérinaire | — L'Institut d'enseignement supérieur et de recherche en alimentation, santé animale, sciences agronomiques et de l'environnement (Vet Agro Sup); — L'Ecole nationale vétérinaire, agroalimentaire et de l'alimentation, Nantes-Atlantique (ONIRIS); — L'Ecole nationale vétérinaire d'Alfort; — L'Ecole nationale vétérinaire de Toulouse. | | 21.12.1980 |
| Hrvatska | Diploma 'doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine' | Veterinarski fakultet Sveučilišta u Zagrebu | | 1.7.2013 |
| Ireland | — Diploma of Bachelor in/of Veterinary Medicine (MVB) — Diploma of Membership of the Royal College of Veterinary Surgeons (MRCVS) | | | 21.12.1980 |
| Italia | Diploma di laurea in medicina veterinaria | Università | Diploma di abilitazione all'esercizio della medicina veterinaria | 1.1. 1985 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Εγγραφής Κτηνιάτρου | Κτηνιατρικό Συμβούλιο | | 1.5.2004 |
| Latvija | Veterinārārsta diploms | Latvijas Lauksaimniecības Universitāte | | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Aukštojo mokslo diplomas (veterinarijos gydytojo (DVM)) 2. Magistro diplomas (veterinarinės medicinos magistro kvalifikacinis laipsnis ir veterinarijos gydytojo profesinė kvalifikacija) | 1. Lietuvos Veterinarijos Akademija 2. Lietuvos sveikatos mokslų universitetas | | 1.5.2004 |
| Luxembourg | Diplôme d'Etat de docteur en médecine vétérinaire | Jury d'examen d'Etat | | 21.12.1980 |
| Magyarország | Okleveles állatorvos doktor oklevél (dr. vet) | Felsőoktatási intézmény | | 1.5.2004 |
| Malta | Liċenzja ta' Kirurgu Veterinarju | Kunsill tal-Kirurġi Veterinarji | | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|----------------|---|---|---|------------|
| Niederland | Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd diergeneeskundig/veeartsenijkundig examen | | | 21.12.1980 |
| Österreich | — Diplom-Tierarzt — Magister medicinae veterinariae | Universität | | 1.1.1994 |
| Polska | Dyplom lekarza weterynarii | 1. Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie 2. Akademia Rolnicza we Wrocławiu ⁽¹⁾ 3. Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu ⁽²⁾ 4. Akademia Rolnicza w Lublinie ⁽³⁾ 5. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie ⁽⁴⁾ 6. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie | | 1.5.2004 |
| Portugal | — Carta de curso de licenciatura em medicina veterinária — Carta de mestrado integrado em medicina veterinária | Universidade | | 1.1.1986 |
| România | Diplomă de licență de doctor medic veterinar | Universități | | 1.1.2007 |
| Slovenija | Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ‚doktor veterinarske medicine/doktorica veterinarske medicine‘ | Univerza | Spričevalo o opravljenem državnem izpitu s področja veterinarstva | 1.5.2004 |
| Slovensko | Vysokoškolský diplom o udelení akademického titulu ‚doktor veterinárskeho lekárstva‘ (MVDr.) | Univerzita | | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | Eläinlääketieteen lisensiaatin tutkinto/Veterinärmedicine licentiatexamen | Yliopisto | | 1.1.1994 |
| Sverige | Veterinärexamen | Sveriges Lantbruksuniversitet | | 1.1.1994 |
| United Kingdom | 1. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 2. Bachelor of Veterinary Science (BVSc) 3. Bachelor of Veterinary Medicine (Vet MB) | 1. University of Bristol 2. University of Liverpool 3. University of Cambridge | | 21.12.1980 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|------|--|-----------------------------|---------------------------|----------|
| | 4. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVM&S) | 4. University of Edinburgh | | |
| | 5. Bachelor of Veterinary Medicine and Surgery (BVMS) | 5. University of Glasgow | | |
| | 6. Bachelor of Veterinary Medicine (BvetMed) | 6. University of London | | |
| | 7. Bachelor of Veterinary Medicine and Bachelor of Veterinary Surgery (B.V.M., B.V.S.) | 7. University of Nottingham | | |

(¹) Gültig bis 22.11.2006.

(²) Seit 23.11.2006.

(³) Gültig bis 10.4.2008.

(⁴) Seit 11.4.2008.“

5. Nummer 5.5.2 erhält folgende Fassung:

„5.5.2. Ausbildungsnachweise für die Hebamme

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-----------------------------|---|---|-------------------------------------|-----------|
| België/Belgique/ Belgien | Diploma van vroedvrouw/Diplôme d'accoucheuse | — De erkende opleidingsinstututen/Les établissements d'enseignement — De bevoegde Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap/Le Jury compétent d'enseignement de la Communauté française | Vroedvrouw/Accoucheuse | 23.1.1983 |
| България | Диплома за висше образование на образователно-квалификационна степен „Бакалавър“ с професионална квалификация „Акушерка“ | Университет | Акушерка | 1.1.2007 |
| Česká republika | 1. Diplom o ukončení studia ve studijním programu ošetrovatelství ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 2. Diplom o ukončení studia ve studijním programu porodní asistence ve studijním oboru porodní asistentka (bakalář, Bc.) 3. Diplom o ukončení studia ve studijním oboru diplomovaná porodní asistentka (diplomovaný specialista, DiS.) | 1. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 2. Vysoká škola zřízená nebo uznaná státem 3. Vyšší odborná škola zřízená nebo uznaná státem | Porodní asistentka/porodní asistent | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|-------------|--|---|---|-----------|
| Danmark | Bevis for uddannelsen til professionsbachelor i jordemoderkandskab | Professionshøjskole | Jordemoder | 23.1.1983 |
| Deutschland | Zeugnis über die staatliche Prüfung für Hebammen und Entbindungspfleger | Staatlicher Prüfungsausschuss | — Hebamme — Entbindungspfleger | 23.1.1983 |
| Eesti | Diplom ämmaemanda erialal Ämmaemanda diplom | — Tallinna Meditsiinikool — Tartu Meditsiinikool — Tallinna Tervishoiu Kõrgkool — Tartu Tervishoiu Kõrgkool | Ämmaemand | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | 1. Πτυχίο Τμήματος Μαιευτικής Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) 2. Πτυχίο του Τμήματος Μαιών της Ανωτέρας Σχολής Στελεχών Υγείας και Κοινων. Πρόνοιας (ΚΑΤΕΕ) 3. Πτυχίο Μαιίας Ανωτέρας Σχολής Μαιών | 1. Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.) 2. ΚΑΤΕΕ Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων 3. Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας | Μαία Μαιευτής | 23.1.1983 |
| España | — Título de matrona — Título de asistente obstétrico (matrona) — Título de enfermería obstétrica-ginecológica | Ministerio de Educación y Cultura | — Matrona — Asistente obstétrico | 1.1.1986 |
| France | Diplôme de sage-femme | L'Etat | Sage-femme | 23.1.1983 |
| Hrvatska | Svjedodžba „prvostupnik (baccalaureus) primaljstva/sveučilišna prvostupnica (baccalaurea) primaljstva“ | — Medicinski fakulteti sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Sveučilišta u Republici Hrvatskoj — Veleučilišta i visoke škole u Republici Hrvatskoj | Prvostupnik (baccalaureus) Primaljstva/Prvostupnica (baccalaurea) primaljstva | 1.7.2013 |
| Ireland | 1. Certificate in Midwifery (1) 2. B.Sc. in Midwifery approved by the NMBI (2) | 1. An Bórd Altranais (The Nursing Board) [up to 1 October 2012]; Bórd Altranais agus Cnáimhseachais na hÉireann (The Nursing and Midwifery Board of Ireland, NMBI) [from 2 October 2012]. 2. A third-level Institution delivering a Midwifery education programmes approved by the NMBI | Registered Midwife (RM) | 23.1.1983 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|---------|--|--|-------------------|-----------|
| | 3. Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI ⁽²⁾ | 3. third-level Institution delivering Higher/Post-graduate Diploma in Midwifery approved by the NMBI | | |
| Italia | 1. Diploma d'ostetrica 2. Laurea in ostetricia | 1. Scuole riconosciute dallo Stato 2. Università' | Ostetrica | 23.1.1983 |
| Κύπρος | Δίπλωμα στο μεταβασικό πρόγραμμα Μαιευτικής | Νοσηλευτική Σχολή | Εγγεγραμμένη Μαία | 1.5.2004 |
| Latvija | Diploms par vecmātes kvalifikācijas iegūšanu | Māsu skolas | Vecmāte | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 2. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą bendrosios praktikos slaugytojo profesinę kvalifikaciją, ir profesinės kvalifikacijos pažymėjimas, nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją — Pažymėjimas, liudijantis akušerio profesinę praktiką 3. Aukštojo mokslo diplomas (neuniversitetinės studijos), nurodantis suteiktą akušerio profesinę kvalifikaciją 4. Bakalauro diplomas (slaugos bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos augytojo profesinė kvalifikacija) Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija) | 1. Universitetas 2. Kolegija 3. Kolegija 4. Universitetas | Akušeris | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|--------------|--|---|-------------------|-----------|
| | <p>5. Profesinio bakalauro diplomas (slaugos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir bendrosios praktikos slaugytojo profesinė kvalifikacija)</p> <p>Ir Profesinės kvalifikacijos pažymėjimas (akušerio profesinė kvalifikacija)</p> <p>6. Profesinio bakalauro diplomas (akušerijos profesinio bakalauro kvalifikacinis laipsnis ir akušerio profesinė kvalifikacija)</p> | <p>5. Kolegija</p> <p>6. Kolegija</p> | | |
| Luxembourg | Diplôme de sage-femme | Ministère de l'éducation nationale, de la formation professionnelle et des sports | Sage-femme | 23.1.1983 |
| Magyarország | <p>1. Szülész nő bizonyítvány</p> <p>2. Szülész nő oklevél</p> | <p>1. Iskola/főiskola</p> <p>2. Felsőoktatási intézmény</p> | Szülész nő | 1.5.2004 |
| Malta | Lawrja jew diploma fl- Istudji tal-Qwiebel | Universita` ta' Malta | Qabla | 1.5.2004 |
| Nederland | Diploma van verloskundige | Door het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport erkende opleidings-instellingen | Verloskundige | 23.1.1983 |
| Österreich | <p>1. Hebammen-Diplom</p> <p>2. Diplom über den Abschluss des Fachhochschul-Bachelorstudiengangs ‚Hebamme‘</p> | <p>1. — Hebammenakademie — Bundeshebammenlehranstalt</p> <p>2. Fachhochschulrat</p> | Hebamme | 1.1.1994 |
| Polska | <p>— Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku położnictwo z tytułem ‚magister położnictwa‘</p> <p>— Dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku/specjalności położnictwo z tytułem ‚licencjat położnictwa‘</p> | Instytucja prowadząca kształcenie na poziomie wyższym uznana przez właściwe władze (Higher education institution recognised by the competent authorities) | Położna | 1.5.2004 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Berufsbezeichnung | Stichtag |
|----------------|--|--|---|-----------|
| Portugal | 1. Diploma de enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica 2. Diploma/carta de curso de estudos superiores especializados em enfermagem de saúde materna e obstétrica 3. Diploma (do curso de pós-licenciatura) de especialização em enfermagem de saúde materna e obstétrica | 1. Ecolas de Enfermagem 2. Escolas Superiores de Enfermagem 3. — Escolas Superiores de Enfermagem — Escolas Superiores de Saúde | Enfermeiro especialista em enfermagem de saúde materna e obstétrica | 1.1.1986 |
| România | Diplomă de licență de moașă | Universități | Moașă | 1.1.2007 |
| Slovenija | Diploma, s katero se podeljuje strokovni naslov ‚diplomirana babica/diplomirani babičar‘ | 1. Univerza 2. Visoka strokovna šola | diplomirana babica/diplomirani babičar | 1.5.2004 |
| Slovensko | 1. DIPLOM pôrodná asistencija ‚bakalár‘ (‚Bc.‘) 2. DIPLOM diplomovaná pôrodná asistentka | 1. Vysoká škola/Univerzita 2. Stredná zdravotnícka škola | Pôrodná asistentka | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | 1. Kättilön tutkinto/barnmorskeexamen 2. Sosiaali- ja terveystieteiden ammattikorkeakoulututkinto, kättilö (AMK)/yrkeshögskoleexamen inom hälsovård och det sociala området, barnmorska (YH) | 1. Terveystieteiden tutkimuskeskukset/hälsövärdsläroanstalter 2. Ammattikorkeakoulut/Yrkehögskolor | Kättilö/Barnmorska | 1.1.1994 |
| Sverige | Barnmorskeexamen | Universitet eller högskola | Barnmorska | 1.1.1994 |
| United Kingdom | A qualification approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies as attesting to the completion of training as required for midwives by article 40 and the standard of proficiency as required for registration as a Registered Midwife in its register ⁽³⁾ | Education institution approved by the Nursing and Midwifery Council or its predecessor bodies | Registered Midwife | 23.1.1983 |

(1) Dieser Ausbildungsnachweis berechtigt den Inhaber zur automatischen Anerkennung, sofern er für Mitgliedstaatsangehörige ausgestellt wird, die diese Qualifikation in Irland erworben haben.

(2) Diese Angabe zum Ausbildungsnachweis wurde einbezogen, damit in Irland ausgebildete Graduierte mit Sicherheit das Recht auf automatische Anerkennung erhalten, ohne sich in Irland tatsächlich registrieren lassen zu müssen, da eine derartige Registrierung nicht Teil des Qualifizierungsverfahrens ist.

(3) Diese Angabe zum Ausbildungsnachweis wurde aufgenommen, damit im Vereinigten Königreich ausgebildete Graduierte mit Sicherheit das Recht auf automatische Anerkennung erhalten, ohne sich tatsächlich registrieren lassen zu müssen, da eine derartige Registrierung nicht Teil des Qualifizierungsverfahrens ist.“

6. Nummer 5.6.2 erhält folgende Fassung:

„5.6.2. Ausbildungsnachweise für den Apotheker

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|------------------------------|--|---|---------------------------|---------------------------|
| België/ Belgique/ Belgien | Diploma van apotheker / Dip- lôme de pharmaciens | — De universiteiten/Les uni- versities — De bevoegde Examencom- missie van de Vlaamse Ge- meenschap/Le Jury compé- tent d'enseignement de la Communauté française | | 1.10.1987 |
| България | Диплома за висше образование на образователно-квалифи- кационна степен ‚Магистър‘ по ‚Фармация‘ с професионална квалификация ‚Магистър-фар- мацевт‘ | Университет | | 1.1.2007 |
| Česká republika | Diplom o ukončení studia ve studijním programu farmacie (magistr, Mgr.) | Farmaceutická fakulta univer- zity v České republice | | 1.5.2004 |
| Danmark | Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) Bevis for kandidatuddannelsen i farmaci (cand.pharm.) | Det Farmaceutiske Fakultet, Københavns Universitet Syddansk Universitet | | 1.10.1987 |
| Deutschland | Zeugnis über die Staatliche Pharmazeutische Prüfung | Zuständige Behörden | | 1.10.1987 |
| Eesti | Diplom proviisori õppekava lõbimisest Farmaatsiamagister Master of Science in Pharmacy (MSc) | Tartu Ülikool | | 1.5.2004 |
| Ελλάδα | Άδεια άσκησης φαρμακευτικού επαγγέλματος | — Περιφέρεια — Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση | | 1.10.1987 |
| España | Título de Licenciado en Far- macia Título de Graduado/a en Far- macia | — Ministerio de Educación y Cultura — El rector de una universi- dad — El rector de una Universi- dad | | 1.10.1987 1.1.1986 |
| France | — Diplôme d'Etat de pharmaci- en — Diplôme d'Etat de docteur en pharmacie | Universités | | 1.10.1987 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|--------------|---|---|--|-----------|
| Hrvatska | Diploma „magistar farmacije/ magistra farmacije“ | — Farmaceutsko- biokemijski fakultet Sveučilišta u Za- grebu — Medicinski fakultet Sveuči- lišta u Splitu — Kemijsko- tehnološki fa- kultet Sveučilišta u Splitu | | 1.7. 2013 |
| Ireland | 1. Certificate of Registered Pharmaceutical Chemist (1) Certificate of Registration as a Pharmacist (1) 2. A degree in Pharmacy re- cognised by the Pharma- ceutical Society of Ireland (2) | 1. Cumann Cógaiseoirí na hÉireann (Pharmaceutical Society of Ireland) 2. Universities delivering de- grees in pharmacy recogni- sed by the Pharmaceutical Society of Ireland | 2. Notification from the Phar- maceutical Society of Ire- land that the person na- med therein is the holder of a qualification appro- priate for practicing as pharmacist | 1.10.1987 |
| Italia | Diploma o certificato di abili- tazione all'esercizio della pro- fessione di farmacista ottenuto in seguito ad un esame di Stato | Università | | 1.11.1993 |
| Κύπρος | Πιστοποιητικό Εγγραφής Φαρμακοποιού | Συμβούλιο Φαρμακευτικής | | 1.5.2004 |
| Latvija | Farmaceita diploms | Universitātes tipa augstskola | | 1.5.2004 |
| Lietuva | 1. Aukštojo mokslo diplomas, nurodantis suteiktą vaisti- ninko profesinę kvalifika- ciją 2. Magistro diplomas (farma- cijos magistro kvalifikacinis laipsnis ir vaistininko pro- fesinė kvalifikacija) | Universitetas | | 1.5.2004 |
| Luxembourg | Diplôme d'Etat de pharmacien | Jury d'examen d'Etat + visa du ministre de l'éducation natio- nale | | 1.10.1987 |
| Magyarország | Okleveles gyógyszerész okle- vél (magister pharmaciae, ab- brev: mag. Pharm) | Egyetem | | 1.5.2004 |
| Malta | Lawrja fil-farmacija | Universita` ta' Malta | | 1.5.2004 |
| Nederland | Getuigschrift van met goed gevolg afgelegd apothekersex- amen | Faculteit Farmacie | | 1.10.1987 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Stichtag |
|----------------|---|--|--|---------------------------|
| Österreich | Staatliches Apothekerdiplom | Österreichische Apothekerkammer | | 1.10.1994 |
| Polska | Dyplom ukończenia studiów wyższych na kierunku farmacja z tytułem magistra | 1. Akademia Medyczna 2. Uniwersytet Medyczny 3. Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego | | 1.5.2004 |
| Portugal | — Licenciatura em Farmácia — Carta de curso de licenciatura em Ciências Farmacêuticas Mestrado Integrado em Ciências Farmacêuticas | Instituição de Ensino Superior Universitário | | 1.10.1987 1.1.2007 |
| România | Diplomă de licență de farmacist | Universități | | 1.1.2007 |
| Slovenija | Diploma, s katero se podeljuje strokovni naziv "magister farmacije/magistra farmacije" | Univerza | Potrdilo o opravljenem strokovnem izpitu za poklic magister farmacije/magistra farmacije | 1.5.2004 |
| Slovensko | DIPLOM farmácia magister („Mgr.“) | Univerzita | | 1.5.2004 |
| Suomi/Finland | Proviisorin tutkinto/Provisor-examen | Yliopisto | | 1.10.1994 |
| Sverige | Apotekarexamen | Universitet och högskolor | | 1.10.1994 |
| United Kingdom | 1. Certificate of Registered Pharmacist ⁽³⁾ 2. A degree in pharmacy approved by either the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland ⁽⁴⁾ | Universities delivering pharmacy degrees approved by the General Pharmaceutical Council (formerly Royal Pharmaceutical Society of Great Britain) or the Pharmaceutical Society of Northern Ireland | Notification from the General Pharmaceutical Council or Pharmaceutical Society of Northern Ireland confirming successful completion of the approved pharmacy degree, 12 months practical training and a pass of the registration assessment. | 1.10.1987 |

(1) Dieser Ausbildungsnachweis berechtigt den Inhaber zur automatischen Anerkennung, sofern er für Mitgliedstaatsangehörige ausgestellt wird, die diese Qualifikation in Irland erworben haben.

(2) Diese Angabe zum Ausbildungsnachweis wurde aufgenommen, damit in Irland ausgebildete Graduierte mit Sicherheit das Recht auf automatische Anerkennung erhalten, ohne sich in Irland tatsächlich registrieren lassen zu müssen. In solchen Fällen dient die zusätzliche Bescheinigung als Zeugnis für die Erfüllung aller Anforderungen für die Qualifikation.

(3) Dieser Ausbildungsnachweis berechtigt den Inhaber zur automatischen Anerkennung, sofern er für Mitgliedstaatsangehörige ausgestellt wird, die diese Qualifikation in Vereinigtem Königreich erworben haben.

(4) Diese Angabe zum Ausbildungsnachweis wurde aufgenommen, damit im Vereinigten Königreich ausgebildete Graduierte mit Sicherheit das Recht auf automatische Anerkennung erhalten, ohne sich tatsächlich registrieren lassen zu müssen. In solchen Fällen dient die zusätzliche Bescheinigung als Zeugnis für die Erfüllung aller Anforderungen für die Qualifikation.“

7. Nummer 5.7.1 erhält folgende Fassung:

„5.7.1 Nach Artikel 46 anerkannte Ausbildungsnachweise für den Architekten

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|-----------------------------|---|--|---|-------------------------|
| België/Belgique/ Belgien | 1. Architect/Architecte | 1. Nationale hogescholen voor architectuur/Ecoles nationales supérieures d'architecture | | 1988/1989 |
| | 2. Architect/Architecte | 2. Hogere-architectuur-instituten/Instituts supérieurs d'architecture | | |
| | 3. Architect/Architecte | 3. Provinciaal Hoger Instituut voor Architectuur te Hasselt/Ecole provinciale supérieure d'architecture de Hasselt | | |
| | 4. Architect/Architecte | 4. Koninklijke Academies voor Schone Kunsten/Académies royales des Beaux-Arts | | |
| | 5. Architect/Architecte | 5. Sint-Lucasscholen/Ecoles Saint-Luc | | |
| | 6. Burgerlijke ingenieur-architect | 6. — Faculteiten Toegepaste Wetenschappen van de Universiteiten/Facultés des sciences appliquées des universités — ‚Faculté Polytechnique‘ van Mons | | |
| | 7. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.) | 7. K.U. Leuven, faculteit ingenieurswetenschappen | Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten | 2004/2005 |
| | 8. Burgerlijk Ingenieur-Architect (Ir. Arch.) | 8. Vrije Universiteit Brussel, faculteit ingenieurswetenschappen | Certificat de stage délivré par l'Ordre des Architectes/Stagegetuigschrift afgeleverd door de Orde van Architecten | 2004/2005 |
| България | Магистър-Специалност архитектура | — Университет по архитектура, строителство и геодезия — София, Архитектурен факултет | Свидетелство, издадено от компетентната Камара на архитектите, удостоверяващо изпълнението на предпоставките, необходими за регистрация като архитект с пълна проектантска правоспособност в регистъра на архитектите | 2010/2011 |
| | | — Варненски свободен университет ‚Черноризец Храбър‘, Варна, Архитектурен факултет | | 2007/2008 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|-----------------|--|---|--|-------------------------|
| | | — Висше строително училище „Любен Каравелов“, Архитектурен факултет | | 2009/2010 |
| Česká republika | Architektura a urbanismus | — Fakulta architektury, České vysoké učení technické (ČVUT) v Praze — Vysoké učení technické v Brně, Fakulta architektury | Osvědčení o splnění kvalifikačních požadavků pro samostatný výkon profese architekta vydané Českou komorou architektů | 2007/2008 |
| | Inženýr architekt (Ing. Arch.) | — Technická univerzita v Liberci, Fakulta umění a architektury | | |
| | Magistr umění v oboru architektura (MgA.) | — Vysoká škola umělecko-průmyslová v Praze | | |
| | Magistr umění v oboru Architektonická tvorba, MgA | — Akademie výtvarných umění v Praze | | 2007/2008 |
| Danmark | Bevis for kandidatuddannelsen i arkitektur (cand. arch.) | — Kunstakademiets Arkitektskole i København — Arkitektskolen i Århus | | 1988/1989 |
| Deutschland | Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur Univ. | — Universitäten (Architektur/Hochbau) — Technische Hochschulen (Architektur/Hochbau) — Technische Universitäten (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) — Hochschulen für bildende Künste — Hochschulen für Künste | Bescheinigung einer zuständigen Architektenkammer über die Erfüllung der Qualifikationsvoraussetzungen im Hinblick auf eine Eintragung in die Architektenliste | 1988/1989 |
| | Diplom-Ingenieur, Diplom-Ingenieur FH | — Fachhochschulen (Architektur/Hochbau) — Universitäten-Gesamthochschulen (Architektur/Hochbau) bei entsprechenden Fachhochschulstudiengängen | | |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|-----------------------|--|---------------------------|-------------------------|
| | Master of Arts — M.A. | — Hochschule Bremen — University of applied Sciences, Fakultät Architektur, Bau und Umwelt — School of Architecture Bremen | | 2003/2004 |
| | | — Fachhochschule Münster (University of Applied Sciences) — Muenster School of Architecture | | 2000/2001 |
| | | — Georg-Simon-Ohm-Hochschule Nürnberg Fakultät Architektur | | 2005/2006 |
| | | — Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation | | 2010/2011 |
| | | — Hochschule Regensburg (University of Applied Sciences), Fakultät für Architektur | | 2007/2008 |
| | | — Technische Universität München, Fakultät für Architektur | | 2009/2010 |
| | | — Hochschule Lausitz, Studiengang Architektur, Fakultät für Bauen ,seit Juli 2013: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg' | | 2009/2010 |
| | | — Fachhochschule Lübeck, University of Applied Sciences, Fachbereich Bauwesen | | 2004/2005 |
| | | — Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Dresden, Fakultät Bauingenieurwesen/Architektur | | 2005/2006 |
| | | — Fachhochschule Erfurt/ University of Applied Sciences | | 2006/2007 |
| | | — Hochschule Augsburg/ Augsburg University of Applied Sciences | | 2005/2006 |
| | | — Hochschule Koblenz, Fachbereich Bauwesen | | 2004/2005 |
| | | — Hochschule München/Fakultät für Architektur | | 2005/2006 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|--------|---|--|--|---|
| | Master of Arts (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Architektur) | Hochschule Trier Fachbereich Gestaltung — Fachrichtung Architektur | | 2007/2008 |
| | Master of Engineering (in Kombination mit einem Bachelorabschluss in Engineering) | Technische Hochschule Mittelhessen (University of Applied Sciences) Fachbereich Bauwesen | | 2010/2011 |
| | Bachelor of Arts — B.A. | — Hochschule Anhalt (University of Applied Sciences) Fachbereich Architektur, Facility Management und Geoinformation — Technische Universität München, Fakultät für Architektur — Alanus Hochschule für Kunst und Gesellschaft, Bonn | | 2010/2011 2009/2010 2007/2008 |
| | Bachelor of Sciences (B.Sc.) | Hochschule Bochum, Fachbereich Architektur | | 2003/2004 |
| | Master of Science | Leibniz Universität Hannover, Fakultät für Architektur und Landschaft | | 2011/2012 |
| Ελλάδα | Δίπλωμα αρχιτέκτονα — μηχανικού | — Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών — Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής | Βεβαίωση που χορηγεί το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ) και η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής | 1988/1989 |
| | Δίπλωμα Αρχιτέκτονα— Μηχανικού | — Πανεπιστήμιο Πατρών, τμήμα αρχιτεκτόνων — μηχανικών της Πολυτεχνικής σχολής | | 2003/2004 |
| España | Título oficial de arquitecto | Rectores de las universidades enumeradas a continuación: — Universidad politécnica de Cataluña, escuelas técnicas superiores de arquitectura de Barcelona o del Vallès | | 1988/1989 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---------------------|--|---------------------------|----------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Universidad politécnica de Madrid, escuela técnica superior de arquitectura de Madrid — Escuela de Arquitectura de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria — Universidad politécnica de Valencia, escuela técnica superior de arquitectura de Valencia — Universidad de Sevilla, escuela técnica superior de arquitectura de Sevilla — Universidad de Valladolid, escuela técnica superior de arquitectura de Valladolid — Universidad de Santiago de Compostela, escuela técnica superior de arquitectura de La Coruña — Universidad del País Vasco, escuela técnica superior de arquitectura de San Sebastián — Universidad de Navarra, escuela técnica superior de arquitectura de Pamplona | | |
| | | — Universidad de A Coruña | | 1991/1992 |
| | | — Universidad de Granada, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada. | | 1994/1995 |
| | | — Universidad de Alicante, escuela politécnica superior de Alicante | | 1997/1998 |
| | | — Universidad Europea de Madrid | | 1998/1999 |
| | | — Universidad Ramón Llull, escuela técnica superior de arquitectura de La Salle | | |
| | | — Universidad de Cataluña, escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona | | 1999/2000 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|--------------------------------------|---|---------------------------|-------------------------|
| | | — Universidad Alfonso X El Sabio, centro politécnico superior de Villanueva de la Cañada | | |
| | | — Universidad de Alcalá (Escuela de Arquitectura) | | |
| | | — Universidad Internacional de Cataluña, Escuela Técnica Superior de Arquitectura | | |
| | | — Universidad S.E.K. de Segovia, centro de estudios integrados de arquitectura de Segovia | | |
| | | — Universidad Camilo José Cela de Madrid | | 2000/2001 |
| | | — Universidad San Pablo CEU | | 2001/2002 |
| | | — Universidad CEU Cardenal Herrera, Valencia-Escuela Superior de Enseñanzas Técnicas | | 2002/2003 |
| | | — Universidad Rovira i Virgili | | 2005/2006 |
| | | — Universidad Francisco de Vitoria | | 2006/2007 |
| | | — IE Universidad. Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura | | 2009/2010 |
| | Título de Graduado/a en Arquitectura | — IE Universidad, Escuela Técnica Superior de Estudios Integrados de Arquitectura | | 2008/2009 |
| | | — Universidad Europea de Madrid | | 2009/2010 |
| | | — Universitat Internacional de Catalunya | | |
| | | — Universidad San Jorge (Zaragoza) | | |
| | | — Universidad de Navarra | | |
| | | — Universidad San Pablo CEU — Madrid | | 2010/2011 |
| | | — Universitat Politècnica de València | | |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|--------|---|---|---|--|
| | Graduado en fundamentos de la arquitectura + Máster en Arquitectura | <ul style="list-style-type: none"> — Universidad de A Coruña. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña — Universidad Rovira i Virgili — Universidad Cardenal Herrera CEU — Universidad Francisco de Vitoria — Universidad Politécnica de Madrid. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid — Universidad Antonio de Nebrija | | <p>2010/2011</p> <p>2011/2012</p> |
| France | <ol style="list-style-type: none"> 1. Diplôme d'architecte DPLG, y compris dans le cadre de la formation professionnelle continue et de la promotion sociale. 2. Diplôme d'architecte ESA 3. Diplôme d'architecte ENSAIS 4. Diplôme d'Etat d'architecte (DEA) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Le ministre chargé de l'architecture 2. Ecole spéciale d'architecture de Paris 3. Ecole nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, section architecture 4. Ecole Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur) <p>Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (Ministère chargé de l'architecture et Ministère chargé de l'enseignement supérieur)</p> <p>Ecole nationale supérieure d'architecture de Clermont-Ferrand (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)</p> <p>Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur)</p> | <p>Habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre (HMONP) (Ministère chargé de l'architecture)</p> | <p>1988/1989</p> <p>2005/2006</p> <p>2005/2006</p> <p>2004/2005</p> <p>2004/2005</p> |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---------------------|---|---------------------------|----------------------------|
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Marne La Vallée (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2005/2006 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Nancy (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2005/2006 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Normandie (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2005/2006 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---|--|---------------------------|-------------------------|
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2006/2007 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Malaquais (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2005/2006 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris Val-de-Seine (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Saint-Etienne (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2005/2006 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Versailles (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2004/2005 |
| | Diplôme d'Etat d'architecte (DEA), dans le cadre de la formation professionnelle continue | Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2006/2007 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Marseille (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2006/2007 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|----------|---|--|---|-------------------------|
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Montpellier (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2006/2007 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2006/2007 |
| | | Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | | 2006/2007 |
| | 5. Diplôme d'études de l'école spéciale d'architecture Grade 2 équivalent au diplôme d'Etat d'architecte | 5. Ecole spéciale d'architecture (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | Diplôme d'architecte de l'ESA habilitant à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre, équivalent à l'habilitation de l'architecte diplômé d'Etat à l'exercice de la maîtrise d'œuvre en son nom propre, reconnu par le Ministère chargé de l'architecture | 2006/2007 |
| | 6. Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours architecte) | 6. Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, reconnue par le ministère chargé de l'architecture | 2005/2006 |
| | Diplôme d'architecte INSA de Strasbourg équivalent au diplôme d'Etat d'architecte conférant le grade de master (parcours d'architecte pour ingénieur) | Institut national des sciences appliquées de Strasbourg (INSA) (Ministère chargé de l'architecture et ministère chargé de l'enseignement supérieur) | Habilitation de l'architecte de l'INSA à exercer la maîtrise d'œuvre en son nom propre équivalent à l'HMONP, délivrée par le ministère chargé de l'architecture | 2005/2006 |
| Hrvatska | | | | |
| Ireland | 1. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch. NUI) 2. Degree of Bachelor of Architecture (B.Arch.) — (Previously, until 2002 — Degree standard diploma in architecture (Dip. Arch)) | 1. National University of Ireland to architecture graduates of University College Dublin 2. Dublin Institute of Technology, Bolton Street, Dublin (College of Technology, Bolton Street, Dublin) | Certificate of fulfilment of qualifications requirements for professional recognition as an architect in Ireland issued by the Royal Institute of Architects of Ireland (RIAI) | 1988/1989 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|-----------------------|--|---|---|-------------------------|
| | 3. Certificate of association (ARIAI) | 3. Royal Institute of Architects of Ireland | | |
| | 4. Certificate of membership (MRIA) | 4. Royal Institute of Architects of Ireland | | |
| | 5. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) UL) | 5. University of Limerick | | 2005/2006 |
| | 6. Degree of Bachelor of Architecture (Honours) (B.Arch. (Hons) WIT) | 6. Waterford Institute of Technology | | 2005/2006 |
| Italia ⁽¹⁾ | Laurea in architettura | <ul style="list-style-type: none"> — Università di Camerino — Università di Catania — Sede di Siracusa — Università di Chieti — Università di Ferrara — Università di Firenze — Università di Genova — Università di Napoli Federico II — Università di Napoli II — Università di Palermo — Università di Parma — Università di Reggio Calabria — Università di Roma „La Sapienza“ — Università di Roma III — Università di Trieste — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano — Politecnico di Torino — Istituto universitario di architettura di Venezia | Diploma di abilitazione all'esercizio indipendente della professione che viene rilasciato dal ministero della Pubblica istruzione (ora Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) dopo che il candidato ha sostenuto con esito positivo l'esame di Stato davanti ad una commissione competente | 1988/1989 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria | | 2000/2001 |
| | Laurea in ingegneria edile — architettura | <ul style="list-style-type: none"> — Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma „La Sapienza“ | | 1998/1999 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---|--|---------------------------|-------------------------|
| | Laurea specialistica in ingegneria edile — architettura | <ul style="list-style-type: none"> — Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma „La Sapienza“ — Università di Ancona — Università di Basilicata — Potenza — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano | | 2000/2001 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Università degli studi di Brescia — Università degli Studi di Cagliari | | 2001/2002 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Università Politecnica delle Marche | | 2002/2003 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Università degli studi della Calabria | | 2003/2004 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Università degli studi di Salerno | | 2005/2006 |
| | Laurea magistrale in ingegneria edile — architettura | <ul style="list-style-type: none"> — Università dell'Aquila — Università di Pavia — Università di Roma „La Sapienza“ — Università di Pisa — Università di Bologna — Università di Catania — Università di Genova — Università di Palermo — Università di Napoli Federico II — Università di Roma — Tor Vergata — Università di Trento — Politecnico di Bari — Politecnico di Milano | | 2004/2005 |
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Università degli studi di Salerno | | 2010/2011 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---|---|---------------------------|-------------------------|
| | | — Università degli studi della Calabria | | 2004/2005 |
| | | — Università degli studi di Brescia | | 2004/2005 |
| | | — Università Politecnica delle Marche | | 2004/2005 |
| | | — Università degli Studi di Perugia | | 2006/2007 |
| | | — Università degli Studi di Padova | | 2008/2009 |
| | | — Università degli Studi di Genova | | 2014/2015 |
| | Laurea specialistica quinquennale in Architettura | — Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma ,La Sapienza' | | 1998/1999 |
| | | — Università di Ferrara | | 1999/2000 |
| | | — Università di Genova | | |
| | | — Università di Palermo | | |
| | | — Politecnico di Milano | | |
| | | — Politecnico di Bari | | |
| | | — Università di Firenze | | 2001/2002 |
| | Laurea magistrale quinquennale in Architettura | — Prima Facoltà di Architettura dell'Università di Roma ,La Sapienza' | | 2004/2005 |
| | | — Università di Ferrara | | |
| | | — Università di Genova | | |
| | | — Università di Palermo | | |
| | | — Politecnico di Bari | | |
| | | — Università di Firenze | | |
| | | — Politecnico di Milano | | |
| | Laurea specialistica in architettura (Progettazione architettonica) | — Università di Roma Tre | | 2001/2002 |
| | | Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2005/2006 |
| | Laurea magistrale in architettura (Progettazione architettonica) | Università di Roma Tre | | 2004/2005 |
| | Laurea specialistica in Architettura | — Università di Napoli II | | 2001/2002 |
| | | — Politecnico di Milano II | | |
| | | — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara | | |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|-----------------------------------|---|---------------------------|-----------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Facoltà di Architettura dell'Università degli studi di Trieste — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Università di Firenze — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura Valle Giulia, Università degli Studi di Roma ‚La Sapienza‘ — Università degli Studi di Camerino — Università di Napoli Federico II | | <p>2002/2003</p> <p>2004/2005</p> |
| | Laurea magistrale in Architettura | <ul style="list-style-type: none"> — Politecnico di Milano II — Università di Napoli II — Università di Napoli Federico II — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti-Pescara — Facoltà di architettura, Pianificazione e Ambiente del Politecnico di Milano — Università IUAV di Venezia — Facoltà di Architettura, Università di Bologna — Facoltà di Architettura di Siracusa, Università di Catania — Facoltà di architettura, Università degli Studi di Parma — Facoltà di architettura dell'Università degli Studi di Trieste | | 2004/2005 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---|---|---------------------------|-------------------------|
| | | — Università degli Studi di Trieste | | 2014/2015 |
| | | — Università degli Studi di Camerino | | 2006/2007 |
| | | — Università degli Studi di Enna ‚Kore‘ | | 2004/2005 |
| | | — Università degli Studi di Firenze | | 2008/2009 |
| | | — Università degli Studi di Cagliari | | |
| | | — Università degli Studi di Udine | | 2009/2010 |
| | | — Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria | | |
| | | — Università degli Studi di Sassari | | 2010/2011 |
| | | — Università degli Studi della Basilicata | | |
| | | — Università degli Studi di Genova | | 2014/2015 |
| | Laurea specialistica in architettura -progettazione architettonica e urbana | Facoltà ‚Ludovico Quaroni‘ dell’Università degli Studi ‚La Sapienza‘ di Roma | | 2000/2001 |
| | Laurea Magistrale in architettura -progettazione architettonica e urbana | Facoltà ‚Ludovico Quaroni‘ dell’Università degli Studi ‚La Sapienza‘ di Roma | | 2004/2005 |
| | Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione Urbana) | Università di Roma Tre | | 2001/2002 |
| | Laurea Magistrale in Architettura (Progettazione Urbana) | Università di Roma Tre | | 2004/2005 |
| | Laurea Specialistica in Architettura (Progettazione urbana e territoriale) | Politecnico di Torino | | 2002/2003 |
| | Laurea Specialistica in architettura (Architettura delle costruzioni) | Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile) | | 2001/2002 |
| | Laurea magistrale in architettura (Architettura delle costruzioni) | Politecnico di Milano (Facoltà di Architettura civile) | | 2004/2005 |
| | Laurea Specialistica in Architettura (Restauro) | — Facoltà di architettura di Valle Giulia dell’Università degli Studi ‚La Sapienza‘ di Roma | | 2004/2005 |
| | | — Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura | | 2001/2002 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|--|---|---------------------------|-------------------------|
| | | — Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2005/2006 |
| | Laurea Magistrale in Architettura (Restauro) | — Facoltà di architettura di Valle Giulia dell'Università degli Studi ,La Sapienza' di Roma — Università degli Studi di Roma Tre — Facoltà di Architettura | | 2009/2010 |
| | | — Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2004/2005 |
| | Laurea Specialista in Architettura (costruzione) | Politecnico di Torino | | 2002/2003 |
| | Laurea Magistrale in Architettura — Progettazione architettonica | Università degli Studi di Napoli ,Federico II' — Politecnico di Torino | | 2004/2005 2013/2014 |
| | Laurea Magistrale in Architettura e Città, Valutazione e progetto | Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2004/2005 |
| | Laurea Specialistica in Architettura e Città, Valutazione e progetto | Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2007/2008 |
| | Laurea Magistrale in Architettura — Arredamento e Progetto | Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2008/2009 |
| | Laurea Magistrale in Architettura Manutenzione e Gestione | Università degli Studi di Napoli ,Federico II' | | 2008/2009 |
| | Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città | Politecnico di Torino | | 2010/2011 |
| | Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile | Politecnico di Torino | | 2010/2011 |
| | Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio | Politecnico di Torino | | 2010/2011 |
| | Laurea Magistrale in Architettura e Culture del Progetto | Università IUAV di Venezia | | 2013/2014 |
| | Laurea Magistrale in Architettura e Innovazione | Università IUAV di Venezia | | 2013/2014 |
| | Laurea Magistrale in Architettura per il Nuovo e l'Antico | Università IUAV di Venezia | | 2013/2014 |
| | Laurea Magistrale in Architettura — Restauro | Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria | | 2013/2014 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|--------------|---|---|--|-------------------------|
| Κύπρος | Δίπλωμα αρχιτεκτονα — μηχανικού στην αρχιτεκτονική | — Πανεπιστήμιο κυπρου | Βεβαίωση που εκδίδεται από το επιστημονικό και τεχνικό επιμελητήριο κυπρου (ετεκ) η οποία επιτρέπει την άσκηση δραστηριοτήτων στον τομέα της αρχιτεκτονικής | 2005/2006 |
| | Professional Diploma in Architecture | — University of Nicosia | | 2006/2007 |
| | Δίπλωμα Αρχιτεκτονικής (5 έτη) | — Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick | | 2008/2009 |
| | Δίπλωμα Αρχιτέκτονα Μηχανικού (5 ετούς φοίτησης) | — Frederick University Σχολή Αρχιτεκτονικής, Καλών και Εφαρμοσμένων Τεχνών του Πανεπιστημίου Frederick | | 2008/2009 |
| Latvija | Arhitekta diploms | Rīgas Tehniskā universitāte | Latvijas Arhitektu savienības sertificēšanas centra Arhitekta prakses sertifikāts | 2007/2008 |
| Lietuva | Bakalauro diplomas (Architektūros bakalauras) | — Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija | Architekto kvalifikacijos atestatas, suteikiantis teisę užsiimti veikla architektūros srityje (Atestuotas architektas) išduodamas po architektūros bakalauro studijų baigimo ir trejų metų praktinės veiklos atestuoto architekto priežiūroje. | 2008/2009 |
| | Magistro diplomas (Architektūros magistras) | — Kauno technologijos universitetas — Vilniaus Gedimino technikos universitetas — Vilniaus dailės akademija | | |
| Magyarország | Okleveles építészmérnök MSc | — Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem — Építészmérnöki Kar | A területi illetékes építész-kamara hatósági bizonyítványa a szakmagyakorlási jogosultságról. | 2007/2008 |
| | Okleveles építészmérnök | — Széchenyi István Egyetem, Győr — Műszaki Tudományi Kar | | 2007/2008 |
| | Okleveles építészmérnök | — Pécsi Tudományegyetem — Pollack Mihály Műszaki Kar | | 2007/2008 |
| Malta | Degree in Bachelor of Engineering and Architecture (Hons) | Universita' ta' Malta | Warrant b'titlu ta' 'Perit' mahrug mill-Bord tal-Warrant | 2007/2008 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|-----------|--|---|--|----------------------------|
| Nederland | 1. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, afstudeerrichting architectuur | 1. Technische Universiteit te Delft | Verklaring van de Stichting Bureau Architectenregister die bevestigt dat de opleiding voldoet aan de normen van artikel 46. As of 2014/2015: Verklaring van Bureau Architectenregister die bevestigt dat aan de eisen voor de beroepskwalificatie van architect is voldaan | 1988/1989 |
| | 2. Het getuigschrift van het met goed gevolg afgelegde doctoraal examen van de studierichting bouwkunde, differentiatie architectuur en urbanistiek | 2. Technische Universiteit te Eindhoven | | |
| | 3. Het getuigschrift hoger beroepsonderwijs, op grond van het met goed gevolg afgelegde examen verbonden aan de opleiding van de tweede fase voor beroepen op het terrein van de architectuur, afgegeven door de betrokken examencommissies van respectievelijk: <ul style="list-style-type: none"> — de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten te Amsterdam — de Hogeschool Rotterdam en omstreken te Rotterdam — de Hogeschool Katholieke Leer­gangen te Tilburg — de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem — de Rijkshogesch­ool Groningen te Groningen — de Hogeschool Maastricht te Maastricht | | | 1988/1989 |
| | 4. Master of Science in Architecture, Urbanism & Building Sciences variant Architecture <ul style="list-style-type: none"> — Master of Science in Architecture, Building and Planning (specialisatie: Architecture) | 4. Technische Universiteit Delft Faculteit Bouwkunde Technische Universiteit Eindhoven | | 2003/2004 2002/2003 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------------|--|---|--|--|
| | Master of Architecture | <p>ArtEZ hogeschool voor de kunsten/ArtEZ Academie van Bouwkunst</p> <p>Amsterdamse Hogeschool van de Kunsten/Academie van Bouwkunst Amsterdam</p> <p>Hanze Hogeschool Groningen/Academie van Bouwkunst Groningen</p> <p>Hogeschool Rotterdam/Rotterdamse Academie van Bouwkunst</p> <p>Fontys Hogeschool voor de Kunsten/Academie voor Architectuur en Stedenbouw in Tilburg</p> | | <p>2003/2004</p> <p>2003/2004</p> <p>2003/2004</p> <p>2003/2004</p> <p>2003/2004</p> |
| Österreich | <p>1. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.</p> <p>2. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.</p> <p>3. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.</p> <p>4. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.</p> <p>5. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.</p> <p>6. Magister der Architektur, Magister architecturae, Mag. Arch.</p> <p>7. Bachelor of Science in Engineering (BSc) (aufgrund eines Bachelorstudiums), Diplom-Ingenieur/in (Dipl.-Ing. oder DI) für technisch-wissenschaftlich Berufe (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc)</p> <p>8. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing.</p> | <p>1. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz)</p> <p>2. Technische Universität Wien</p> <p>3. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)</p> <p>4. Universität für Angewandte Kunst in Wien</p> <p>5. Akademie der Bildenden Künste in Wien</p> <p>6. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung in Linz</p> <p>7. Fachhochschule Kärnten</p> <p>8. Universität Innsbruck (Leopold-Franzens-Universität Innsbruck)</p> | <p>Bescheinigung des Bundesministers für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft über die Erfüllung der Voraussetzung für die Eintragung in die Architektenkammer/Bescheinigung einer Bezirksverwaltungsbehörde über die Ausbildung oder Befähigung, die zur Ausübung des Baumeistergewerbes (Berechtigung für Hochbauplanung) berechtigt</p> | <p>1998/1999</p> <p>2004/2005</p> <p>2008/2009</p> |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|--------|---|---|---|-------------------------|
| | 9. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. | 9. Technische Universität Graz (Erzherzog-Johann-Universität Graz) | | 2008/2009 |
| | 10. Diplom-Ingenieur, Dipl.-Ing. | 10. Technische Universität Wien | | 2006/2007 |
| | 11. Master of Architecture (MArch) (aufgrund eines Bachelor- und eines Masterstudiums entspricht MSc) | 11. Universität für künstlerische und industrielle Gestaltung Linz | | 2008/2009 |
| | | 11. Akademie der bildenden Künste Wien | | 2008/2009 |
| | 12. Masterstudium der Architektur | 12. Universität für angewandte Kunst Wien | | 2011/2012 |
| Polska | magister inżynier architekt (mgr inż. arch.) | <ul style="list-style-type: none"> — Politechnika Białostocka — Politechnika Gdańska — Politechnika Łódzka — Politechnika Śląska — Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie — Politechnika Warszawska — Politechnika Krakowska — Politechnika Wrocławska | Zaświadczenie o członkostwie w okręgowej izbie architektów/Zaświadczenie Krajowej Rady Izby Architektów RP potwierdzające posiadanie kwalifikacji do wykonywania zawodu architekta zgodnych z wymaganiami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej osoby nie będącej członkiem Izby | 2007/2008 |
| | | — Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego | | 2003/2004 |
| | dypłom ukończenia studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta | — Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie | | 2011/2012 |
| | | — Politechnika Lubelska | | 2008/2009 |
| | dypłom studiów wyższych potwierdzający uzyskanie tytułu zawodowego magistra inżyniera architekta | Politechnika Świętokrzyska | | 2012/2013 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|--|---|---|--|-------------------------|
| Portugal | Carta de curso de licenciatura em Arquitectura | — Faculdade de Arquitectura da Universidade técnica de Lisboa | Certificado de cumprimento dos pré-requisitos de qualificação para inscrição na Ordem dos Arquitectos, emitido pela competente Ordem dos Arquitectos | 1988/1989 |
| | | — Faculdade de arquitectura da Universidade do Porto | | 1986/1987 |
| | | — Escola Superior Artística do Porto | | 1993/1994 |
| | | — Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra | | 1995/1996 |
| | | — Universidade Lusíada de Lisboa | | 1997/1998 |
| | | — Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão | | 1997/1998 |
| | | — Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia | | 1998/1999 |
| | | — Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes | | 1998/1999 |
| | | — Universidade do Minho | | 2002/2003 |
| | | — Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa | | 1991/1992 |
| | Carta de Curso de Licenciatura em Arquitectura e Urbanismo | — Escola Superior Gallaecia | 2001/2002 | |
| | | — Universidade Autónoma de Lisboa | 2001/2002 | |
| | Para os cursos iniciados a partir do ano académico de 1991/1992 | — Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada do Porto | 1997/1998 | |
| | Mestrado integrado em Arquitectura | — Universidade Técnica de Lisboa (Instituto Superior Técnico) | 1999/2000 | |
| — Universidade do Minho | | 2006/2007 | | |
| Carta de curso de Mestrado integrado em Arquitectura | — ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa | | | |
| | — Universidade Lusíada de Vila Nova de Famalicão | | | |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|---------|--|--|--|--|
| | | — Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias | | 1995/1996 |
| | | — Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa | | 2008/2009 |
| | | — Universidade de Évora | | 2007/2008 |
| | | — Escola Superior Artística do Porto (ESAP) | | 1988/1989 (Licenciatura) 2007/2008 (Mestrado) |
| | | — Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes | | 2006/2007 |
| | | Universidade Lusíada do Porto | | 2006/2007 |
| | Carta de curso de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo | — Universidade Fernando Pessoa | | 2006/2007 |
| | | — ESG/Escola Superior Galáxia | | 2002/2003 |
| | Diploma de Mestre em Arquitectura | — Universidade Lusíada de Lisboa | | 1988/1989 |
| | Carta de Curso, Grau de Licenciado | — Universidade de Évora | | 2001/2002 |
| | Carta de curso de mestre em Arquitectura | — Universidade do Porto | | 2003/2004 |
| | Certidão de Licenciatura em Arquitectura | Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras | | 2001/2002 |
| | Diploma de Mestrado Integrado em Arquitectura | Universidade Católica Portuguesa Centro Regional das Beiras | | 2001/2002 |
| România | Diploma de arhitect | — Universitatea de arhitectură și urbanism 'ION MINCU' — la propunerea Facultății de Arhitectură | Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților | 2010/2011 |
| | | — Universitatea 'Politehnică' din Timișoara | Certificat de dobândire a dreptului de semnătură și de înscriere în Tabloul Național al Arhitecților | 2011/2012 |
| | | — Universitatea Tehnică din Cluj—Napoca | | 2010/2011 |
| | | — Universitatea Tehnică 'Gheorghe Asachi' din Iași | | 2007/2008 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|---------------------------------------|---|--|---|-------------------------|
| Slovenija | Magister inženir arhitekture/Magistrica inženirka arhitekture | Univerza v Ljubljani, Fakulteta za Arhitekturo | Potrdilo Zbornice za arhitekturo in prostor o usposobljenosti za opravljanje nalog odgovornega projektanta arhitekture | 2007/2008 |
| Slovensko | Diplom inženiera Arhitekta (titul Ing. arch.) | — Slovenská technická univerzita v Bratislave, Fakulta architektúry, študijný odbor 5.1.1 Arhitektúra a urbanizmus | Certifikát vydaný Slovenskou komorou architektov na základe 3-ročnej praxe pod dohľadom a vykonania autorizačnej skúšky | 2007/2008 |
| | | — Technická univerzita v Košiciach, Fakulta umení, študijný odbor 5.1.1. Arhitektúra a urbanizmus | | 2004/2005 |
| | Diplom magistra umení (titul Mgr. art.) | — Vysoká škola výtvarných umení v Bratislave, študijný odbor 2.2.7 'Arhitektonická tvorba' | | 2007/2008 |
| Suomi/Finland | Arkitehdin tutkinto/Arkitektexamen | — Teknillinen korkeakoulu/ Tekniska högskolan (Helsinki) | | 1998/1999 |
| | | — Tampereen teknillinen korkeakoulu/Tammerfors tekniska högskola | | |
| | | — Oulun yliopisto/Uleåborgs universitet | | |
| | | — Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet | | |
| | | — Tampereen teknillinen yliopisto/Tammerfors tekniska universitet | | |
| | | — Oulun yliopisto | | 2010/2011 |
| — Tampereen teknillinen yliopisto | 2010/2011 | | | |
| — Aalto-yliopisto/Aalto-universitetet | 2010/2011 | | | |
| Sverige | Arkitektexamen | — Chalmers Tekniska Högskola AB | | 1998/1999 |
| | | — Kungliga Tekniska Högskolan | | |
| | | — Lunds Universitet | | |
| | | — Umeå universitet | | 2009/2010 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr | |
|-------------------------------------|--------------------------------|--|---|---|-----------|
| United Kingdom | 1. Diplomas in architecture | 1. — Universities | Certificate of architectural education, issued by the Architects Registration Board. | 1988/1989 | |
| | | — Colleges of Art | | | |
| | | — Schools of Art | | | |
| | | — Cardiff University | The diploma and degree courses in architecture of the universities, schools and colleges of art should have met the requisite threshold standards as laid down in Article 46 of this Directive and in Criteria for validation published by the Validation Panel of the Royal Institute of British Architects and the Architects Registration Board. | 2006/2007 | |
| | | — University for the Creative Arts | | 2008/2009 | |
| | | — Birmingham City University | | 2008/2009 | |
| | 2. Degrees in architecture | 2. Universities | | | 2008/2009 |
| | | | | | 2008/2009 |
| | 3. Final examination | 3. Architectural Association | — Architectural Association | EU nationals who possess the Royal Institute of British Architects Part I and Part II certificates, which are recognised by ARB as the competent authority, are eligible. Also EU nationals who do not possess the ARB-recognised Part I and Part II certificates will be eligible for the Certificate of Architectural Education if they can satisfy the Board that their standard and length of education has met the requisite threshold standards of Article 46 of this Directive and of the Criteria for validation. | 2011/2012 |
| | | | | | |
| | 4. Examination in architecture | 4. Royal College of Art | | | |
| | 5. Examination Part II | 5. Royal Institute of British Architects | | | |
| | 6. Master of Architecture | 6. — University of Liverpool | — Cardiff University | | 2006/2007 |
| | | | — University of Plymouth | | 2006/2007 |
| | | | — Queens University, Belfast | | 2007/2008 |
| | | | — Northumbria University | | 2009/2010 |
| | | | — University of Brighton | | 2009/2010 |
| | | | — University of Brighton | | 2010/2011 |
| | | | — Birmingham City University | An Architects Registration Board Part 3 Certificate of Architectural Education | 2010/2011 |
| | | | — University of Kent | | 2010/2011 |
| | | | — University of Kent | | 2006/2007 |
| | | | — University of Ulster | | 2008/2009 |
| | | | — University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture | | 2009/2010 |
| | | | — Leeds Metropolitan University | | 2011/2012 |
| — University of Newcastle upon Tyne | | | | 2011/2012 | |
| — University of Lincoln | | | | 2011/2012 | |
| — University of Huddersfield | | 2012/2013 | | | |
| — University of the West of England | | 2011/2012 | | | |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|---|---|---------------------------|-------------------------|
| | | — University of Westminster | | 2011/2012 |
| | | — University for the Creative Arts | | 2013/2014 |
| | 7. Graduate Diploma in Architecture | 7. University College London | | 2006/2007 |
| | 8. Professional Diploma in Architecture | 8. University of East London | | 2007/2008 |
| | | — Northumbria University | | 2008/2009 |
| | 9. Graduate Diploma in Architecture/MArch Architecture | 9. University College London | | 2008/2009 |
| | 10. Postgraduate Diploma in Architecture | 10. — Leeds Beckett University (until 2014 Leeds Metropolitan University) | | 2007/2008 |
| | | — University of Edinburgh | | 2008/2009 |
| | | — Sheffield Hallam University | | 2009/2010 |
| | 11. MArch Architecture (ARB/RIBA Part 2) | 11. University College London | | 2011/2012 |
| | | — University of Nottingham | | 2013/2014 |
| | | — University of East London | | 2013/2014 |
| | 12. Master of Architecture (MArch) | 12. Liverpool John Moores University | | 2011/2012 |
| | | — De Montfort University | | 2011/2012 |
| | | — Arts University Bournemouth | | 2011/2012 |
| | | — Nottingham Trent University | | 2012/2013 |
| | | — Sheffield Hallam University | | 2013/2014 |
| | 13. Postgraduate Diploma in Architecture and Architectural Conservation | 13. University of Edinburgh | | 2008/2009 |
| | 14. Postgraduate Diploma in Architecture and URBAN Design | 14. University of Edinburgh | | 2008/2009 |
| | 15. MPhil in Environmental Design in Architecture (Option B) | 15. University of Cambridge | | 2009/2010 |
| | — MPhil in Architecture and URBAN Design | — University of Cambridge | | 2013/2014 |

| Land | Ausbildungsnachweis | Ausstellende Stelle | Zusätzliche Bescheinigung | Akademisches Bezugsjahr |
|------|--|---|---------------------------|-------------------------|
| | 16. Professional Diploma in Architecture: Advanced Environmental and Energy Studies | 16. University of East London/Centre for Alternative Technology | | 2008/2009 |
| | 17. MArchD in Applied Design in Architecture | 17. Oxford Brookes University | | 2011/2012 |
| | 18. M'Arch | 18. University of Portsmouth | | 2011/2012 |
| | 19. Master of Architecture (International) | 19. University of Huddersfield | | 2012/2013 |
| | 20. Master of Architecture with Honours | 20. Cardiff University | | 2015/2016 |
| | 21. MArch (Architecture) | 21. Kingston University | | 2013/2014 |
| | 22. MArch in Architecture | 22. University of Greenwich | | 2013/2014 |
| | 23. The degree of Master of Architecture in the College of Humanities and Social Science | 23. University of Edinburgh/Edinburgh School of Architecture and Landscape Architecture | | 2012/2013 |

(¹) Die beiden Bezeichnungen ‚Università degli studi di (Name der Stadt)‘ und ‚Università di (Name der Stadt)‘ sind gleichbedeutend und bezeichnen dieselbe Universität.“

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE